



| OACI

Doc 10183, A41-EX

ASAMBLEA
CUADRAGÉSIMO PRIMER PERÍODO DE SESIONES
Montreal, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022

COMITÉ EJECUTIVO

INFORME

*Aprobado por el Comité Ejecutivo de la Asamblea
y publicado bajo la autoridad del Secretario General*



| OACI

Doc 10183, A41-EX

ASAMBLEA
CUADRAGÉSIMO PRIMER PERÍODO DE SESIONES
Montreal, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022

COMITÉ EJECUTIVO

INFORME

*Aprobado por el Comité Ejecutivo de la Asamblea
y publicado bajo la autoridad del Secretario General*

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canadá H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Cuadragésimo primer período de sesiones, 2022

Doc 10183, Informe del Comité Ejecutivo

Núm. de pedido: 10183

ISBN: 978-92-9275-047-3 (versión impresa)

© OACI 2023

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO

ÍNDICE

INFORME

	<i>Página</i>
Informe del Comité Ejecutivo.....	1
Generalidades.....	1
Delegaciones de Estados y observadores representados.....	1
Orden del día.....	4
Cuestión 10: Cuotas atrasadas <i>(asunto presentado oralmente a la Plenaria y sin constancia escrita en el presente documento)</i>	6
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021	6
Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19	6
Cuestión 13: Programas de facilitación	15
Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política.....	39
Cuestión 15: Programas de auditoría – Enfoque de Observación Continua	68
Cuestión 16: Protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local.....	71
Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático	90
Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).....	123
Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI	143
Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI	146
Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	151
Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios	155
Cuestión 23: Innovación en la aviación	155

Cuestión 24:	Programa de asistencia técnica	158
Cuestión 25:	Cooperación técnica – Política y actividades.....	162
Cuestión 26:	Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI.....	173
Cuestión 27:	Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030.....	177
Cuestión 28:	Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo	183
Apéndice:	Lista de notas de estudio consideradas por el Comité Ejecutivo	195

LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

ORDEN DEL DÍA		FECHAS Y NÚMEROS DE SESIONES								
		SEPTIEMBRE			OCTUBRE					
		28 AM 2, 3	29 PM 4, 5	30 PM	1 AM/PM 6, 7	3 AM/PM 8, 9, 10	4 PM 11	5 AM/PM 12, 13, 14	6 AM/PM 15, 16, 17	7 AM 18
10.	Cuotas atrasadas	X								
11.	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021					X		X		
12.	Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19				X			X		
13.	Programas de facilitación				X				X	
14.	Seguridad de la aviación — Política					X			X	
15.	Programas de auditoría – Enfoque de observación continua					X			X	
16.	Protección del medioambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local	X						X		
17.	Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático	X	X						X	
18.	Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)	X	X						X	
19.	Multilingüismo en la OACI					X		X		
20.	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI					X		X		
21.	Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)					X			X	
22.	Movilización de recursos y fondos voluntarios					X			X	
23.	Innovación en la aviación					X			X	
24.	Programa de asistencia técnica							X	X	
25.	Cooperación técnica – Política y actividades							X	X	
26.	Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI							X		X
27.	Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030					X	X		X	
28.	Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo						X	X		X

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. En el 41º período de sesiones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo celebra 17 sesiones entre el 27 de septiembre y el 7 de octubre de 2022. Las sesiones son presididas por la presidenta de la Asamblea, Sra. Poppy Khoza (Sudáfrica).

Delegaciones de Estados y observadores representados

2. Los 184 Estados miembros que siguen están registrados en todas o algunas de las sesiones del Comité:

Afganistán	Chequia	Guatemala
Albania	Chile	Guinea
Alemania	China	Guinea-Bissau
Andorra	Chipre	Guinea Ecuatorial
Angola	Colombia	Guyana
Antigua y Barbuda	Comoras	Haití
Arabia Saudita	Congo	Honduras
Argelia	Costa Rica	Hungría
Argentina	Côte d'Ivoire	India
Armenia	Croacia	Indonesia
Australia	Cuba	Irán (República Islámica del)
Austria	Dinamarca	Iraq
Azerbaiyán	Djibouti	Irlanda
Bahamas	Dominica	Islandia
Bahrein	Ecuador	Islas Cook
Bangladesh	Egipto	Islas Salomón
Barbados	El Salvador	Israel
Belarús	Emiratos Árabes Unidos	Italia
Bélgica	Eritrea	Jamaica
Belice	Eslovaquia	Japón
Benin	Eslovenia	Jordania
Bhután	España	Kazajstán
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Estados Unidos	Kenya
Bosnia y Herzegovina	Estonia	Kiribati
Botswana	Eswatini	Kuwait
Brasil	Etiopía	Lesotho
Brunei Darussalam	Federación de Rusia	Letonia
Bulgaria	Fiji	Líbano
Burkina Faso	Filipinas	Liberia
Burundi	Finlandia	Libia
Cabo Verde	Francia	Lituania
Camboya	Gabón	Luxemburgo
Camerún	Gambia	Macedonia del Norte
Canadá	Georgia	Madagascar
Chad	Ghana	Malasia
	Grecia	Maldivas

Mali
Malta
Marruecos
Mauricio
Mauritania
México
Mónaco
Mongolia
Montenegro
Mozambique
Namibia
Nauru
Nepal
Nicaragua
Níger
Nigeria
Noruega
Nueva Zelandia
Omán
Países Bajos
Pakistán
Palau
Panamá

Papua Nueva Guinea
Paraguay
Perú
Polonia
Portugal
Qatar
Reino Unido
República Centroafricana
República de Corea
República de Moldova
República Democrática
Popular de Corea
República Democrática
del Congo
República Democrática
Popular Lao
República Dominicana
República Unida de Tanzania
Rumania
Rwanda
Saint Kitts y Nevis
Samoa
San Marino
Santa Lucía
San Vicente y las Granadinas
Senegal
Serbia
Seychelles
Sierra Leona

Singapur
Somalia
Sri Lanka
Sudáfrica
Sudán
Sudán del Sur
Suecia
Suiza
Suriname
Tailandia
Timor-Leste
Togo
Tonga
Trinidad y Tabago
Túnez
Türkiye
Turkmenistán
Tuvalu
Ucrania
Uganda
Uruguay
Uzbekistán
Vanuatu
Venezuela (República
Bolivariana de)
Viet Nam
Yemen
Zambia
Zimbabwe

3. También están registradas, en una o más sesiones, 60 personas observadoras de las organizaciones internacionales siguientes:

Academia del Aire y del Espacio (AAE)
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)
Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)
Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación (CASSOA)
Asociación de Derecho Internacional (ILA)
Asociación de la Industria Petrolera Internacional para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA)
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO)
Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)
Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)
Autoridades Africanas y Malgaches de Aviación Civil (AAMAC)
Banco Africano de Desarrollo (BAD)
Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Comité Aeronáutico Interestatal (IAC)
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)
Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC)
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)
Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas (IFALDA)
Federación Internacional de Asociaciones de Especialistas en Sistemas Electrónicos para la Seguridad Operacional del Tránsito Aéreo (IFATSEA)
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVA AF)
Foro de las Islas del Pacífico
Foro Internacional de Transporte
Foro Internacional para la Investigación en la Aviación (IFAR)
Foro Juvenil de Aviación Sostenible (SAYF)
Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF)
Global Express Association (GEA)
Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)
Grupo del Banco Mundial (GBM)
Hermes – Organización de Transporte Aéreo (HERMES)
Naciones Unidas (ONU)
Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO)
Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)
Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC)
Organización de Formación de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO)
Organización de la Seguridad Operacional de la Aviación de la SADC (SASO)
Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)

Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)
Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO)
Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)
Organización Europea para el Equipamiento de la Aviación Civil (EUROCAE)
Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
Organización Internacional del Trabajo (OIT)
Organización Meteorológica Mundial (OMM)
Programa Internacional Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)
Real Sociedad Aeronáutica (RAeS)
Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)
Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS)
Unión Africana (UA)
Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA)
Unión Europea (EU)
Unión Postal Universal (UPU)

4. El Presidente del Consejo, Sr. S. Sciacchitano, y el Secretario General, Sr. Juan Carlos Salazar, participan en todas las sesiones del Comité. El Sr. M. Gill, director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, es secretario del Comité. El Sr. C. Ding se desempeña como secretario adjunto. La Sra. T. Agiri, el Sr. S.P. Creamer, el Sr. C. Dalton, la Sra. T. De Bodt, el Sr. A. Detchou, el Sr. B.F. Frot, el Sr. D. Guindon, la Sra. J. Hupe, el Sr. E. Lassooij, el Sr. S. Lefoyer, el Sr. M. Marin, el Sr. D. Martínez, el Sr. A. Mishra, el Sr. M. Rahma y el Sr. J. Vargas actúan en calidad de secretarios/as asistentes.

Orden del día

5. Las cuestiones siguientes fueron remitidas al Comité Ejecutivo por la Plenaria para que las examinara:

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021

Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19

Cuestión 13: Programas de facilitación

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

Cuestión 15: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

Cuestión 16: Protección del medioambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización

Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)

- Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI
- Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI
- Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)
- Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios
- Cuestión 23: Innovación en la aviación
- Cuestión 24: Programa de asistencia técnica
- Cuestión 25: Cooperación técnica – Política y actividades
- Cuestión 26: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI
- Cuestión 27: Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030
- Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

6. Todos los documentos y notas de estudio considerados por el Comité se enumeran dentro de la correspondiente cuestión del orden del día en el sitio web de la Asamblea de la OACI <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/wp.aspx>.

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

(asunto presentado oralmente a la Plenaria y sin constancia escrita en el presente documento)

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021

11.1 En la octava sesión del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo presenta a la Asamblea información general sobre los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2019, 2020 y 2021, y el informe suplementario que abarca los primeros seis meses de 2022.

11.2 Durante la presentación de la información general a cargo del Presidente del Consejo, se informa al Comité Ejecutivo de que el Consejo ha estado especialmente activo en ese período en sus esfuerzos por consolidar los cambios transformacionales y los logros de la Organización durante el pasado trienio, con respecto a todos los objetivos estratégicos y estrategias de apoyo de la OACI, y para poner a la OACI en posición de responder positivamente a sus retos futuros. El Comité Ejecutivo toma nota del progreso de la OACI para incrementar la transparencia en la labor del Consejo e inyectar mayor flexibilidad y transparencia en sus métodos de trabajo.

11.3 El Comité Ejecutivo entiende que en las diversas notas de estudio presentadas por el Consejo a la Asamblea se abordan partes pertinentes del Informe anual. El Comité toma nota además de que el Informe anual se ha distribuido a todos los Estados miembros, y también podrá consultarse en el sitio web público de la OACI.

Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19

12.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de los resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 basándose en los informes del Consejo sobre: Resultados de las sesiones plenarias de nivel ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (WP/26), Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (WP/20), así como la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24, A40-14, el programa CAPSCA de la OACI y las disposiciones médicas durante emergencias de salud pública (WP/57 Revisión núm. 1). El Comité también considera la propuesta del Consejo de una nueva resolución de la Asamblea, la *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 crisis provocada por la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro*; una resolución de la Asamblea enmendada, *Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos* para sustituir la resolución A37-13: *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos*; y una propuesta de enmienda de la resolución de la Asamblea A39-24: *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*. Adicionalmente, Estados y observadores presentan siete notas: WP/213, WP/201, WP/321, WP/363, WP/102 Revisión núm. 1, WP/63 y WP/ 203. Se presentan asimismo las siguientes notas de información bajo esta cuestión del orden del día: 570, 546, 521, 583 y 590.

12.2 En la nota WP/26, el Consejo informa acerca de los resultados de las tres sesiones plenarias a nivel ministerial que tuvieron lugar durante la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) en octubre de 2021, incluidos un resumen de las deliberaciones, la declaración ministerial adoptada por la Conferencia y las medidas de seguimiento solicitadas a la OACI para proporcionar apoyo y asistencia a los Estados. Al considerar el informe del Consejo, el Comité subraya la importancia de que los Estados apliquen la declaración ministerial de la HLCC para apoyar la recuperación, resiliencia y sostenibilidad de la aviación. Al reconocer la necesidad de combinar los recursos presupuestarios existentes con contribuciones extrapresupuestarias para apoyar las medidas de seguimiento de la OACI, el Comité alienta a la OACI a que proporcione asistencia a los Estados para facilitar la aplicación de la declaración.

12.3 El Consejo, en la nota WP/20, informa sobre los resultados del Componente de Facilitación (FAL) de la HLCC, que incluyen 79 recomendaciones que hizo suyas la Plenaria Ministerial de la Conferencia. Tras las deliberaciones, el Comité toma nota de la importancia de aplicar las recomendaciones del Componente de Facilitación de la HLCC, y de que la aplicación de las recomendaciones dirigidas a la OACI requerirá un trabajo considerable y recursos extrapresupuestarios para apoyar el trabajo no presupuestado. El Comité insta a los Estados a que tomen medidas para aplicar las recomendaciones del Componente de Facilitación de la HLCC 2021 a ellos dirigidas y a que apoyen a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias para la aplicación de las mismas. El Comité conviene en presentar, con miras a su adopción, la resolución 12/1.

Resolución 12/1: 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 inminentes 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, trátase 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*.

12.4 Australia, en la nota WP/213, informa sobre la necesidad de que la OACI y sus Estados miembros sigan impulsando el asesoramiento, las recomendaciones y las orientaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI con el objeto de establecer un marco de facilitación mundial más fuerte que ayude a que los Estados y la industria puedan brindar una respuesta uniforme a nivel mundial para la aviación frente a las crisis sanitarias mundiales que puedan ocurrir en el futuro, incluyendo la necesidad de una mejor comprensión e implementación de las obligaciones del Anexo 9 — *Facilitación*. El Comité insta al Consejo a que colabore y coordine con los Estados, las organizaciones internacionales y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para desarrollar un marco de respuesta a futuras crisis sanitarias, elaborar textos de orientación pertinentes y prestar asistencia para su implementación.

12.5 La República de Corea, en la nota WP/201, se señala la necesidad de establecer un mecanismo formal para minimizar la confusión del público viajero. Tras las deliberaciones, el Comité toma nota de las dificultades a las que se enfrentan el público viajero, las tripulaciones de vuelo y el personal de las líneas aéreas, en relación con los diferentes requisitos de entrada y la disponibilidad de información en una plataforma común. El Comité recuerda que la OACI estableció el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC), y observa que la OACI puede refinar y mejorar la plataforma, incluyendo actualizaciones más frecuentes. El Comité insta a los Estados a que procuren hacer mayor uso de los recursos y herramientas que la OACI pone a su disposición y a que mejoren la colaboración y la coordinación en lo que respecta a la aplicación de medidas para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

12.6 El Consejo, en la nota WP/57 Revisión núm. 1, describe la gobernanza del programa CAPSCA de la OACI y los avances en la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24, A40-14, y destaca las enseñanzas extraídas de la pandemia, así como las recomendaciones formuladas por la HLCC y el Simposio mundial del CAPSCA. El Comité apoya la formalización de la gobernanza del CAPSCA y conviene en remitirlo al Consejo de la OACI para una mayor consideración. El Comité apoya además las actividades del Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG), en colaboración con el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo. El Comité alienta a los Estados a que apoyen a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias adecuadas y adicionales, y hace hincapié en la importancia de la aplicación de las resoluciones A39-24 y A40-14. Además, el Comité conviene en presentar, con miras a su adopción por la Plenaria, la resolución 12/2 en sustitución de la resolución A37-13.

Resolución 12/2: 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, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

Considerando que 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 la gobernanza del 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 la OACI, 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 Sendái 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 (por ej., el MPSG 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.

12.7 Colombia, apoyada por Bolivia, Brasil, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/321, promueve el apoyo y la cooperación mutua entre los Estados para lograr un enfoque armonizado e inclusivo a fin de evitar la propagación de enfermedades transmisibles en los viajes aéreos internacionales. El Comité toma nota de la importancia de la soberanía de los Estados, sus capacidades y recursos y les insta a colaborar para implementar, en la mayor medida posible, medidas armonizadas, incluidos acuerdos, para evitar la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

12.8 Colombia, Perú y Uruguay y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Guatemala, Panamá, Paraguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/363, destacan los beneficios de reconocer e implementar un corredor sanitario común frente a pandemias para armonizar medidas en caso de pandemias. El Comité insta a los Estados a aumentar la colaboración y coordinación, incluida la firma de acuerdos bilaterales y/o multilaterales regionales generales, señalando que dichos acuerdos deberían ser coherentes con los acuerdos de servicios aéreos, y subraya la necesidad de trabajar en estrecha colaboración con el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Facilitación (FALP) a fin de garantizar la coherencia entre las diferentes políticas.

12.9 Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), en la nota WP/102 Revisión núm. 1, copatrocinada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), propone enmendar la resolución A39-24 de la Asamblea y aboga por la evolución del actual marco global de gestión de crisis hacia un enfoque de gestión de crisis de varios niveles con miras a apoyar una respuesta operacional predecible y armonizada a las crisis. El Comité reconoce el valor de dicho marco, toma nota de que la OACI ha iniciado los trabajos necesarios para establecer una estructura y los mecanismos correspondientes para implementar un marco global de gestión de crisis, y que la implementación por parte de la OACI requerirá considerables esfuerzos y recursos extrapresupuestarios para sufragar el trabajo no presupuestado y, por ende, insta a los Estados a que brinden apoyo a la OACI mediante contribuciones extrapresupuestarias. El Comité conviene en presentar, con miras a su adopción, la enmienda propuesta a la resolución A39-24 de la Asamblea.

Resolución 12/3: 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; y

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;

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.

12.10 La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la nota WP/63, subraya que el carácter fragmentario de las medidas impuestas por los Estados ha producido una compleja amalgama de restricciones fronterizas y medidas sanitarias que ha creado confusión tanto para pasajeros como para operadores, y ha obstaculizado la recuperación de la aviación internacional. Tras deliberar, el Comité aprueba las recomendaciones formuladas en la nota y acuerda examinar diversos documentos elaborados por la OACI y el CART en respuesta a la pandemia de COVID-19, después de efectuar un ejercicio de evaluación preliminar adecuado y con sujeción a las prioridades y los recursos disponibles. El Comité señala que el objetivo del examen sería fundamentar el marco para responder a futuras crisis sanitarias. Además, toma nota de la labor en curso en relación con los marcos recomendados y los planes de trabajo del CAPSCA, solicita a las partes interesadas que colaboren con la OACI y señala que los resultados dependerán de los recursos de que disponga la OACI.

12.11 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), en la nota WP/203, propone medidas de implementar en respuesta a futuros brotes de enfermedades infecciosas. Dichas medidas se basan en las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19. Al examinar la nota, el Comité toma nota de la importante función que desempeña el CART en la gestión de la COVID-19, del examen que ha llevado la OACI y de la labor en curso para establecer e implementar planes armonizados de respuesta ante crisis que incluyen operaciones en cabina. El Comité señala, además, la necesidad de una colaboración entre la OACI y las partes interesadas para la implementación por parte de los Estados.

12.12 Se toma nota de las notas de información presentadas por Brasil (WP/546), Indonesia (WP/521), Omán (WP/583) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (WP/590).

Cuestión 13: Programas de facilitación

13.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo considera el tema de los programas de facilitación a partir del informe del Consejo sobre los avances registrados en la aplicación de la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) (WP/10), las novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI (WP/9), las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* (WP/19), las conclusiones del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus familiares (1-3 de diciembre de 2021) (WP/21), y la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación (WP/18). El Comité considera además la propuesta del Consejo de actualizar las resoluciones siguientes: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (que sustituye a la resolución A40-16 de la Asamblea), *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (que sustituye a la resolución A39-27 de la Asamblea); y una nueva resolución de la Asamblea sobre *Accesibilidad en la aviación*. Además, los Estados y observadores presentan 35 notas de estudio: WP/142, 81, 315, 176, 345, 143, 76 Revisión núm.1, 77 Revisión núm. 1, 182, 313, 145, 312, 204 Revisión núm. 1, 146, 358, 257, 390, 397 Revisión núm. 1, 259, 194, 73 Revisión núm.1, 82, 339, 272, 88, 98, 359, 185, 79 Revisión núm.1, 340, 54, 412, 318, 420 y 144. También se presentaron las siguientes notas de información relacionadas con esta cuestión: WP/494, 533, 141, 527, 544, 461.

Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI

13.2 En la nota WP/10, presentada por el Consejo, se resalta el mandato y las prioridades actuales de la Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI), y se informa sobre las novedades relativas al programa desde la última Asamblea. La nota concluye con la proposición de prioridades para la estrategia del TRIP y expone los resultados previstos de su labor durante el próximo trienio. El Comité respalda las prioridades propuestas para la estrategia del TRIP y los resultados previstos para el trienio 2023-2025, descritos en el apéndice A de la nota WP/10. La ejecución de las actividades a las que se hace referencia en la presente nota de estudio estará sujeta a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa Regular para 2023-2025 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.

13.3 En la nota WP/9, presentada por el Consejo, se examina la creciente pertinencia del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI en el contexto del creciente uso de documentos electrónicos en la aviación y los viajes, se describe la evolución del programa PKD desde el 40º período de sesiones de la Asamblea y se proponen prioridades para el trienio 2022-2025. El Comité toma nota de las novedades descritas y respalda las prioridades propuestas en la sección 5 de la nota WP/9. El Comité invita a los Estados a sumarse y usar activamente el PKD.

13.4 En la nota WP/142, presentada por Japón, se describe un nuevo procedimiento de embarque que utiliza tecnología de reconocimiento facial, con el cual no solo se aumentará la comodidad del público viajero, sino que también se incrementará la productividad y permitirá los viajes sin contacto personal ni físico. El Comité coincide en la necesidad de seguir analizando la pertinencia de que la OACI elabore normas relativas a la identificación biométrica.

13.5 En la nota WP/81, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), se destaca la tendencia a usar procesos sin contacto en los viajes que ha ido en aumento durante la pandemia de COVID-19. Al tomar nota de los beneficios de facilitación asociados a los procesos de verificación previa al viaje, el Comité subraya que debería tomarse en cuenta la relación con los procesos de seguridad de la aviación. El Comité aprueba las acciones que se solicitan a la OACI en el resumen de la nota.

13.6 El Comité toma nota de la nota de información WP/494 Revisión núm.1 presentada por China.

Anexo 9 — Facilitación

13.7 En la nota WP/19, el Consejo informa sobre las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* desde la última Asamblea, y presenta las prioridades actuales del Programa de Facilitación (FAL) relativas al Anexo 9. En el apéndice A de la nota se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados esperados para el próximo trienio (2023-2025). El Comité respalda las prioridades propuestas para el FAL en relación con el Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2023-2025 conforme figuran en el apéndice de la nota WP/19. El Comité toma nota de las implicaciones en cuanto a los recursos y pide al Consejo que vele por la disponibilidad de mecanismos de financiamiento y recursos sostenibles para respaldar las prioridades y los resultados que se presentan en el apéndice de la nota.

13.8 En la nota WP/315, Bangladesh hace hincapié en la importancia de establecer una política unificada para el período de validez de los documentos de viaje a fin de poder hacer frente a las dificultades del mañana en lo que respecta a la facilitación del movimiento del público pasajero. El Comité concluye que el período de validez de los documentos de viaje sigue siendo una decisión de cada Estado de conformidad con sus leyes y políticas nacionales.

13.9 En la nota WP/176, Bangladesh informa sobre la dificultad de lograr una colaboración y una coordinación interinstitucionales eficaces en el contexto de una crisis de salud pública. Concluidas las deliberaciones, el Comité respalda las acciones que se proponen en el resumen de la nota.

13.10 En la nota WP/345, Chile, con el apoyo de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), expone que uno de los mayores cambios derivados de la pandemia en la industria aérea fue la incorporación de los procesos sanitarios a terminales que no fueron diseñados con dichos procesos en mente. El Comité toma nota del aumento del número de formularios y la cantidad de datos solicitados por los Estados sobre el estado de salud del público viajero durante la pandemia de COVID-19. Con respecto al acceso a la información, el Comité toma nota de la importancia de compartir información de viaje y requisitos de ingreso para facilitar el movimiento de pasajeras y pasajeros y enfatiza la necesidad de adherirse estrictamente a las leyes de los Estados relativas a la protección de los datos y la privacidad.

13.11 En la nota WP/143, China aborda la importancia de proteger los datos personales de las pasajeras y pasajeros internacionales, y señala que la existencia de leyes y reglamentos diferentes sobre datos personales en distintos Estados afectan el flujo ordenado y la protección y aumentan los costos de los explotadores. Concluidas las deliberaciones, el Comité toma nota de que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a datos de la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) y del registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR) que sirven de referencia básica para la protección de datos. El Comité alienta a los Estados a ampliar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la API y el PNR. El Comité también señala que los regímenes de protección de datos repercuten en la aviación, pero el mandato tal vez no abarque todos los problemas. En consecuencia, el Comité opina que este asunto debería examinarse con mayor detenimiento de acuerdo con las conclusiones de la nota WP/73 que figuran en el párrafo 13.26 más adelante.

13.12 En la nota WP/76 Revisión núm. 1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), Singapur, Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), y copatrocinada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ACCAIA), hace un resumen de las lecciones aprendidas y oficializa el papel del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). Concluida las deliberaciones, el Comité respalda el desarrollo de un marco para futuras epidemias y un conjunto de herramientas pertinentes. El Comité solicita al Consejo que vele por la disponibilidad de mecanismos de financiamiento y recursos sostenibles para apoyar al CAPSCA y los programas de facilitación.

13.13 En la nota WP/77 Revisión núm. 1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), Singapur, Brasil, Chile, Costa Rica, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), resalta la importancia de que la OACI adopte las medidas necesarias para procurar activar cuanto antes el marco jurídico y práctico, y propone que el Grupo Experto en Facilitación (FALP) se reúna con mayor regularidad. Terminadas las deliberaciones, el Comité adopta los principios de alto nivel propuestos en la nota, y concluye que estos ya están en cierta medida cubiertos en las notas de estudio WP/18 y WP/20 del Consejo.

13.14 En la nota WP/182, India, en nombre de Aruba (Reino de los Países Bajos), Etiopía, Kazajstán, la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), el Grupo Banco Mundial y el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), con el copatrocinio Belice, la Federación de Rusia, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ACCAIA), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y la Unión Postal Universal (UPU), presenta una visión general de la cadena de suministros y la red de logística mundial, y propone la formación de un “Equipo Especial Multidisciplinario de Digitalización de la Carga Aérea” que se ocupe de formular soluciones de digitalización comunes. Concluidas las deliberaciones, el Comité conviene en que se deberían estudiar distintos sistemas, incluido el PKD. También coincide en que el establecimiento de cualquier equipo especial y todo trabajo sobre esta materia por parte de la OACI deberían remitirse al Grupo Experto en Facilitación y a los grupos técnicos asesores pertinentes para continuar los análisis en esas instancias, y debería incluirse a especialistas pertinentes de los Estados y la industria.

13.15 Por medio de la nota WP/313, Panamá, con el apoyo de Argentina, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), solicita que el Grupo Experto en Facilitación examine y fortalezca el uso del certificado de miembro de la tripulación (CMC) y actualice las normas y métodos recomendados del Anexo 9, así como el *Manual de facilitación* (Doc 9957). El Comité toma nota de la importancia de los textos de orientación pertinentes para prestar asistencia a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9, e insta al Consejo a cuidar de que dichos textos de orientación pertinentes estén a la disposición de los Estados. En relación con los CMC, el Comité observa que el Anexo 9 contiene disposiciones que son condicionales y aplicables únicamente a aquellos Estados que expiden dichos certificados.

13.16 En la nota WP/145, Qatar presenta su respuesta respecto al socorro y la recuperación del impacto de la actual pandemia de COVID-19, y pide que se establezcan grupos de trabajo FAL y CAPSCA, que cuenten con el respaldo de los Estados miembros, para apoyar a los Estados miembros más vulnerables. Concluidas las deliberaciones, el Comité toma nota del papel y el alcance del CAPSCA y del Grupo Experto en Facilitación y alienta al Consejo a considerar la viabilidad de incluir estas actividades en las de los grupos de trabajo de CAPSCA y FAL, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos.

13.17 En la nota WP/312, Qatar pone de relieve la amplia gama de temas multidisciplinarios que abarca el Anexo 9 — *Facilitación* y su interrelación con otros Anexos, reconociendo con ello la necesidad de prestar una mayor atención e importancia a la facilitación, en particular durante la pandemia. En la nota también se resalta la necesidad de ayudar a los Estados miembros a aplicar las disposiciones del Anexo 9, crear conciencia sobre la importancia de la coordinación interinstitucional, establecer programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFP) y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) y crear un mecanismo estatal de vigilancia para la facilitación. El Comité respalda las acciones propuestas en el resumen de la nota de estudio e insta al Consejo a velar por la disponibilidad de recursos adecuados.

13.18 En la nota WP/204 Revisión núm. 1, Arabia Saudita, con Brasil y la Federación de Rusia como copatrocinadores, propone la “armonización de los viajes aéreos” para contribuir a la recuperación del sector del transporte aéreo de las repercusiones de la COVID-19 y establecer un marco de requisitos sanitarios universalmente reconocido y armonizado. Concluidas las deliberaciones, el Comité acuerda dar prioridad a la formulación de dicho marco, teniendo en cuenta las requerimientos y la disponibilidad de recursos. El Comité alienta al Consejo a continuar su labor a la vanguardia de esta área en colaboración con los Estados y organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Mundial del Turismo (OMT).

13.19 En la nota WP/146, Singapur, con el copatrocinio de Bhután, Islas Cook, la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), los Estados Federados de Micronesia, Fiji, Malasia, Nueva Zelandia, Palau, Papúa Nueva Guinea, la República de Corea, Samoa, Tailandia y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), resalta la necesidad de planificar, coordinar y aplicar políticas y medidas que faciliten la fluidez de las operaciones aeroportuarias y los movimientos del público pasajero a medida que el transporte aéreo mundial se recupera tras la pandemia de COVID-19. El Comité toma nota del papel protagónico de la OACI en la recuperación de la aviación civil internacional luego de la pandemia y respalda la creación de un marco sólido de gestión de crisis. En relación con los requisitos sanitarios de entrada, el Comité insta a los Estados a examinar los requisitos y procedimientos de ingreso para mejorar la facilitación del transporte aéreo.

13.20 En la nota WP/358, Sudáfrica informa que las prohibiciones de viaje internacionales observadas durante la pandemia de COVID-19 pusieron de manifiesto la necesidad de reformar la legislación sanitaria mundial para reflejar la evolución de los conocimientos en materia de salud pública. En la nota también se hace hincapié en la necesidad de basar las decisiones en principios científicos y en las orientaciones de la OMS y de lograr un mayor alineamiento entre la OACI y la OMS, en el que cada parte actúe conforme a su mandato. Concluidas las deliberaciones, el Comité expresa su respaldo a las acciones presentadas e insta al Consejo a velar por la disponibilidad de los textos de orientación pertinentes para prestar asistencia a los Estados, y a pedir al Grupo Experto en Facilitación que considere la posibilidad de elevar a la categoría de norma el método recomendado 2.4.1 del Anexo 9. Igualmente, el Comité insta a los Estados a que se aseguren de que las decisiones tomadas durante la pandemia, incluidas las prohibiciones de viajar, tengan una base científica y se apliquen de acuerdo con los requisitos de la OMS y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*.

13.21 En la nota WP/257, Estados Unidos, con el copatrocinio de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y sus Estados miembros, la Unión Europea y sus estados Miembros, los demás estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) pide que se reconozca universalmente que quienes integran las tripulaciones aéreas son personal esencial y pide al Grupo Experto en Facilitación de la OACI que, en coordinación con el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) y el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), elabore una norma y los textos de orientación correspondientes para el trato de las tripulaciones. El Comité toma nota del papel esencial de las tripulaciones aéreas durante la pandemia e insta al Consejo a remitir las deliberaciones sobre la elaboración de una norma y las orientaciones asociadas sobre el trato de las tripulaciones aéreas a los grupos expertos y grupos de trabajo pertinentes de la OACI. Asimismo, el Comité insta a los Estados a que apliquen prácticas de trato justo para las tripulaciones que sean coherentes con las orientaciones internacionales.

13.22 En la nota WP/390, Venezuela (República Bolivariana de) con el apoyo de Chile, Costa Rica, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay informa que el Anexo 9 — *Facilitación* no incluye una definición del término “facilitación”. El Comité solicita al Consejo que, a través del Grupo Experto en Facilitación, siga deliberando sobre una definición del término “facilitación”.

13.23 En la nota WP/397 Revisión núm. 2, Venezuela (República Bolivariana de) informa sobre el programa de vigilancia estatal que supervisa el desempeño de los explotadores aéreos nacionales. Tras las deliberaciones, el Comité exhorta a los Estados miembros a que establezcan e implementen mecanismos adecuados y efectivos de vigilancia estatal para monitorear la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones que figuran en los anexos de la OACI en virtud del *Convenio de Aviación Civil Internacional*.

13.24 En la nota WP/259, la Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC), en nombre de 54 Estados africanos, destaca la necesidad de establecer un sistema nacional de vigilancia de la facilitación, establecer un departamento responsable de la facilitación en el ámbito de las administraciones de aviación civil (CAA), e instruir al personal de inspección a cargo de la vigilancia de la facilitación con el fin de mejorar el cumplimiento por parte de los Estados del Anexo 9 — *Facilitación*. El Comité toma nota de la diversidad y el alcance del Anexo 9 — *Facilitación*, e insta al Consejo a que, a través de los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI, siga estudiando un mecanismo de vigilancia de la facilitación y las orientaciones y material de instrucción correspondientes para ayudar a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9. El Comité igualmente insta a los Estados a redoblar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9.

13.25 En la nota WP/194, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos destaca la evolución de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación* y la necesidad de actualizar el Manual de Facilitación (Doc 9957) para asegurar su debida aplicación. El Comité toma nota de que el Doc 9957 está siendo actualizado e insta al Consejo a asegurar que el manual actualizado esté disponible en el próximo trienio para ayudar a los Estados en la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*. Igualmente, el Comité insta a los Estados a apoyar al grupo de trabajo del Grupo Experto en Facilitación designando a su personal experto.

13.26 En la nota WP/73 Revisión núm. 1, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), informa sobre la interacción del transporte aéreo internacional con las leyes de protección de datos y la falta de marco coherente y convenido para la protección de datos en el contexto de la aviación civil que tenga presente las características especiales de la aviación civil internacional. La pandemia de COVID-19 agravó las dificultades causadas por los conflictos entre las diversas leyes de protección de datos. Muchas delegaciones coinciden en manifestar que ese complejo conflicto entre las leyes y los problemas de cumplimiento de la normativa son más amplios que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, por lo

que habría que tratar estos aspectos. Tras las deliberaciones, el Comité acuerda que las acciones presentadas en el resumen de la nota de estudio deberían ser examinadas y evaluadas por los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI.

13.27 En la nota WP/82, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), con el copatrocinio de Brasil, proponen la necesidad de crear un marco global de respuesta a las crisis para facilitar los viajes aéreos durante una amenaza sanitaria importante. El Comité toma nota de la labor que se realiza a este respecto en el seno de la OACI, la necesidad de recursos presupuestarios adicionales e insta al Consejo a colaborar con los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes en la creación de un marco global de respuesta a las crisis para facilitar el transporte aéreo eficiente durante una emergencia sanitaria pública de carácter internacional.

13.28 El Comité toma nota de las notas de información WP/533 presentada por Brasil, WP/141 presentada por Pakistán, y WP/527 presentada por Arabia Saudita.

Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares

13.29 En la nota WP/21 Revisión núm.1, el Consejo informa que en la resolución de la Asamblea A39-27 sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares se exhorta a los Estados a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluyendo el establecimiento de legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas y a sus familiares. En la resolución de la Asamblea A40-16 se insta a los Estados miembros a aplicar las disposiciones del Anexo 9 correspondientes para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité aprueba las prioridades para el trienio 2023-2025 como se presentan en el párrafo 3 de la nota de estudio, y alienta a los Estados, la industria y a las otras partes interesadas a redoblar sus esfuerzos para la aplicación de las recomendaciones del Simposio dirigidas a ellos. El Comité también acuerda recomendar la adopción por parte de la Plenaria de la resolución 13/1 que sustituye la resolución de la Asamblea A39-27.

Resolución 13/1: 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.

13.30 En la nota WP/339, Bolivia, con el apoyo de Colombia, Ecuador y Uruguay, informa sobre la implementación del Protocolo Plan de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares para evitar la duplicación de tareas y responsabilidades al momento de suscitarse el accidente. El Comité alienta a los Estados y la industria a redoblar sus esfuerzos para la aplicación de legislación, reglamentación, políticas y planes adecuados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.

13.31 En la nota WP/272, la República de Corea informa sobre su legislación en materia de asistencia para las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, e insta a los Estados a participar activamente y elaborar medidas para aumentar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus

familiares. El Comité exhorta a los Estados y la industria a incrementar sus esfuerzos para aplicar las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité destaca que la OACI tiene planificado convocar un segundo simposio sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares en el próximo trienio y alienta a los Estados, la industria y otras partes interesadas a participar plenamente.

13.32 En las notas WP/88 y WP/98, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (ACVFFI), pide a la Asamblea que inste a la OACI a que identifique o establezca una sección/unidad dentro de la Secretaría que se encargue de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, amplíe las disposiciones correspondientes en los Anexos 14 y 19, y que los Estados y la industria colaboren con la ACVFFI. El Comité acuerda trasladar las propuestas de modificación de los Anexos a los grupos expertos y grupos de trabajo pertinentes de la OACI para su estudio, y señala al mismo tiempo que el Grupo Experto sobre Diseño y Operaciones de Aeródromos ya está trabajando en la materia. Asimismo, acuerda que la propuesta de identificación y establecimiento de una unidad dentro de la OACI se traslade al Secretario General a fin de definir con precisión la función, la estructura y los recursos de la unidad que se proponga. El Comité no respalda la decisión b) propuesta en la nota WP/98.

Accesibilidad en la aviación

13.33 En la nota WP/359, Bolivia (Estado Plurinacional de), con el apoyo de Belice, Brasil, Costa Rica, Ecuador El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua y Uruguay informa sobre su aplicación del Protocolo de Asistencia a Pasajeros con Movilidad Reducida en lo que respecta a la facilitación del transporte aéreo, e invita a la Asamblea a que considere las prácticas más idóneas del Estado Plurinacional de Bolivia para la aplicación de medidas similares en otros Estados miembros. El Comité exhorta a los Estados y la industria a aplicar las disposiciones de los anexos de la OACI pertinentes y a que redoblen sus esfuerzos para asegurar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida dentro del transporte aéreo.

13.34 En la nota WP/185, Brasil destaca que es esencial dar pautas al personal proveedor de servicios sobre la atención a personas viajeras con discapacidad, con el fin de proporcionar una experiencia de viaje predecible, agradable y digna durante el tiempo de viaje de la persona pasajera, y dar más difusión a los procesos ya establecidos en la industria de conformidad con las normas y reglamentos básicos existentes. Tras las deliberaciones, el Comité reconoce el trabajo continuo que lleva a cabo la OACI en torno a esta cuestión tan importante y acuerda que el Consejo, a través de los grupos expertos y los grupos de trabajo pertinentes de la OACI, delibere sobre las prácticas de accesibilidad teniendo en cuenta las experiencias aprendidas de la pandemia de COVID-19.

13.35 En la nota WP/79 Revisión No.1, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC), Bolivia, Brasil, Canadá, Costa Rica, Singapur, Venezuela (República Bolivariana de), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), informa que existe la necesidad de identificar y eliminar los obstáculos y barreras que limitan el acceso de las personas con discapacidad al transporte aéreo y presenta un proyecto de texto de resolución sobre la accesibilidad del transporte aéreo para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida para su adopción por parte de la Asamblea. Tras las deliberaciones, el Comité hace hincapié en la necesidad de incluir la consideración de asuntos de seguridad operacional en la labor futura sobre accesibilidad y la importancia de que los Estados cumplan los SARPS pertinentes del Anexo 9 al respecto. El Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la resolución 13/2 con las modificaciones propuestas durante las deliberaciones que se indican a continuación.

Resolución 13/2: 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.

— — — — —

13.36 En la nota WP/340, la República Dominicana, con el respaldo de Aruba (Reino de los Países Bajos), Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), hace saber de las iniciativas de su Junta de Aviación Civil (JAC) para sensibilizar y fomentar buenas prácticas de accesibilidad en el transporte aéreo, elaborando directrices para humanizar el trato a las personas con movilidad reducida que hacen uso del transporte. Tras deliberar, el comité toma nota de las iniciativas de la República Dominicana e insta a la OACI y a los Estados a redoblar esfuerzos para disponer lo necesario para que se dispense el trato correcto a las personas con discapacidad que utilizan el transporte aéreo.

13.37 El comité toma nota de las notas de información: WP/544 presentada por Brasil y WP/461 presentada por los Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS).

Trata de personas y tráfico ilícito de fauna silvestre

13.38 Argentina, Paraguay y Uruguay presentan la nota WP/54, con el apoyo de Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos, Panamá, Perú, República Dominicana, Suriname y Venezuela (República Bolivariana de) en

la nota WP/412, informan de la situación actual en los Estados de la región sudamericana respecto a la trata de personas, e invitan a la Asamblea a considerar la conveniencia de fortalecer la cooperación internacional y la colaboración intersectorial, y alentar a los Estados a incorporar en sus campañas de cultura de la seguridad de la aviación y facilitación las temáticas vinculadas a la trata de personas. Tras deliberar, el comité insta a los Estados a incorporar la trata de personas en sus campañas de cultura de la seguridad de la aviación y facilitación, impulsar protocolos y mecanismos de respuesta para la denuncia de los casos, y compartir estadísticas entre la red de coordinadoras y coordinadores (PoC), con realización de seminarios y talleres en las oficinas regionales de la OACI.

13.39 Estados Unidos presenta la nota WP/318, copatrocinada por Tailandia, donde refiere que el personal de la aviación que atiende al público y el mismo público usuario pueden ser de gran ayuda para interceptar y detener la trata de personas si se les enseña a reconocer casos sospechosos y denunciarlos a las autoridades, mediante la adopción de una estrategia integral de lucha contra la trata de personas. La nota invita a la Asamblea a respaldar la adopción de una resolución sobre la importancia de una estrategia integral. Tras deliberar, el comité observa que las resoluciones A40-15, *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas* y A40-16, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* contienen disposiciones sobre la trata de personas, y decide que las cláusulas dispositivas del proyecto de resolución que figuran en el apéndice de la nota se reflejen introduciendo los cambios necesarios en la resolución A40-15 en lugar de adoptar una nueva resolución.

Resolución 13/3: 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.

13.40 En la nota WP/420, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Panamá, Paraguay y Uruguay, manifiesta que la lucha contra la trata de personas se beneficiaría con la incorporación de los protocolos basados en la experiencia para la identificación y actuación ante situaciones anómalas que se aplican en la seguridad de la aviación civil. Al considerar la nota, el comité insta a los Estados a redoblar esfuerzos para poner en práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, considerar los textos de orientación de la OACI y colaborar con todas las partes interesadas pertinentes.

13.41 El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentan la nota WP/144 en la que informan de que el transporte aéreo es un medio que se usa con frecuencia para el tráfico ilícito de fauna silvestre, y proponen una modificación para la resolución A40-16 de la Asamblea. Tras deliberar, el comité acuerda modificar la resolución A40-16 de la Asamblea con la incorporación de disposiciones referidas al tráfico ilícito de fauna silvestre.

Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

13.42 En la nota WP/18 el Consejo informa de las novedades y el énfasis futuro del trabajo de la OACI en el ámbito de la facilitación, el Anexo 9 – *Facilitación*, la Estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) y el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI, e invita a la Asamblea a adoptar el proyecto de resolución que se presenta en apéndice. Tras considerar la nota de estudio, el comité decide recomendar a la plenaria que se adopte la resolución 13/4 en sustitución de la resolución A40/16. Se toma nota de la postura de una delegación respecto a la ratificación unilateral del Protocolo de Montreal de 2014.

Resolución 13/4: 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), y 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; y

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.

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

14.1 En su séptima y octava reuniones, el Comité Ejecutivo examina el tema de la política de seguridad de la aviación (AVSEC), basándose en el informe del Consejo sobre la ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) (WP/4), y el *Año de la cultura de la seguridad* de la OACI (YOSC) (WP/23). El Comité también examina la propuesta del Consejo de actualizar las siguientes resoluciones: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación (WP/5), y la Ciberseguridad en la aviación civil (WP/22). Además, Estados miembros y observadores presentan 39 notas: WP/137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 Revisión núm. 1, 152, 349, 293, 422, 347 Revisión núm. 1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 Revisión núm. 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 y 423.

14.2 Bangladesh, en la nota WP/137, propone ciertos elementos que han de considerarse durante la próxima revisión del GASeP, como una versión más realista, clara y realizable del GASeP junto con orientación.

14.3 Chile, Brasil y Colombia, con el apoyo de Argentina, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Uruguay, así como de los Estados de la Región de Sudamérica (SAM) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), comparten en la nota WP/331 la experiencia de los Estados en la implementación de la hoja de ruta regional NAM/CAR/SAM del GAsEP. En la nota también se destaca cómo la pandemia ha afectado a los mecanismos de cooperación y a la movilidad de las personas, lo que plantea la necesidad de revisar la hoja de ruta del GAsEP y sus indicadores.

14.4 Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (AFCAC), así como de China y con el copatrocinio del Brasil y de los Estados Unidos, aboga en la nota WP/75 por el desarrollo de procesos claros de monitoreo y notificación del GAsEP como medio para fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo sin desviar la atención del cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, aprovechando los datos y recursos existentes, así como los mecanismos para apuntar el desarrollo de capacidades. Se subraya igualmente la importancia de aprovechar y mantener el impulso del YOSC y se propone que la OACI dé los siguientes pasos en aras del cumplimiento de los objetivos del GAsEP.

14.5 La República Dominicana, en la nota WP/333, propone replantear los plazos establecidos para el cumplimiento de las tareas del GAsEP, así como los porcentajes del total de los países auditados que deben alcanzar los porcentajes de implementación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, según se documenta mediante el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP). En la nota también se visualiza el establecimiento de una metodología que traduzca los resultados de los indicadores de las tareas del GAsEP en porcentajes, para así estar alineadas con los objetivos ambiciosos mundiales.

14.6 En la nota WP/189 de los Estados Unidos, copatrocinada por la República Dominicana, Malasia, Tailandia, Singapur, los Emiratos Árabes Unidos, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), se invita a la 41ª Asamblea a reflexionar sobre los éxitos de los esfuerzos para despertar conciencia en materia de seguridad de la aviación, y se propone que la Asamblea tome medidas para garantizar que se hagan realidad las oportunidades para examinar, evaluar e innovar los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI.

14.7 En la nota WP/387, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay, sugiere que se diseñen mecanismos de medición del GAsEP que permitan identificar los aportes porcentuales que los componentes “OACI”, “Estados” e “Industria” (o la combinación de estos) hacen al nivel de implementación del GAsEP, y que dicha implementación no se base de manera exclusiva en la implementación efectiva (EI) de los Estados, que resulta de las auditorías del USAP. Además, sugiere que es importante poder analizar la conveniencia de diseñar nuevos parámetros para medir los objetivos mundiales a que se aspiran en el GAsEP, teniendo en cuenta que la hoja de ruta se identifica como un documento “vivo” y que existe la posibilidad de que se examine y adapte periódicamente, según sea necesario.

14.8 El Brasil, con el apoyo de los 20 Estados miembros de la CLAC, comparte en la nota WP/222 su experiencia con el aumento de casos de insubordinación de pasajeros/as tras la pandemia de COVID-19, al haber muchas personas pasajeras que se negaron a cumplir las normas de seguridad de la aviación o los reglamentos sanitarios locales.

14.9 La República de Corea, en la nota WP/282, Revisión núm. 1, propone el desarrollo de normas internacionales para el sistema de notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR), con el fin de mejorar la seguridad de la aviación mundial, que se basen en la cultura de seguridad, y pide a la Asamblea que considere la introducción de un sistema proactivo de gestión de la seguridad utilizando las bases de datos acumuladas a través del sistema de notificación e introduciendo metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad de la aviación.

14.10 Los Emiratos Árabes Unidos, en la nota WP/152, copatrocinada por Australia, Canadá, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Países Bajos y Singapur, recuerdan que en la metodología de control de calidad durante la pandemia de COVID-19 se incluyeron algunas técnicas a distancia para aplicar el distanciamiento físico y cumplir las restricciones y medidas impuestas por la COVID-19. En esta nota de estudio se indican los posibles beneficios del mayor desarrollo de las técnicas a distancia como medio complementario para realizar una vigilancia eficaz de la seguridad de la aviación.

14.11 En la nota WP/349, Venezuela (República Bolivariana de), con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Uruguay, así como de los Estados de la Región SAM y de la CLAC, recuerda que en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* se requiere que los Estados consideren la integración en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación de aquellas actividades destinadas a la detección de posibles comportamientos sospechosos que puedan representar una amenaza para la seguridad de la aviación civil, a fin de dar cumplimiento a lo establecido por la OACI en el Anexo 17. En la nota se reconoce que en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI se proporcionan orientación técnica y otras experiencias regionales y locales sobre esta cuestión; sin embargo, sería de gran apoyo para los Estados disponer de diferentes alternativas que los ayuden en el desarrollo e implementación de sus programas para la detección de comportamientos anómalos.

14.12 En la nota WP/130, presentada por Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Estados Unidos, Nueva Zelanda, Singapur, Sudáfrica, la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), se requiere una labor concertada para hacer frente a la “nueva normalidad” creada por la pandemia de COVID-19 y encontrar soluciones que ayuden a la fuerza laboral y hagan que las funciones de seguridad de la aviación sean opciones de carrera profesionales y atractivas. En la nota se subraya que los factores humanos y las repercusiones que estos tienen en el desempeño de la fuerza laboral de seguridad de la aviación deberían ser un elemento esencial que derive en acciones realistas a nivel de los Estados y la industria, entre ellas enfoques más audaces para atraer personal profesional nuevo y retener al existente.

14.13 Los Estados Unidos y Singapur recuerdan en la nota WP/154 que la Asamblea se destacó y examinó la importancia continua de la cultura de la seguridad de la aviación a medida que los viajes aéreos de todo el mundo se recuperan de la pandemia de COVID-19. Singapur y los Estados Unidos han elaborado conjuntamente una hoja informativa sobre la cultura de la seguridad (véase el apéndice del WP/154) que puede ser utilizada por todas las partes interesadas para promover la importancia de la cultura de la seguridad y complementar los demás recursos en materia de cultura de la seguridad apoyados por la OACI.

14.14 Los Emiratos Árabes Unidos, en la nota WP/156, copatrocinada por el Reino Unido, subrayan la importancia y las ventajas de la colaboración y las asociaciones por parte de la OACI, los Estados, las organizaciones pertinentes, la industria y otras partes interesadas a fin de responder a la necesidad permanente de promover y apoyar la mejora de la conciencia de la seguridad y una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación civil. En la nota también se destacan los enfoques y logros relacionados con los objetivos del YOSC por parte de los Emiratos Árabes Unidos a escala nacional, regional e internacional.

14.15 En la nota WP/388, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá, República Dominicana y Uruguay, se subraya que las vulnerabilidades que se vinculan con el elemento interno se consideren más graves, ya que dicho elemento tiene acceso a niveles de seguridad del sistema y cuenta con más oportunidades que las personas pasajeras de lograr algún tipo de afectación de los mismos. En la nota se propone que, como complemento a la orientación técnica, sería de gran ayuda para los Estados disponer de diferentes alternativas de asistencia que les permitan desarrollar e implementar políticas y mecanismos de prevención ante las amenazas que representa el elemento interno.

14.16 Bahrein, en la nota WP/330, destaca la importancia de adoptar una metodología clara para evaluar las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación, incluida la definición de las responsabilidades de las entidades encargadas de evaluar las amenazas y los riesgos, para que los Estados puedan implementar procesos de seguridad y medidas de mitigación adecuados y flexibles. En la nota se hace un llamamiento a los Estados miembros para que notifiquen los actos de interferencia ilícita y compartan su experiencia y sus mejores prácticas, con el fin de ayudar a la OACI a elaborar material pertinente para ayudar a los Estados. Además, en la nota se pide a la OACI que, por medio de su Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos (WGTR), actualice su *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 — Distribución limitada) a fin de incluir evaluaciones de riesgos y considerar la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas.

14.17 En la nota WP/25, presentada por Colombia, Perú y Chile, y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Ecuador, Panamá y Uruguay, se recuerda que Colombia y Perú oficializaron un acuerdo de control de seguridad único (OSS) en 2021 y se destacaron los numerosos beneficios que pueden obtenerse de acuerdos similares, como el fortalecimiento de la cooperación entre Estados, el mejor uso de los recursos disponibles y la evitación de la duplicidad de controles. También se promueve la colaboración continua de los Estados a nivel regional en un esfuerzo por acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, y la facilitación y mejora de la experiencia de las personas pasajeras.

14.18 En la nota WP/271, la India presenta información actualizada sobre su trabajo en la preparación de un marco de reglamentación para establecer un mecanismo de respuesta gradual y una política de lucha contra los drones errantes, con el fin de hacer frente a los desafíos contemporáneos que plantean los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), en medio de la creciente proliferación de las actividades de los drones comerciales en la India.

14.19 La República de Corea, en la nota WP/238, Revisión núm. 1, propone establecer un sistema común de certificación de la performance de equipos de seguridad de la aviación y tecnologías afines. Además, propone establecer requisitos técnicos para los equipos avanzados de seguridad y preparar procedimientos y metodologías comunes de prueba. Para responder a las amenazas del terrorismo internacional, en la nota se propone que la OACI cree un contexto que fomente la cooperación internacional y aliente a los Estados miembros a usar sistemas de certificación de la performance.

14.20 La Arabia Saudita, en nombre de los Estados de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), informa en la nota WP/302 sobre los esfuerzos de la Arabia Saudita para promover el apoyo e impulsar la colaboración en toda la comunidad internacional de seguridad de la aviación civil, teniendo en cuenta que las amenazas y los riesgos a los que se enfrenta la comunidad de la aviación civil en cualquier Estado pueden afectar a todos los Estados miembros. Además, en la nota se elogia la *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás* de la OACI, que ha desempeñado un papel integral en la mejora de la cooperación internacional para lograr los objetivos en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.

14.21 La CAFAC, en la nota WP/243, subraya la importancia de la cooperación y la colaboración entre la OACI, las organizaciones y los organismos regionales de aviación civil en materia de seguridad y facilitación de la aviación para garantizar la implementación efectiva de las políticas y prácticas de seguridad de la aviación civil entre los Estados miembros, lo que conduce a un sistema de transporte aéreo regional seguro, eficiente y sostenible.

14.22 En la nota WP/74, Chequia, en nombre de la UE, la CEAC, la CAFAC y EUROCONTROL, y con el copatrocinio del Brasil y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), pide a la Asamblea que solicite a la OACI que elabore orientaciones sobre la evaluación de los ciberriesgos, que culmine la recopilación de los SARPS e instrumentos jurídicos pertinentes en los que los Estados y las partes interesadas puedan basarse para incluir los ciberriesgos en sus marcos

relativos a la aviación, y que considere la organización de ejercicios de ciberseguridad a nivel mundial y regional. Además, recomienda que la OACI y los Estados incrementen sus esfuerzos para promover una cultura de ciberseguridad y actividades de creación de capacidad específicas.

14.23 Guyana, con el apoyo de la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), solicita a la OACI en la nota WP/158 que dedique recursos a la creación de capacidad en materia de ciberseguridad para los Estados pequeños. Además, solicita que la OACI cree y promueva un mecanismo de cooperación para fomentar los programas de mentoría e intercambio técnico entre los Estados.

14.24 En la nota WP/281, Omán busca garantizar la gobernanza coherente y normalizada de la ciberseguridad de la aviación en los Estados, otorgando plena competencia a la entidad competente de la administración nacional que se encarga de la seguridad de la aviación civil.

14.25 En la nota WP/231, Arabia Saudita, en nombre de los Estados miembros de la OAAC, pide a los Estados que adopten una cultura de la ciberseguridad en la aviación civil, y pide a la OACI que desarrolle un programa de concientización en ciberseguridad destinado al personal de la aviación civil, en paralelo al Programa de Cultura de Seguridad de la Aviación.

14.26 En la nota WP/241, Sudáfrica recomienda a los Estados que incorporen los principios del modelo de seguridad de confianza cero a sus sistemas de gestión de la seguridad de la información (ISMS), y solicita al Grupo Experto en Ciberseguridad que elabore orientación técnica que permita la incorporación de la confianza cero a los ISMS.

14.27 En la nota WP/151, los Emiratos Árabes Unidos recomiendan que se reconozca la necesidad de coordinación entre todas las partes interesadas para abordar la ciberseguridad de la aviación, y también recomiendan que las partes interesadas formulen estrategias de creación de capacidad con el fin de mejorar las competencias de los recursos humanos.

14.28 Venezuela (República Bolivariana de), apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Uruguay, solicita a la OACI en la nota WP/416 que desarrolle un paquete de asistencia para la implementación (iPack) destinado a brindar asistencia a los Estados para acelerar la aplicación de la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI.

14.29 La CAFAC, en nombre de 54 Estados africanos, recomienda en la nota WP/374 que el Grupo Experto en Ciberseguridad emprenda el desarrollo de iniciativas de creación de capacidad, instrucción y cultura de ciberseguridad en tiempos de crisis para el personal de los servicios de navegación aérea.

14.30 La IATA, en la nota WP/64, recomienda que la Asamblea solicite al Consejo que se asegure de que todos los grupos de trabajo de la OACI creen un enfoque concertado multidisciplinar y de múltiples fases para la integración de las disposiciones de ciberseguridad y otros requisitos basado en los principios de la seguridad por diseño. Además, invita a la Asamblea a que reconozca las potenciales repercusiones de la introducción de una nueva generación de tecnologías interconectadas e innovadoras, con sus cadenas de suministro asociadas, que no están sujetas a las normas de la aviación civil ni a los SARPS.

14.31 Se toma nota de las notas de información (WP/267, WP/293, WP/422 y WP/423) de la República Dominicana, la nota de información (WP/518) de Paraguay, la nota de información (WP/424) de República de Corea, la nota de información (WP/480) de Sudáfrica, las notas de información (WP/347 Revisión núm. 1 y WP/539) de Estados Unidos y la nota de información (WP/517) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Análisis

Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)

14.32 En la nota WP/4 el Consejo hace una reseña de las actividades llevadas a cabo para implementar el GASeP. Se incluye una reseña mundial y regional del nivel actual de implementación efectiva según se documenta mediante el USAP-CMA.

14.33 El Comité reconoce los ingentes esfuerzos que han desplegado y continúan desplegando los Estados, grupos regionales y la industria para cumplir con las tareas y prioridades del GASeP. No obstante, al observar que el nivel de implementación efectiva se ubica por debajo de las metas ambiciosas deseadas, el Comité hace un llamado a los Estados para que adopten medidas adicionales con miras a mejorar la seguridad de la aviación de conformidad con el Anexo 17. También se hace énfasis en la importancia de elevar y considerar la seguridad de la aviación al mismo nivel que la seguridad operacional como prioridad estratégica de la OACI.

14.34 Al examinar las notas WP/75, WP/137, WP/333 y WP/387, el Comité expresa su respaldo a los grupos expertos pertinentes de la OACI, a saber, el Equipo Especial sobre el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (TF-GASeP) y el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, para que den prioridad a la revisión del GASeP y de su hoja de ruta, a partir de la evaluación de las enseñanzas extraídas de la experiencia en la ejecución y gestión de la seguridad de la aviación durante la pandemia de COVID-19. Es importante establecer un proceso para que los grupos expertos pertinentes de la OACI emprendan la revisión sistemática y periódica del GASeP, de sus metas ambiciosas y su hoja de ruta y procesos claros de seguimiento y notificación, aprovechando los datos y recursos existentes, y que los resultados de dichas revisiones se notifiquen al Consejo de la OACI para que este las examine. El Comité valora las numerosas propuestas e ideas formuladas para revisar y actualizar el GASeP que se presentan en estas las notas.

14.35 Al examinar la nota WP/189, el Comité reconoce que, de cara al próximo trienio y más allá, es imperioso que los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI se evalúen de forma holística a fin de velar por su vigencia y pertinencia. Esto cuidaría de no queden interrogantes críticas sin examinar, como, por ejemplo: si las estructuras, parámetros y metodologías existentes para estos planes y programas contribuyen a minar el desempeño de los Estados miembros en la implementación efectiva de los SARPS del Anexo 17; y si los mandatos actuales de la OACI en materia de seguridad de la aviación erigen barreras a la consideración y adopción de enfoques más innovadores, cuando corresponda. En consecuencia, se manifiesta un amplio apoyo a la necesidad de continuar revisando y mejorando los programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos consultivos e integrando a los Estados miembros y la industria para asegurarse de que estos planes y programas de la OACI aún están generando los resultados previstos y adaptándose a los desafíos nuevos y emergentes en el ámbito de la seguridad de la aviación, al tiempo que consideran el análisis de las causas fundamentales y enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. El Comité conviene igualmente en que los resultados de esas revisiones, incluyendo cualquier recomendación, se notifiquen con regularidad al Consejo.

14.36 El Comité reconoce también que todas las otras propuestas relativas al GASeP contienen aportes valiosos para futuras revisiones del plan, y coincide en que el TF-GASeP debería examinarlas con detenimiento. Este grupo especial tomará en cuenta todas las propuestas a medida que continúa con su examen del plan.

Política reglamentaria

14.37 El Comité reconoce el problema actual de la insubordinación a bordo en el transporte aéreo y toma nota de algunas de las buenas prácticas que aplica Brasil para mitigar el problema, como se describe

en la nota WP/222. El Comité alienta a los Estados miembros a trabajar para mitigar el aumento de las situaciones de insubordinación a bordo, en especial mediante la adopción coordinada de estrategias y medidas concretas para reducir los casos de insubordinación. En consecuencia, recomienda que la OACI siga brindando la orientación necesaria a los Estados miembros sobre las campañas para lograr que el público viajero respete las normas elementales de comportamiento en las aeronaves.

14.38 Con respecto a la propuesta contenida en la nota WP/282 Revisión núm. 1, de preparar normas internacionales de notificación voluntaria al implementar un sistema confidencial de presentación de informes de seguridad de la aviación teniendo en cuenta la experiencia en la República de Corea en la implementación de una notificación voluntaria de seguridad de la aviación (ASVR) con miras a mejorar la seguridad de la aviación mundial con base en una cultura de seguridad, el Comité recomienda que se comparta la experiencia de ese país con los grupos expertos pertinentes de la OACI. Mientras tanto, el Comité hace hincapié en que la OACI y los Estados miembros deberían continuar centrándose en facilitar la notificación de actos de interferencia ilícita conforme se estipula en el Anexo 17, incluyendo a través del sistema de notificación de la OACI.

14.39 El Comité considera en la nota WP/152 los beneficios de la aplicación de técnicas a distancia tecnológicamente avanzadas como medio complementario para realizar una vigilancia eficaz de la seguridad de la aviación; en especial, cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación *in situ*. Alienta a los grupos expertos pertinentes de la OACI, los Estados miembros, las organizaciones, la industria y las partes interesadas a que consideren desarrollar marcos y criterios adecuados para apoyar el uso de las técnicas a distancia avanzadas, cuando proceda.

14.40 El Comité toma nota de las iniciativas regionales descritas en la nota WP/349 para poner a prueba diversos enfoques para la detección de comportamientos anómalos en la aviación civil; ejemplo de esto es el curso sobre “Detección de pasajeros con conductas sospechosas”, que fue diseñado en el Grupo Regional de Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSE/FAL/RG) conformado por los Estados de las regiones CAR/NAM y SAM de la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El Comité alienta a la OACI a que continúe promoviendo actividades de asistencia a los Estados miembros (ejemplo: talleres, cursos, seminarios, paquetes de implementación [iPack] o cualquier otro mecanismo de asistencia) que les permitan desarrollar e implementar sus programas de detección de comportamientos anómalos en la aviación civil.

Factores Humanos, cultura de la seguridad y amenaza interna

14.41 En la nota WP/23, el Consejo destaca los logros del YOSC de la OACI en 2021 y las diversas herramientas y recursos creados por la OACI en materia de cultura de la seguridad. Reconoce las iniciativas y actividades de cultura de la seguridad emprendidas por la comunidad de la aviación en todo el mundo.

14.42 El Comité alienta a los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria a continuar trabajando en los logros de cultura de la seguridad obtenidos durante el Año de la Cultura de la Seguridad, incluido el uso de las herramientas y los recursos creados por la OACI en esa materia. El Comité solicita a la OACI que continúe promocionando la aplicación y el mantenimiento de una cultura sólida y efectiva de seguridad de la aviación y a integrar principios de diversidad e inclusión en este importante trabajo.

14.43 Con respecto a nota WP/130, el Comité señala que no es posible formar una red de aviación operativa y segura sin un personal dedicado, capacitado y motivado. El Comité conviene en que la función de seguridad de la aviación merece reconocimiento en atención a las habilidades y competencias que requiere y se debería promover como profesión, habida cuenta de su importancia. En este sentido, la OACI, con el apoyo del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, debería centrarse particularmente en los

factores humanos, el desempeño y la profesionalización de la fuerza laboral de seguridad de la aviación al actualizar el GAsEP, sobre la base de lo conseguido a lo largo del YOSC en materia de cultura de la seguridad y utilizando la Guía introductoria sobre factores humanos que está creando la OACI. También se recomienda seguir un enfoque estratégico en relación con los factores humanos que refleje la evolución a largo plazo de todo el personal de la aviación, junto con la promoción de sistemas de gestión integrada de la seguridad de la aviación. En el marco del Programa de la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP), los Estados y la industria deben aunar esfuerzos para garantizar que se cuente con un número suficiente de profesionales de seguridad de la aviación cualificados y competentes para operar, gestionar y mantener la eficacia y eficiencia del sistema de seguridad de la aviación.

14.44 El Comité reconoce la importancia continua de una cultura de la seguridad positiva, especialmente a medida que los viajes aéreos se recuperan de los efectos de la pandemia de COVID-19. Recibe con agrado la Hoja informativa sobre cultura de la seguridad, desarrollada en conjunto por Estados Unidos y Singapur en la nota WP/154, como una herramienta útil que puede emplearse para contribuir a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en todo el ecosistema de la aviación civil.

14.45 El Comité respalda la propuesta contenida en la nota WP/156 de alentar a la OACI, los Estados, las organizaciones pertinentes, la industria y las partes interesadas a que sigan implementando medidas prácticas para mejorar la cultura de la seguridad en la aviación civil. También reconoce la importancia y las ventajas de la colaboración y las asociaciones entre todas las partes interesadas a fin de responder a la necesidad permanente de promover y apoyar la mejora de la conciencia de la seguridad y una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación civil.

14.46 Reconociendo la importancia de las medidas de identificación, evaluación y mitigación efectivas de posibles amenazas internas, el Comité toma nota de WP/388, en que se acoge con beneplácito todo tipo de asistencia técnica [talleres, cursos de capacitación, seminarios, paquetes de implementación (iPack), etc.] que ayuden a los Estados a llevar a la práctica efectivamente las medidas.

14.47 En respuesta a los comentarios de varios Estados sobre la necesidad de establecer una clara distinción entre amenaza y riesgo, ya que los dos términos no son sinónimos, el Comité toma nota de que en la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108 – Distribución limitada, tercera edición, 2022) se ofrece más orientación, en particular en el apéndice A – Método de evaluación del riesgo, mapa del proceso e información de orientación para los Estados miembros.

Cooperación internacional

14.48 Al examinar la nota WP/330, el Comité recuerda la función fundamental de la OACI en la implementación de una metodología eficaz para la evaluación de las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación. En consecuencia, el Comité insta a los Estados a que notifiquen los actos de interferencia ilícita, intercambien información y mejores prácticas y compartan sus experiencias en relación con las evaluaciones de amenazas y riesgos para que la OACI pueda diseñar y proporcionar herramientas, textos de orientación y actividades de instrucción sobre evaluación de amenazas y gestión de riesgos.

14.49 El Comité reconoce los beneficios, descritos en la nota WP/25, que representa para los Estados el establecimiento de arreglos relativos al Control Único de Seguridad (One Stop Security, OSS) que apuntan a acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación y mejorar la experiencia del público pasajero, y recuerda la orientación publicada por la OACI sobre OSS, así como toda otra asistencia técnica disponible para contribuir al establecimiento de dichos arreglos. El Comité también hace hincapié en la necesidad crítica de tener un sólido proceso de validación, equivalencia de medidas, evaluación de riesgos y consulta continua entre los Estados y los explotadores de aeropuertos pertinentes para que la implementación sea efectiva, considerando los protocolos nacionales establecidos.

14.50 Tomando nota de los esfuerzos de la India, que figuran en la nota WP/271, para implementar una política de lucha contra los drones errantes, el Comité sostiene que el intercambio de información se puede realizar por conducto de los grupos expertos pertinentes de la OACI, incluidos el Grupo Experto AVSEC y el Grupo Experto en Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), con miras a elaborar marcos sensatos de políticas destinados a mitigar la amenaza que representan los UAS.

14.51 El Comité examina la propuesta presentada en la nota WP/238 Revisión núm. 1 de establecer un marco de certificación del buen funcionamiento que incluiría requisitos técnicos y procedimientos y metodologías comunes de prueba para los equipos avanzados de seguridad. Dada la velocidad de desarrollo y utilización de equipo avanzado de seguridad de la aviación, el Comité Ejecutivo coincide en que un marco tal requeriría un examen más detallado por parte de los grupos expertos en AVSEC y Ciberseguridad.

14.52 Tras señalar las contribuciones que los Estados han hecho a la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, así como sus logros en prestar asistencia y apoyo a los Estados en el ámbito de la seguridad de la aviación, el Comité toma nota de la propuesta formulada en la nota de estudio WP/302 de que la OACI aumente su apoyo a los programas de cooperación, que contribuyen al logro de las prioridades y objetivos del GASeP, especialmente después de la fase de recuperación de la COVID-19 y teniendo en cuenta las dificultades que enfrentan los Estados. Considerando que un aumento de la asistencia directa depende en gran medida de los recursos disponibles, el Comité alienta a los Estados con recursos, capacidades y conocimientos especializados a ofrecer apoyo y asistencia a otros Estados que lo necesiten para implementar, entre otras, la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, ayudando así a la industria mundial de la aviación civil. Por último, el Comité destaca la importancia de crear redes regionales e internacionales y de cooperar en la aplicación de las normas del Anexo 17 – *Seguridad*.

14.53 El Comité reconoce que un reto importante en materia de seguridad de la aviación a nivel de los Estados es la capacidad de garantizar la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación como se destaca en la nota de estudio WP/243. El Comité reconoce que esto sólo puede lograrse a través de una vigilancia eficaz que esté diseñada para lograr una red aeronáutica mundial segura que proteja las operaciones de la aviación civil de actos de interferencia ilícita. A este respecto, el Comité subraya que las organizaciones regionales de aviación civil pueden desempeñar una importante función de apoyo a los Estados miembros en el establecimiento de un sistema sólido y eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación.

Resolución sobre seguridad de la aviación que ha de adoptar la Asamblea

14.54 El Consejo presenta la nota de estudio WP/5 en la que recuerda que, en 2019, la Asamblea de la OACI, en su 40º período de sesiones, adoptó la resolución A40-11: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. De conformidad con su cláusula dispositiva 2, la declaración consolidada debe examinarse en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea.

14.55 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité acuerda presentar a la plenaria para su adopción un texto revisado de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* que toma en consideración los comentarios recibidos y acordados por el Comité.

Resolución 41/1: 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 de 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,

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

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).

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 de 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.

Ciberseguridad de la aviación

14.56 El Consejo, en la nota de estudio WP/22, presenta información actualizada sobre la labor que ha realizado de la OACI en el campo de la ciberseguridad de la aviación durante el pasado trienio y propone una resolución revisada de la Asamblea para sustituir la A40-10 sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

14.57 La OACI es el foro adecuado para tratar la cuestión de la ciberseguridad en la aviación de forma global, armonizada, holística y transversal. A este respecto, el Comité toma nota con satisfacción de los avances en la labor de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación durante el último trienio y felicita a la Organización a sus grupos expertos por el trabajo realizado. En particular, el Comité acoge con satisfacción la adopción e implementación de una estructura de gobernanza interna mejorada para la ciberseguridad de la aviación, así como el desarrollo continuo de políticas, disposiciones, orientaciones, creación de capacidad e iniciativas de sensibilización en materia de ciberseguridad de la aviación. Además, el Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la resolución 14/2 para sustituir la resolución A40-10 *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

14.58 El Comité reconoce la importancia de elaborar orientaciones sobre evaluación de ciberriesgos, así como de perfeccionar continuamente el marco para la ciberseguridad, de la OACI, implementar una cultura de ciberseguridad, desarrollar iniciativas de creación de capacidad y realizar ejercicios de ciberseguridad, como se describe en la nota de estudio WP/74. Además, el Comité toma nota de la labor realizada por la OACI mediante el examen holístico de los 16 Anexos al Convenio de Chicago con la finalidad de detectar posibles carencias en los SARPS de la OACI para reforzar la protección y la resiliencia del sector de la aviación civil. A este respecto, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/74 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.59 El Comité reconoce la importancia de desarrollar iniciativas de creación de capacidad e incluir la ciberseguridad de la aviación en las estrategias de recursos humanos de las organizaciones con el fin de mejorar las competencias del personal de aviación en materia de ciberseguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/151. Asimismo, reconoce la necesidad de prestar apoyo y fomentar programas de mentoría destinados a los Estados pequeños, como se indica en la nota de estudio WP/158 para lograr el establecimiento de un enfoque global, holístico y armonizado para tratar la cuestión de la ciberseguridad de la aviación. A este respecto, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas formuladas en las notas de estudio WP/151 y WP/158 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.60 El Comité reconoce la necesidad de que los Estados adopten e implementen una cultura de ciberseguridad en la aviación civil, tal como se describe en la nota WP/231. En consecuencia, el Comité recomienda que el Consejo de la OACI remita las propuestas allí formuladas a los grupos especializados correspondientes de la OACI para que las examinen, y que la Asamblea aliente a los Estados a hacer uso de los textos de orientación de la OACI sobre la cultura de ciberseguridad en la aviación civil a fin de apoyar las actividades destinadas a implantar una cultura efectiva y sólida de ciberseguridad en la aviación.

14.61 El Comité analiza la propuesta presentada en la nota de estudio WP/241 relacionada con la recomendación de pedir a los Estados que incorporen el principio de confianza cero en sus sistemas de gestión de la seguridad de la información (ISMS), y de pedir al Grupo Experto en Ciberseguridad que elabore orientación técnica sobre la incorporación de ese principio en los ISMS. A ese respecto, el Comité reconoce los beneficios de incorporar los principios de confianza cero. Además, el Comité señala que el Grupo Experto en Ciberseguridad está considerando la posibilidad de elaborar orientaciones sobre evaluación y gestión de ciberriesgos que incluiría orientaciones sobre el uso de diferentes técnicas y principios para apoyar la ciberseguridad y la resiliencia de la aviación civil. En consecuencia, el Comité recomienda que el Consejo remita las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/241 a los grupos expertos correspondientes de la OACI para que las examinen.

14.62 El Comité examina las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/281 relacionadas con la necesidad de contar con una estructura de gobernanza adecuada para la ciberseguridad de la aviación, y coincide en que es necesario que los Estados establezcan una estructura de gobernanza adecuada a fin de coordinar las funciones reglamentarias y de vigilancia de la ciberseguridad de la aviación en los diferentes ámbitos de este sector y promover su coordinación entre los organismos y las partes interesadas de la aviación y de otros sectores a nivel nacional. Sin embargo, dadas las diferentes estructuras de gobernanza que tienen los Estados para reglamentar y vigilar la seguridad operacional y la protección de la aviación, la eficiencia y la ciberseguridad, el Comité reconoce que se requiere flexibilidad para que los Estados definan la autoridad nacional que ha de encargarse de la ciberseguridad en la aviación. Además, recomienda que el Consejo traslade las propuestas formuladas en WP/281 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

14.63 El Comité examina la propuesta de solicitar al Grupo Experto en Ciberseguridad que desarrolle iniciativas de creación de capacidad y de fomento de una cultura de ciberseguridad en tiempos de crisis dirigidas al personal de los servicios de navegación aérea, como se describe en la nota de estudio WP/374. El Comité reconoce la importancia de desarrollar en forma permanente iniciativas de creación de capacidad y de fomento de una cultura de ciberseguridad en todos los ámbitos de la aviación civil, incluidos los servicios de navegación aérea. Más aún, reconoce la necesidad de desarrollar todo el tiempo iniciativas de creación de capacidad y de cultura de ciberseguridad, con o sin situación de crisis. Por tal motivo, alienta a la OACI a seguir adelante con sus iniciativas de creación de capacidad y cultura de la ciberseguridad en beneficio de los Estados y las partes interesadas, y recomienda al Consejo que traslade las propuestas formuladas en la nota WP/374 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

14.64 El Comité analiza la propuesta de solicitar a la OACI que desarrolle un iPack sobre ciberseguridad de la aviación, como se describe en la nota de estudio WP/416. Además, toma nota de las dificultades para desarrollar el componente de asistencia de dicho iPack, en el sentido de que sería difícil desarrollar un paquete genérico de asistencia dadas las diferentes estructuras de gobernanza de los Estados en el campo de la aviación y en relación con la ciberseguridad en términos de responsabilidades y líneas de mando. Por ello, el Comité recomienda que el Consejo remita las propuestas formuladas en la nota WP/416 a los grupos especializados correspondientes de la OACI para que las consideren más a fondo y proporcionen orientación sobre el desarrollo del iPack.

14.65 El Comité toma nota de la WP/64 y reconoce la necesidad coordinar los trabajos de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación entre los distintos grupos expertos, tarea que se espera que lleve a cabo la nueva estructura de gobernanza aprobada por el Consejo de la OACI, en particular, el Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad. Además, recomienda al Consejo que traslade las propuestas formuladas en la nota WP/67 a los grupos especializados pertinentes para su consideración.

Resolución 14/2: 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 ~~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) 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.

Cuestión 15: Programas de auditoría – Enfoque de Observación Continua

15.1 En su octava sesión, el Comité Ejecutivo examina la implementación, los últimos avances y la evolución de los Programas Universales de Auditoría – Enfoque de Observación Continua, basándose en el informe del Consejo sobre la ejecución de los programas de auditoría bajo el Enfoque de Observación Continua (CMA) de la OACI (A41-WP/7) y en el informe sobre la evolución del Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI y el examen posterior a la implementación (A41-WP/27). Además, se han recibido 10 notas presentadas por Estados y organizaciones internacionales: WP/379, WP/202, WP/59, WP/309, WP/457, WP/386, WP/558, WP/598, WP/488 y WP/212.

Análisis

Ejecución de los programas de auditoría bajo el Enfoque de Observación Continua (CMA) de la OACI

15.2 Al deliberar en torno a la nota WP/7, los Estados expresan su decidido apoyo por el trabajo de los dos programas de auditoría, así como por el compromiso de mejorar continuamente a través de los diferentes mecanismos establecidos, por ejemplo, a través del Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG) sobre el CMA del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP). El Comité agradece a todos los Estados por ofrecer apoyo a los programas de auditoría por medio de la adscripción de especialistas y otras contribuciones voluntarias.

15.3 El Comité expresa su agradecimiento a la OACI y a los Estados miembros por sus esfuerzos y por la ejecución exitosa del CMA del USOAP y el CMA-USAP, en especial dadas las dificultades enfrentadas durante la pandemia de COVID-19. El Comité toma nota del informe sobre los avances y acoge con agrado los esfuerzos de coordinación para la implementación y las actividades de los programas de auditoría de la OACI. El Comité, además, toma nota de la necesidad de proseguir con las iniciativas para mejorar el CMA-USAP, en particular, en lo que se refiere a las futuras enmiendas de las preguntas del protocolo. El Comité insta a la OACI a que priorice los recursos para los programas de auditoría de la manera conveniente y pide a los Estados miembros que sigan participando plenamente en estos programas de la Organización, al tiempo que los alienta a que continúen apoyando estas iniciativas con contribuciones voluntarias.

Evolución del CMA del USOAP

15.4 El Comité reconoce la eficacia, pertinencia y resiliencia del CMA del USOAP, las mejoras de seguridad operacional que genera a escala mundial y el plan de evolución que funciona bajo cuatro ejes de trabajo que se exponen en la nota WP/27. El Comité acoge con agrado el trabajo previsto en torno al eje de mejoras organizativas, que incluye el examen y la actualización de documentos de políticas, como el *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735), así como la aplicación de las recomendaciones del Grupo Experto para el Examen Estructurado del CMA del USOAP (GEUSR), que se someterá a un examen de eficacia. Asimismo, el Comité conviene en la puesta en marcha de dos ejes de trabajo para implementar las recomendaciones aprobadas del Grupo Asesor Ad Hoc del CMA del USOAP (USOAP-AG) y las recomendaciones pertinentes de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19. Por último, el Comité agradece el trabajo realizado con el Programa Mundial de Alimentos bajo los auspicios de un memorando de acuerdo específico.

15.5 La nota WP/379, presentada por el Camerún, y la nota WP/202, presentada por Indonesia, plantean la necesidad de que la OACI evalúe los planes de medidas correctivas (CAP) presentados a través del marco en línea en un plazo determinado. El Comité observa que los Estados no están seguros de implementar los CAP presentados a la OACI debido a una demora en el proceso de examen por parte de la Organización y la confirmación de la aceptación del CAP. El Comité conviene en que la OACI modifique su plan de evolución a fin de incluir la mejora del seguimiento y evaluación de los CAP para identificar las causas últimas de dichas demoras y para garantizar así una respuesta en un plazo determinado. Se toma nota de que este plazo de aceptación se hará constar en los documentos de políticas pertinentes, como el Doc 9735 — *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*.

15.6 El Paraguay presenta la nota WP/59, copatrocinada por Chile, Colombia, Guyana, Panamá, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que presenta su experiencia sobre el impacto negativo que produce la aplicación de las preguntas de protocolo (PQ) revisadas y/o actualizadas en los porcentajes de implementación efectiva (EI) en los Estados que ya fueron evaluados por la actividad CMA del USOAP con anterioridad a la revisión de las PQ. El Comité toma nota de que las modificaciones de las PQ pueden repercutir en el índice de EI de todos los Estados, como la modificación resultante de la aplicación de las recomendaciones del GEUSR. También se recomienda que el CMA del USOAP aplique los principios de auditoría pertinentes al tiempo que asegura la trazabilidad de las constataciones vigentes de las PQ modificadas. El Comité conviene en que la OACI modifique su plan de evolución a fin de incluir el análisis de las futuras modificaciones de las PQ, su aplicación a las actividades del USOAP y los índices de EI de los Estados dentro del próximo examen de eficacia del GEUSR. Se recomienda dar información adicional que aclare a los Estados los cambios introducidos en las PQ.

15.7 La CAFAC presenta la nota WP/309 en nombre de 54 Estados africanos, en la que se propone crear una metodología alternativa que ayude a los Estados a tener en cuenta todos los requisitos de las PQ del área de investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG) de la OACI sin que se haya producido un accidente real. También se destacan las mejoras para solucionar la escasez de personal de auditoría de AIG mediante la elaboración de esta metodología innovadora. El Comité conviene en modificar su plan de evolución a fin de considerar la elaboración de una metodología alternativa para auditar los sistemas de investigación de accidentes e incidentes de aeronaves de los Estados y, de este modo, reflejar mejor estas capacidades de los Estados sin que lleguen a producirse accidentes. Se conviene en que se considerará en esta iniciativa el uso de las últimas tecnologías e innovaciones, por ejemplo, el uso de simuladores.

15.8 El Comité reconoce el interés de la comunidad africana de hacer evolucionar el CMA del USOAP para que cubra mejor las necesidades de los Estados miembros expresadas en la nota WP/457 y observa que las medidas a), b) y c) que figuran en la misma ya han sido tratadas por el Consejo de la OACI

durante su 225º período de sesiones. Se recuerda que las medidas propuestas son conformes a las recomendaciones aprobadas por el USOAP-AG, modificadas después de la consulta a los Estados. Con respecto al punto d) de la nota WP/457, se observa que, como práctica actual, nunca se utiliza una solicitud de información obligatoria (MIR) únicamente como resultado del aplazamiento de una auditoría. El Comité recomienda además que la OACI no emita una MIR y posteriormente una preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) basándose únicamente en el aplazamiento o la cancelación de una actividad del USOAP.

15.9 Se toma nota de las notas de información WP/386, relativa a la renovación del sistema de supervisión reglamentaria en el Pakistán, WP/558 presentada por Seychelles, sobre el estado de los avances realizados para subsanar las deficiencias identificadas por la OACI durante sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional, y WP/598, presentada por la IFALDA, relativa a las disposiciones de despacho de vuelos en las PQ del USOAP.

Novedades relacionadas con el CMA-USAP

15.10 Venezuela (República Bolivariana de) presenta la nota de estudio WP/488, apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Panamá, Perú y Uruguay, en la que se trata la importancia de fortalecer el conocimiento y la comprensión de los aspectos de ciberseguridad por parte del personal de auditoría del CMA-USAP a fin de que pueda realizar evaluaciones objetivas y técnicas de las normas aplicables. En un apéndice de la nota WP/488 se destacan las áreas de conocimiento y experiencia potencialmente necesarias para la evaluación de las medidas de ciberseguridad por parte de los equipos auditores del CMA-USAP, y el contenido sugerido para el material de orientación o instrucción en esta materia. Al deliberar, se aclara que, la instrucción propuesta en esta nota va más allá de la que se requiere para determinar plenamente el cumplimiento de la Norma 4.9.1 del Anexo 17. Además, la Secretaría explica que la auditoría de esta norma se centra en cuestiones normativas y organizativas, y no en la implementación de los sistemas de ciberseguridad en sí.

15.11 En la nota de estudio WP/212, la CAFAC toma nota de las mejoras introducidas en el CMA-USAP en colaboración con el SSG sobre el CMA-USAP, entre las que se incluye la transmisión segura de información, y destaca la importancia del seguimiento en tiempo real de los CAP y el trabajo realizado por el Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL). En la misma nota se sugiere además que se descentralice la dirección del equipo de auditoría del CMA-USAP a las oficinas regionales de la OACI. Los Estados apoyan la necesidad de actualizar la información de auditoría, aunque algunos miembros del Comité, apoyados por la Secretaría, indican que la realización de las auditorías por las/los especialistas regionales de la OACI crearía problemas de conflicto de intereses, dado que estas/estos especialistas también son responsables de la asistencia. Se sugiere que el proceso de establecimiento de prioridades y descentralización de las actividades de auditoría sea revisado por el SSG. La capacidad para actualizar los CAP en línea también ayuda a tener una idea más clara de la situación de la implementación de las normas por los Estados.

15.12 La Secretaría indica que se contrató líderes de equipo adicionales en la Sede de la OACI para aumentar el número de auditorías que se realizan a fin de ponerse al día respecto al retraso en las mismas provocado por la pandemia, y a fin de garantizar una buena planificación de la sucesión.

15.13 El Comité observa las notas WP/212 y WP/488 e insta a los Estados miembros a cooperar con la OACI en el proceso de presentación de informes sobre el avance logrado en la ejecución de los CAP, así como sobre las medidas prioritarias identificadas. El Comité encarga al Consejo que siga vigilando de cerca el trabajo que realiza el SGG para mejorar continuamente el CMA-USAP, el cual abarca aspectos relacionados con la actualización de los CAP y la instrucción del personal auditor del CMA-USAP.

Cuestión 16: Protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local

16.1 En su segunda sesión, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la marcha de la labor de la Organización en lo relativo a las disposiciones generales, el ruido de las aeronaves y la calidad del aire local (WP/93) y considera las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A40-17, *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* (WP/95). Además, se han recibido tres notas presentadas por Estados y observadores: WP/163, WP/168 y WP/209.

16.2 En la nota WP/93, revisión núm. 1, el Consejo informa sobre el progreso que ha realizado la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en cuestiones relacionadas con la aviación civil y el medioambiente, incluidas las tendencias actuales y futuras en la aviación en materia de ruido y emisiones de las aeronaves, los avances alcanzados en la formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y orientaciones sobre el medioambiente, así como sobre acontecimientos pertinentes que han tenido lugar en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales.

16.3 En la nota WP/95, el Consejo propone revisiones a la resolución A40-17 de la Asamblea a la luz de las novedades que se han producido desde la última Asamblea. Las revisiones propuestas en la resolución de la Asamblea se derivan principalmente del trabajo realizado por la OACI, en cooperación con otras organizaciones, y del resultado de las actividades llevadas a cabo por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

16.4 El Comité reconoce los avances sustanciales logrados por la Organización desde la última Asamblea para atender el impacto del ruido, la calidad del aire local y las emisiones climáticas mundiales, y solicita a la OACI que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las fuentes de energía más limpias para la aviación, y que se prepare para actualizar y elaborar oportunamente, según corresponda, normas y métodos recomendados (SARPS) y orientaciones de la OACI relativas al medioambiente.

16.5 En la nota WP/168, China y los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) reconocen el progreso alcanzado por el CAEP y acogen con satisfacción el proceso de “rigurosidad dual” para el tratamiento de la interdependencia entre las normas de certificación ambiental. Los Estados también manifiestan que consideran que resulta esencial que el CAEP mantenga y actualice el análisis basado en datos para el proceso de elaboración de normas, y que es necesario mejorar la transparencia con respecto a la utilización del modelo y la base de datos a fin de mejorar la solidez de los resultados del análisis de tendencias ambientales y beneficios en términos de costos. Los Estados también recomiendan que se dé prioridad a la labor del CAEP únicamente para el análisis de “rigurosidad dual” de las normas sobre emisiones de CO₂ de nuevos tipos de aeronaves.

16.6 En lo que respecta al proceso del CAEP y su transparencia, se aclara que los modelos y las bases de datos utilizados en los análisis de rigurosidad del CAEP son conocidos públicamente y figuran en el sitio web de la OACI. Además, antes de utilizarse en los análisis de rigurosidad, han sido validados por el CAEP. A este respecto, se invita a los Estados miembros a participar activamente en los procesos del CAEP convirtiéndose en Estado miembro u observador de dicho comité. En cuanto a la aplicabilidad de las normas de “rigurosidad dual” que está analizando el CAEP, se aclara que el programa de trabajo en curso del CAEP, aprobado por el Consejo de la OACI, ya incluye, como prioridad, el examen de la aplicabilidad de la rigurosidad dual de los nuevos tipos de aeronaves.

16.7 El Comité toma nota del apoyo a la labor de la OACI a través del CAEP en materia de protección del medioambiente, y constata que existe un consenso general sobre la necesidad de mejorar la transparencia del trabajo del CAEP. El Comité observa que todos los asuntos técnicos planteados están ya

abiertos y siendo considerados por el CAEP en su programa de trabajo vigente. El Comité conviene en que el CAEP debería proseguir su programa de trabajo y pide al Consejo que oriente la labor del CAEP con la mayor eficacia posible.

16.8 En la nota WP/209, El Salvador, con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), presenta los avances que ha realizado la región latinoamericana en materia de medioambiente mediante la promoción proactiva de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental, con acciones para la reducción de ruido y mejora de la calidad del aire local, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y planificación de instalaciones aeroportuarias, entre otras. Los Estados también subrayan que es necesario continuar con el fortalecimiento de capacidades de los Estados a través de seminarios y talleres en materia de medioambiente, y promover el acceso de los Estados en desarrollo al financiamiento, la formación y la transferencia de tecnología.

16.9 Si bien el Comité acoge con beneplácito los esfuerzos e iniciativas de los Estados latinoamericanos para hacer frente a los impactos del ruido y las emisiones de la aviación de conformidad con los SARPS y las orientaciones ambientales pertinentes de la OACI, también se aclara que la necesidad de que la OACI proporcione una mayor creación de capacidad, por ejemplo mediante seminarios y talleres, entre otros mediante la coordinación con las oficinas regionales, se solicita en el proyecto de resolución de la Asamblea (adjunto a la nota WP/95), en el apéndice A, párrafo dispositivo 8.

16.10 El Comité toma conocimiento de la nota de información WP/163, presentada por el Irán (República Islámica del), relativa a sus investigaciones para la evaluación del ruido en los hangares de mantenimiento de aeronaves.

16.11 El Comité conviene en recomendar a la Asamblea que adopte la resolución siguiente:

Resolución 16/1: 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 medioambiente*, 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 medioambiente* 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.

Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

17.1 En sus sesiones segunda, tercera y decimoquinta, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de la protección del medioambiente a partir de los informes del Consejo sobre el avance de la labor de la Organización en materia de aviación internacional y cambio climático (WP/368) y estudia las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A40-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* (WP/369). Además, Estados miembros y observadores presentan 46 notas de estudio: WP/167 Revisión núm. 1, WP/169, WP/172, WP/173, WP/206, WP/210, WP/280, WP/351, WP/362, WP/413, WP/415, WP/428, WP/431, WP/432, WP/434, WP/435, WP/436, WP/438, WP/439, WP/440, WP/466 Revisión núm. 1, WP/469, WP/470, WP/471, WP/472, WP/473, WP/474, WP/475, WP/476, WP/477, WP/486, WP/489, WP/490, WP/495 Revisión núm. 1, WP/502, WP/503, WP/504, WP/509, WP/510, WP/514, WP/515, WP/516, WP/545, WP/568, WP/581 y WP/594.

17.2 En la nota WP/368, el Consejo informa sobre el avance logrado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en materia de aviación internacional y cambio climático, en particular sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional, y sobre la iniciativa de la OACI de crear planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, además de los proyectos conexos de asistencia y creación de capacidad. En la nota también se informa sobre la cooperación de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales en el ámbito de la aviación y el cambio climático. La Secretaría también ofrece una presentación resumida sobre el trabajo realizado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea con respecto a la factibilidad de un LTAG.

17.3 El Comité reconoce el avance sustancial de la labor desde la última Asamblea sobre la factibilidad de un LTAG, y también reconoce el avance logrado en el marco de la iniciativa de la OACI de creación de planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, y alienta a los Estados a seguir participando en la iniciativa de la OACI. El Comité también apoya la función continua de la OACI de coordinar, facilitar y monitorear las acciones para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y además alienta a la OACI a cooperar con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, y a proporcionarles información pertinente, asegurando el papel de liderazgo de la OACI en todas las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional.

17.4 En la nota WP/369, el Consejo propone enmiendas de la resolución A40-18, a la luz de las novedades acaecidas desde la última Asamblea, en particular las conclusiones de la Reunión de Alto Nivel 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 (HLM-LTAG; véase el Doc 10178 de la OACI). El Comité admite las aclaraciones sobre las revisiones propuestas a la resolución A40-18, en especial los párrafos del preámbulo que reflejan la información más reciente de los procesos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en relación con el Pacto de Glasgow para el Clima, y reconoce también la necesidad de que la OACI actualice y elabore oportunamente, según corresponda, las normas y métodos recomendados (SARPS) y las orientaciones relativas al medioambiente.

17.5 En la nota WP/469, China presenta puntos de vista sobre los principios de equidad, responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y capacidades respectivas y expresa que dichos principios deberían reconocerse y seguirse en la creación de un sistema de gobernanza de la aviación internacional y el cambio climático que sea justo y racional. Además, se expresa la preocupación de que el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG2020) y un LTAG de cero emisiones netas de carbono para 2050 conducirían a distorsiones discriminatorias del mercado en detrimento de los países en desarrollo, lo que debería abordarse inmediatamente mediante el establecimiento de un mecanismo de asistencia para los países en desarrollo. En respuesta a la propuesta de que la aviación internacional y el cambio climático deberían ser atendidos mediante las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN), se aclara que no puede considerarse esa propuesta, ya que las emisiones de la aviación internacional son abordadas por la OACI y no forman parte de las CDN del Acuerdo de París, y que la OACI no puede decidir en nombre de las Partes de la CMNUCC, que no fue reconocida por China.

17.6 En la nota WP/470, China presenta el punto de vista de que los países desarrollados tienen la obligación internacional de proporcionar asistencia financiera, técnica y de creación de capacidad a los países en desarrollo, lo que determinaría el éxito o el fracaso de las actividades de la aviación internacional en relación con el cambio climático. También propone la creación de un mecanismo de asistencia claro, específico y con arreglos susceptibles de ser evaluados en función de las necesidades de los países en desarrollo.

17.7 En la nota WP/473, la República Dominicana expone el punto de vista sobre la creación de un mecanismo integrado que pueda ayudar a la industria, las instituciones financieras y las organizaciones internacionales en el intercambio de información y prácticas más idóneas, y motivar el establecimiento de alianzas y creación de políticas que promuevan la eventual transición a los combustibles de aviación sostenibles (SAF), así como promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para los Estados miembros de la OACI.

17.8 En la nota WP/434, la India expresa la opinión de que el LTAG de la OACI debe ser coherente con los principios mundiales de neutralidad en carbono al trabajar para crear el compromiso de “cero emisiones mundiales netas según el calendario nacional de cada Estado”. Asimismo, resalta que, como parte de un LTAG, debe darse prioridad a los mecanismos de asistencia para proporcionar a los países en desarrollo los recursos técnicos, financieros y de creación de capacidad adecuados, de modo de fortalecer

las iniciativas de los países en desarrollo en materia de aviación internacional y cambio climático. Igualmente expresa que un LTAG no debería crear barreras no arancelarias al crecimiento de las rutas internacionales.

17.9 En la nota WP/431, el Japón resalta la importancia de promover iniciativas de conservación de la energía y de energías renovables para descarbonizar el sector aeroportuario, y expresa su punto de vista de que los períodos de sesiones de la Asamblea de la OACI en el futuro podrían servir de oportunidad para compartir información sobre las iniciativas de descarbonización de los aeropuertos que se lleven a cabo en cada Estado.

17.10 En la nota WP/489, el Japón hace hincapié en la necesidad de la descarbonización de la aviación internacional para cumplir con el límite de temperatura del Acuerdo de París y evitar un cambio climático irreversible, y alienta el intercambio de las prácticas más idóneas de cada Estado, incluidos los esfuerzos de Japón, a través de iniciativas de la OACI como el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los SAF (ACT-SAF) con la participación de los Estados.

17.11 En la nota WP/568, Nueva Zelanda resalta que las decisiones sobre acciones climáticas no pueden demorarse y que los Estados deberían esforzarse por establecer un LTAG que apunte alto y que cuente con el respaldo de una transición equitativa, en consonancia con la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás.

17.12 En la nota WP/173, Qatar sugiere que el Consejo de la OACI y la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3) acuerden una hoja de ruta mundial para el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF). También pide a los Estados miembros de la OACI que adopten varios principios para apoyar el uso de los combustibles admisibles en el CORSIA.

17.13 En la nota WP/169, la Federación de Rusia expresa la opinión de que las hipótesis integradas de un LTAG no parecen realistas debido a la considerable incertidumbre que existe actualmente acerca de la viabilidad de aumentar la producción de SAF y reducir los precios de éstos a un nivel aceptable, y propone seguir estudiando la factibilidad de un LTAG, con el fin de elaborar hipótesis más objetivas para una reducción real de los volúmenes de emisiones de CO₂ en el sector de la aviación internacional, e identificar posibles fuentes de financiación para las actividades proyectadas a nivel mundial. Con miras a brindar un apoyo real para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas antes de 2030 a escala mundial, la Federación de Rusia también propone a la OACI establecer un servicio descentralizado de aviación internacional para combatir incendios y otros desastres naturales que ocurren por causas naturales bajo la égida de las Naciones Unidas.

17.14 En la nota WP/172, la Federación de Rusia, al señalar que la cooperación internacional encierra la posibilidad de multiplicar la eficiencia de la extinción de incendios desde el aire, mediante una acción conjunta y coordinada de los servicios aéreos nacionales de extinción de incendios, propone llevar a cabo una evaluación cuantitativa de la posible contribución de un servicio aéreo internacional descentralizado de extinción de incendios a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero como uno de los elementos de un LTAG. Además, la Federación de Rusia propone que la OACI continúe la labor en el marco del Diálogo sobre la creación de fuerzas móviles de la aviación para la extinción de incendios forestales (I4F) con el objetivo de concebir enfoques acordados a nivel internacional para combinar las capacidades de los servicios aéreos nacionales de extinción de incendios bajo los auspicios de la OACI, y que prepare un informe para el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que contenga el resultado de una evaluación cuantitativa de la contribución y extensión del Diálogo I4F de la OACI. Se aclara que el Diálogo I4F, celebrado en noviembre de 2021, sirvió de plataforma para el intercambio de las prácticas e iniciativas más idóneas, y para reforzar la posible cooperación internacional para combatir los

incendios desde el aire. La OACI participaría a través de un grupo informal de múltiples partes interesadas con otras organizaciones pertinentes para facilitar la posible cooperación internacional, al tiempo que identificaría los coordinadores en todos los Estados miembros de la Organización.

17.15 En la nota WP/471, Singapur, con el copatrocinio de Fiji, Kenya, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, la República Dominicana, Samoa, Sudáfrica y Tailandia, expresa la opinión sobre un enfoque inclusivo que dé cabida a las diversas circunstancias, capacidades y necesidades de los Estados al aplicar las medidas de reducción de las emisiones para facilitar los esfuerzos colectivos mundiales hacia un LTAG. También propone que la OACI desarrolle un programa integral, consolidado y flexible de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el LTAG (ACT-LTAG) como iniciativa mundial consolidada con un sólido programa de ACT-SAF, así como un enfoque estructurado para la creación de planes de acción estatales y evaluación y satisfacción de las necesidades, al igual que facilitación del acceso a la financiación.

17.16 En la nota WP/428, los Estados Unidos, con el copatrocinio de la República Dominicana, expresan su apoyo a la adopción de un LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050, a fin de respaldar el objetivo referente a la temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a un LTAG dentro de su propio calendario nacional. También propone alentar a los Estados miembros a aumentar la colaboración para la descarbonización de la aviación internacional, y solicita la creación de una iniciativa de financiación para ayudar a los Estados a que contribuyan al logro de un LTAG.

17.17 En la nota WP/432, los Estados Unidos proporcionan puntos de vista sobre la importancia del compromiso y la credibilidad de las iniciativas climáticas de la OACI, especialmente del CORSIA, e instan a la Asamblea a reconocer el papel del CORSIA en la puesta en uso de los SAF en el mundo, resaltando el posible vínculo entre el Sistema de Vigilancia, Notificación y Verificación (MRV) de las emisiones de CO₂ en virtud del CORSIA y la necesidad de notificación/monitoreo del uso de los SAF.

17.18 En la nota WP/438, los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)² destacan la necesidad de explorar la disponibilidad de asistencia financiera y transferencia de tecnología, así como la creación de un mecanismo de fondos para apoyar a los Estados en desarrollo, especialmente los Estados africanos en la consecución del LTAG que se acuerde. Los Estados también opinan que la implementación del LTAG que se acuerde no debe frenar el crecimiento de los países en desarrollo, en particular el sector de la aviación en África, y que es necesario armonizar la terminología y definir conceptos, considerar las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los países en desarrollo, y debe respetarse plenamente la esencia del LTAG que se acuerde en el marco de cualquier legislación nacional, regional o internacional, o cualquier otro instrumento similar.

17.19 En la nota WP/486, la Argentina, con el apoyo de dos Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Costa Rica y el Perú, presenta los avances de la República Argentina en materia de protección ambiental, en particular los análisis de las mediciones de CO₂ generadas por los vehículos de acceso terrestre (GAV) a los aeropuertos. Asimismo, se propone continuar fortaleciendo las capacidades de los Estados, especialmente de los Estados en vías de desarrollo, para que puedan llevar a cabo sus propias mediciones de las emisiones de CO₂ en los aeropuertos.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

17.20 En la nota WP/495 Revisión núm. 1, el Canadá, los Estados Unidos, el Japón, Kenya, México, Noruega, el Reino Unido, la República de Corea, Rwanda, Suiza, Türkiye y la Unión Europea³ (UE) y sus Estados miembros, con el copatrocinio de Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, la República de Moldova, San Marino, Serbia y Ucrania, expresan su apoyo a los Estados miembros de la OACI para trabajar conjuntamente en la consecución de un LTAG colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050 en el ámbito de la aviación internacional, en apoyo al objetivo de temperatura del Acuerdo de París, así como la importancia de la creación de capacidad y facilitación del acceso a las iniciativas de financiación para ayudar a todos los Estados de la OACI a lograr un LTAG que apunte alto para la aviación internacional, incluyendo el análisis de posibles mecanismos que ayuden a equiparar los intereses de los inversionistas con las necesidades de inversión.

17.21 En la nota WP/474, Chile, con el apoyo de Costa Rica, el Ecuador, el Perú y la República Dominicana, plantea la necesidad de que la OACI apoye a los Estados para que creen las competencias y herramientas para la aplicación de las medidas operacionales propuestas para apoyar un LTAG. Igualmente, se propone el desarrollo de elementos tecnológicos junto con los requisitos de instrucción pertinentes para el análisis de los datos recopilados sobre reducción de las emisiones a partir de medidas operacionales, priorizar medidas que generen los mayores beneficios ambientales, y apoyar a los países en desarrollo a implementarlas.

17.22 En la nota WP/206, los Estados que conforman la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), apoyados por la Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Cuba, Panamá, el Paraguay, la República Dominicana y el Uruguay, presentan puntos de vista sobre el establecimiento de un marco de global e integral de política y prácticas recomendadas en materia de SAF, con el objeto de que los Estados miembros puedan determinar un marco normativo y su plan de implementación como elemento prioritario para alcanzar los objetivos ambientales planteados en el LTAG. Asimismo, se propone que se realicen gestiones para la obtención de recursos técnicos y económicos para financiar los planes y programas estatales, para una adecuada transferencia tecnológica que haga posible la transición a los SAF.

17.23 En la nota WP/435, Chequia, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁴ y EUROCONTROL, expresa su parecer sobre la importancia de contar con medios de implementación y esfuerzos de creación de capacidad para asistir a los Estados miembros de la OACI en el logro de un LTAG que apunte alto, incluidas las contribuciones voluntarias a la OACI y el apoyo a la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Igualmente, se propone una iniciativa de financiación amplia para el clima para ayudar a todos los Estados, particularmente los países menos desarrollados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, a que tengan acceso a la financiación de los sectores público y privado, con el fin de apoyar sus actividades de reducción de emisiones de CO₂ y descarbonización de la aviación para 2050.

17.24 En la nota WP/436, Chequia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL, expresa su apoyo a un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) que apunte alto de cero emisiones netas de CO₂ mundiales del sector de la aviación internacional para 2050, en consonancia con las metas de temperatura del Acuerdo de París, con hitos para 2030 y 2040, y el inicio de un proceso para el establecimiento de medios para monitorear, notificar y verificar el avance hacia la consecución de un LTAG, teniendo en cuenta que se trata de un objetivo colectivo que no establece obligaciones o compromisos específicos para

³ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

⁴ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

cada Estado por separado. Asimismo, se resalta la función principal que desempeñan los SAF en la reducción de las emisiones de CO₂, y la necesidad de establecer en el marco de la CAAF/3 un marco global para su puesta en uso de manera sostenible.

17.25 En la nota WP/413, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) expresa su apoyo a un objetivo de cero emisiones netas, junto con consideraciones sobre un hito intermedio, nuevas tecnologías y medidas fuera del sector de la aviación. En cuanto a la forma en que un LTAG no debería impedir a los Estados adoptar medidas nacionales o regionales para lograr un objetivo que apunte alto, se aclara que el papel de la OACI es para la armonización mundial. Ese papel permitió enmarcar los debates sobre un LTAG para adoptar una visión global, teniendo en cuenta al mismo tiempo las diferentes circunstancias nacionales y regionales, y no al revés.

17.26 En la nota WP/167 Revisión núm. 1, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de la Industria Aeroespacial (ICCAIA) propone un marco normativo global que aproveche la hoja de ruta tecnológica de un LTAG, que se examinen los SARPS existentes, que se consideren las interdependencias y se lleve a cabo un análisis de las deficiencias para comprender qué tipo de adaptaciones serán necesarias para dar paso a las nuevas tecnologías y prácticas operacionales.

17.27 En la nota WP/472, los Socios Internacionales para el Desarrollo, Innovación y Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS) coinciden en que debe darse mayor prioridad al desarrollo y puesta en uso de los SAF, a la armonización de las políticas relacionadas con los SAF y a las colaboraciones que tienen como objetivo sensibilizar a los Gobiernos y las sociedades sobre los beneficios de los SAF. Igualmente se propone que la OACI refuerce su colaboración para facilitar la creación de capacidad, el acceso a los recursos financieros y la transferencia tecnológica que permitan a los Estados desarrollar su industria de SAF.

17.28 En la nota WP/415, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte expresa sus puntos de vista sobre la necesidad de fortalecer las iniciativas de sostenibilidad y descarbonización a largo plazo de la industria de la aviación a nivel mundial haciendo de la “transición justa”, la “transformación justa” y la “sostenibilidad social” sus conceptos integrales. En cuanto a la propuesta sobre el recientemente creado Grupo Operativo Marítimo para la Transición y que la OACI estudie la posibilidad de crear un organismo similar para la industria de la aviación mundial, se aclara que un organismo de ese tipo duplicaría los procesos y plataformas existentes de la OACI, como la iniciativa de creación de planes de acción estatales y el CAEP, que ya apoya el desarrollo sostenible de la aviación con la estrecha participación de las partes interesadas pertinentes.

17.29 En la nota WP/210, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), con el apoyo de Singapur, reconoce los esfuerzos realizados por los aeropuertos y las dificultades que enfrentan en materia de descarbonización y expresa las razones por las cuales debe apoyarse la labor de los aeropuertos en el desarrollo y la aplicación de sus hojas de ruta de cero emisiones netas y una mayor colaboración entre las partes interesadas pertinentes y las acciones que faciliten la disponibilidad de energía renovable, financiación y creación de capacidad.

17.30 En la nota WP/466 Revisión núm. 1, el ACI, la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la IATA, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el ICCAIA, coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), expone el punto de vista acerca de los avances del sector en materia de medidas climáticas y el objetivo a largo plazo del sector para lograr cero emisiones netas de carbono de la aviación civil mundial para 2050. Asimismo, se expresa el apoyo a la adopción de un LTAG de la OACI que englobe a todo el sector de la aviación, en concordancia con el objetivo de temperatura de 1,5 ° C del Acuerdo de París, donde los Estados establezcan medidas según sus propias capacidades y con la asistencia de la OACI y de otros Estados en materia de creación de capacidad, transferencia tecnológica y financiación. También se expresa el deseo de que el Consejo de la OACI desarrolle un programa de trabajo para determinar los medios de implementación de un LTAG.

17.31 El Comité toma conocimiento de las siguientes notas de información: WP/280, del Brasil; WP/503, de China; WP/594 de Nueva Zelandia; WP/509 y WP/510, de Arabia Saudita; WP/581, de Seychelles; WP/515 y WP/516, de Chequia, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL; WP/514, de Francia y los Países Bajos; WP/502, del ACI; WP/351, de la CANSO; WP/475 de la IATA; WP/440 del IBAC; WP/362 de la ICSA; WP/439 del ICCAIA; WP/490 del Programa Mundial de Alimentos; WP/476, WP/477 y WP/545 de ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA, en coordinación con ATAG; y WP/504 de la Secretaría del Foro Internacional de Transporte y Noruega.

17.32 China presenta oralmente ciertas enmiendas al proyecto de resolución y pide que se las adjunte al informe sobre esta cuestión. Esas enmiendas, que no cuentan con el respaldo de la mayoría de los Estados, figuran a continuación tras el texto de la resolución 17/1.

17.33 El Comité reconoce que varias notas de estudio apoyan y solicitan medidas para el desarrollo y puesta en uso a nivel mundial de los SAF y otras fuentes de energía y tecnologías más limpias para la aviación. A este respecto, pide a los Estados, la industria y las organizaciones que se comprometan con el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), que debería ampliarse para añadir apoyo a la implementación de otras medidas de reducción de emisiones en un programa ACT-LTAG de la OACI.

17.34 En lo que respecta al nivel de ambición de un LTAG, el Comité constata que en diversas notas de estudio se han expresado diferentes niveles de ambición, con opiniones en pro de un LTAG de cero emisiones netas de la aviación internacional para 2050 con hitos intermedios, hasta opiniones alineadas en general con las conclusiones de la HLM-LTAG. Se hace hincapié en que es necesario respetar las circunstancias de los Estados miembros y sus capacidades respectivas, lo cual determinará las contribuciones de cada Estado al logro de un LTAG dentro de su propio calendario nacional, y también se plantea que es preciso realizar más estudios de factibilidad sobre un LTAG.

17.35 En cuanto a los medios de ejecución, incluida la necesidad de financiamiento e inversiones, algunos Estados han solicitado que se cree una iniciativa de financiamiento para apoyar a los Estados a contribuir al logro de un LTAG, en la que la OACI se encargue de identificar y facilitar el acceso a diversas opciones de financiamiento que se ajusten a las necesidades de implementación de los Estados. Otros Estados han manifestado que los Estados desarrollados tienen la obligación de prestar asistencia financiera a los Estados en desarrollo, entre otros medios a través de un mecanismo de financiación gestionado por la OACI.

17.36 El Comité toma nota del proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto por el Consejo de la OACI en la nota WP/369, concretamente los párrafos dispositivos 7 y 8, relativos a un LTAG de cero emisiones netas de carbono para 2050, teniendo también en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado, junto con un mayor detalle y el reconocimiento de la forma en que cada Estado contribuirá a un LTAG dentro de su propio calendario nacional, pero sin atribuir ninguna obligación o compromiso específico a los Estados por separado. El Comité también observa que el párrafo dispositivo 17 y los siguientes, relativos a los medios de ejecución acordes con el nivel de ambición, incluida la financiación, reflejan las conclusiones de la HLM-LTAG, que constituyen una serie de delicados compromisos con respecto a las futuras medidas que deberá adoptar el Consejo de la OACI.

17.37 Al examinar la resolución de la Asamblea A40-18 revisada, una mayoría de Estados expresan un apoyo contundente al proyecto de texto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de la nota de estudio WP/369 sin ningún otro cambio, a la vez que el Comité toma nota de las preocupaciones expresadas por unos pocos Estados.

17.38 El Comité acuerda recomendar que la Asamblea adopte la siguiente resolución:

Resolución 17/1: 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 (CORSIA);

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 satisfacción 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;

Afirmando 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;

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 conexa, 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 (CORSIA)* 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 medioambiente;
- 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 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 medioambiente, 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.

**Enmienda de la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes
de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático,
presentada por el Consejo de la OACI**

(Presentada por China)⁵

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, principalmente en los países en desarrollo a fin de satisfacer sus

⁵ N.B.: El texto que figura a continuación recoge las enmiendas propuestas oralmente por la delegación de la República Popular China al proyecto de resolución 17/1 (véase el párrafo 17.32) y que inicialmente se incluyeron como apéndice del informe final presentado por el Comité Ejecutivo a la Plenaria (A41-WP/658 P/54).

necesidades sociales y de desarrollo, a menos que se tomen medidas para reducir las de colaboración entre los Estados y otras partes interesadas que se ocupen de la aviación internacional y el cambio climático;

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 que la medida en que los países en desarrollo implementen efectivamente sus iniciativas de mitigación dependerá de la implementación efectiva por parte de los países desarrollados de sus compromisos en el marco de la CMNUCC con su Protocolo de Tokyo y el Acuerdo de París en relación con los recursos financieros y la transferencia de tecnología, y tendrá plenamente en cuenta que el desarrollo económico y social y la erradicación de la pobreza son las primeras y máximas prioridades de los países en desarrollo.

Reconociendo la necesidad de que se realicen estudios de factibilidad de 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 Acogiendo con satisfacción 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 posibles hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve de base preliminar para la consideración de un LTAG;

Reconociendo asimismo 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, con el que podría haber concluido el mandato del LTAG-TG del CAEP, ha reconocido que no ha llevado a cabo estudios detallados sobre el impacto en el crecimiento, ni en los costos, en los países en desarrollo, tal como se solicitó en el último período de sesiones de la Asamblea;

Reconociendo *Observando* 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;

Reconociendo que no se pueden alcanzar objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional a menos que los países desarrollados cumplan con sus obligaciones internacionales asumiendo un compromiso de emisiones significativamente negativas netas para su aviación mucho antes de 2050, con el fin de dejar espacio de carbono para que los países en desarrollo puedan crecer, y proporcionando nuevos y más recursos financieros, incluida la transferencia de tecnología, que necesitan los países en desarrollo para mejorar sus contribuciones a los objetivos;

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 reducir sus emisiones de carbono en un 50 % para 2050 en comparación con los niveles de 2005 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 equidad, 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 **recomendadas** y **las orientaciones 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~~ **Acogiendo con satisfacción** 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 ~~primer~~ 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 asimismo el importante desequilibrio existente entre los países desarrollados y los países en desarrollo en cuanto a I+D y el despliegue de nuevos combustibles y fuentes de energía más limpias para la aviación, como los SAF y LCAF, y que un mayor apoyo financiero y tecnológico a los países en desarrollo posibilitará una descarbonización concertada a escala mundial de la energía de la aviación; y

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 (CORSIA);

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 satisfacción 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;

Afirmando 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, y *reconociendo* la necesidad urgente de crear un grupo de trabajo en el marco del Consejo de la OACI que elabore planes y programas concretos de ayuda a los países en desarrollo en materia de financiación, tecnología y creación de capacidad;

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;

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;

Reconociendo asimismo que los actuales flujos financieros mundiales para la adaptación son insuficientes y limitan la implementación de las opciones de adaptación, especialmente en los países en desarrollo; 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-xx: *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-xx: *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 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:

- b) asegure que la OACI ejerza ~~el liderazgo~~ la **coordinación** 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:

- c) 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; **los medios económicos y tecnológicos a los que tienen acceso los países en desarrollo**; 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 que los países desarrollados deberían acometer metas de reducción absoluta de emisiones más ambiciosas para su sector de la aviación a fin de compensar el incremento de las emisiones proveniente del crecimiento del transporte aéreo en los Estados

en desarrollo, y proporcionar a los países en desarrollo ayuda financiera nueva y adicional para que sigan contribuyendo al logro del objetivo;

7. *Decide* reexaminar en su 42º período de sesiones el objetivo definido en el párrafo 6 precedente a la luz de los avances hacia su concreción, los estudios sobre la factibilidad de alcanzarlo y la información pertinente de los Estados;

8. *Pide* al Consejo que, con la colaboración de los Estados miembros de la OACI, siga estudiando la factibilidad holística de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono, tomando como punto de partida el Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo y realizando otros estudios detallados para evaluar su factibilidad social, económica y medioambiental y su impacto en el crecimiento, así como los costos en todas las regiones y especialmente en los países en desarrollo, a fin de elevar el grado de confianza y certidumbre y en aras de la justicia climática. La evaluación debería incluir información proveniente de los Estados miembros sobre sus experiencias en pos de una aviación verde;

9. *Resuelve asimismo* que se aliente a los Estados miembros de la OACI a hacer contribuciones determinadas a nivel nacional hacia el logro de un LTAG de cero emisiones netas de carbono acordado sobre la base del análisis de factibilidad detallado que se menciona en la cláusula 8 como contribución a la ejecución del Acuerdo de París, reconociendo al mismo tiempo las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular los países en desarrollo (p.ej., el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa, y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo), la necesidad de ayudar a los países en desarrollo para que puedan contribuir efectivamente al logro del LTAG acordado, que en los países en desarrollo llevará más tiempo llegar al pico máximo de emisiones de carbono de la aviación y neutralizarlas, y que los países desarrollados, en cumplimiento de sus obligaciones en virtud de la legislación climática internacional, deberían registrar emisiones netas por debajo de cero para el año meta a fin de liberar un margen de emisiones para el crecimiento de los países en desarrollo y brindarles apoyo;

10. *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 sus responsabilidades comunes pero diferenciadas;

11. *Reconoce* que el nivel de ambición de los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional está acorde con la eficacia y adicionalidad de los recursos económicos y transferencia de tecnología que los países desarrollados han de proporcionar a los países en desarrollo en cumplimiento de sus obligaciones internacionales;

12. *Pide* al Consejo que establezca un comité especializado que elabore planes concretos para poner en marcha medidas o mecanismos concretos a fin de facilitar a los países y Estados en desarrollo que tengan necesidades específicas un mejor acceso a los recursos financieros públicos y también privados, a la creación y desarrollo de capacidades y tecnologías propias para dar respuesta al efecto de la aviación internacional en el cambio climático, y que informe al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, con acciones que incluyan las siguientes:

- a) crear un módulo dedicado a un “mecanismo de asistencia según las necesidades de los países en desarrollo” en la sección de cambio climático del sitio web de la OACI, con resguardos técnicos suficientes para que los países en desarrollo presenten sus necesidades de asistencia a través del sitio web en cualquier momento;
- b) fomentar la transferencia de tecnología en colaboración, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, a fin de que puedan adaptarse a las

tecnologías de última generación adecuadas y contribuir mejor al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;

- c) considerar más a fondo el establecimiento de un fondo climático a través de la OACI, atendiendo las posibles dificultades financieras, institucionales y jurídicas, proponer las contribuciones anuales que los países desarrollados habrán de aportar al fondo para proveer a una transición justa en los países en desarrollo, y profundizar la colaboración de la OACI con las instituciones financieras internacionales para aumentar los recursos financieros disponibles para afrontar los costos incurridos por los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares para contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) celebrar el establecimiento del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT-SAF), que responde al espíritu de cooperación de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, ampliándolo para brindar asistencia para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones en forma de un Programa OACI ACT-LTAG (tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, cambios de infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación).

13. *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, entre otras cosas, de la evaluación periódica de los recursos financieros nuevos y adicionales para transferencia de tecnología y otros fines que los países desarrollados proporcionan a los países en desarrollo; 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 crecimiento y en los costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG en todos los países, especialmente los países en desarrollo; 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;

14. *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, y medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo; así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

15. *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 de preferencia 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 y la asistencia financiera que han obtenido los países en desarrollo;

16. *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;

17. *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;

18. *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, y *asimismo alienta* a los Estados a colaborar con 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, respetando la soberanía nacional y evitando recargar excesivamente a los Estados, en especial los países en desarrollo;

19. *Solicita* al Consejo que *pida invite* a los Estados a 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 de los Estados como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado por los Estados en las medidas de implementación para dar respuesta al efecto de la aviación internacional en el cambio climático ~~implantación en el sector~~, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

20. *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;

21. *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;

22. *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;

23. *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) de forma coordinada y armonizada para evitar repercusiones adversas en el desarrollo socioeconómico de los países en desarrollo, reconociendo que el efecto más grande de reducción de las emisiones de CO₂ probablemente se derive de las medidas vinculadas a los combustibles;

24. *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 el espíritu de cooperación de 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 conjunto de medidas ~~para la concreción del LTAG~~ para alcanzar una aviación sostenible, incluidos los señalados en las cláusulas 25 a 30 a continuación;

25. *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 que no sean nocivas para el medioambiente;

26. *Pide* al Consejo que:

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ ~~para~~ 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;

27. *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 ~~aceleren~~ 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 medioambiente;

- c) trabajen juntos por medio de los organismos de la ONU, en concreto 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;

28. *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.

29. *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 respectivas;
- 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, y 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, favoreciendo la oportuna introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales y 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 ~~durante~~ 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 ~~sostenibles~~, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

30. *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 de 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;

31. *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 ~~prepare~~ 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

32. *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 de la 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 ~~las metas a las que se aspira a nivel~~ 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 energícamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medioambiente, 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.

Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)

18.1 En sus sesiones tercera, cuarta y quinta, el Comité Ejecutivo examina el asunto de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA) (WP/370) y las propuestas del Consejo de actualizar la resolución A40-19 de la Asamblea, *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)* (WP/371). Además, los Estados miembros y observadores presentan 16 notas: WP 169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495 Revisión 1, 568 y 581.

18.2 El presidente concede la palabra al representante de la IATA, quien informa al Comité sobre el retiro de la nota WP/467, al tiempo que expresa el apoyo de su organización a la aplicación del CORSA. El retiro de la nota de estudio se hace con el espíritu de asegurar la unidad en un acuerdo en el marco de la OACI para el CORSA como única medida económica para gestionar la huella de carbono de la aviación internacional.

18.3 En la nota WP/370, el Consejo informa sobre los progresos realizados por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en relación con el CORSA, incluidas las actualizaciones de las normas y métodos recomendados (SARPS) que se relacionan con el CORSA y otros elementos pertinentes para su implementación y el apoyo para la implementación proporcionado en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSA (ACT-CORSA) de la OACI, así como el examen periódico del CORSA correspondiente a 2022.

18.4 En la nota WP/371, el Consejo presenta una propuesta de revisión de la resolución A40-19, a la luz de las novedades registradas con posterioridad al 40º período de sesiones de la Asamblea, incluidas sus recomendaciones emanadas del examen periódico del CORSA correspondiente a 2022 con el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medioambiente y la aviación (CAEP), incluidos los cambios del valor de referencia del CORSA y el uso de factores de crecimiento sectoriales e individuales para el cálculo de los requisitos de compensación de un explotador de aviones en el marco del CORSA.

18.5 En la nota WP/468, China explica su propuesta sobre la implantación del CORSA a través de planes determinados a nivel nacional y el desarrollo de metodologías para el examen periódico del CORSA. En la nota se expresa la opinión de que, a fin de evitar distorsiones del mercado causadas por el CORSA, y para mejorar la efectividad de su implementación, debería establecerse un marco de planes determinados a nivel nacional para implementar el CORSA que permita a cada Estado definir sus propias normas y marco de implementación, que estarían sujetos a un examen técnico de la OACI. En cuanto al examen periódico del CORSA, en la nota se propone la creación de un grupo de trabajo sobre el examen del CORSA, que propondría un sistema de indicadores de evaluación basado en los principios rectores para la definición y aplicación de las medidas basadas en los mercados (MBM) (anexo de la resolución A40-18).

18.6 En la nota WP/469, China elabora sus posturas y recomendaciones sobre las metas y medidas de reducción de emisiones de CO₂ de la aviación internacional. En relación con el CORSA, en la

nota se expresa la opinión de que los actuales programas de implementación del CORSIA y las normas basadas en el objetivo de crecimiento de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 son incompatibles con las leyes internacionales y con los principios básicos de la gobernanza climática mundial, y de que si los países desarrollados no cumplen sus obligaciones internacionales en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) por mediación de la OACI, los países en desarrollo serían despojados de oportunidades equitativas de desarrollo.

18.7 En la nota WP/487, la República Dominicana explica los progresos realizados en relación con el cambio climático y sus iniciativas para cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para el CORSIA. El Estado apoya que se continúe con el fortalecimiento de creación de capacidad de los Estados en materia de medioambiente en proyectos que cumplan los criterios de unidades de emisión admisibles en el CORSIA. En la nota también se propone que la Asamblea promueva acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo, principalmente para los proyectos que responde al CORSIA.

18.8 En la nota WP/433, la India explica sus puntos de vista sobre el examen periódico del CORSIA y explica lo que el Consejo podría tener en cuenta en futuros exámenes del CORSIA. En particular, en la nota se propone la mejora de los exámenes del CORSIA, utilizando los principios rectores de las MBM que figuran en el anexo de la resolución A40-18 de la Asamblea. En la nota también se formulan otras recomendaciones para el Consejo, incluyendo que se aborde el impacto adverso de factores como la pandemia de COVID-19 en el crecimiento del sector de la aviación civil internacional mediante la evaluación del valor de referencia del CORSIA, y los factores de crecimiento sectorial e individual, así como la inclusión de la cuestión de las salvaguardias en el diseño del CORSIA y su evaluación.

18.9 En la nota WP/568, Nueva Zelandia destaca que la ambición del CORSIA debería mantenerse o reforzarse, y los valores de referencia deberían garantizar que la compensación se produzca en los próximos años. Igualmente, en la nota se expresa el punto de vista de que el CORSIA podría desempeñar un papel en la implantación de un LTAG.

18.10 En la nota WP/169, la Federación de Rusia, a la vez que expresa su opinión sobre un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG, se refiere a la cuestión 17 del orden del día), también analiza el posible vínculo de un LTAG con el CORSIA. En este contexto, en la nota se alega que la implantación del CORSIA no es compatible con la futura aplicación de un LTAG debido principalmente a que el CORSIA depende de unidades de emisión que proceden de fuera del sector de la aviación, lo que lleva a una salida de capital de la industria que inhibe la modernización y el logro de un LTAG. Se expresa además la opinión sobre la necesidad de una transición evolutiva del CORSIA a la realización de actividades en el marco de un LTAG y, también, la propuesta de que se inste a los Estados miembros a dejar de utilizar las medidas de mercado regionales, que se basan en el comercio de cuotas de emisiones de CO₂, para la aviación civil internacional.

18.11 En la nota WP/432, los Estados Unidos expresan su apoyo a la aplicación continuada del CORSIA como elemento fundamental del conjunto de medidas de la OACI para reducir el impacto de la aviación internacional en el clima. En la nota se expresa que la OACI debería afirmar la ambición climática, el compromiso y la credibilidad del CORSIA mientras la industria se recupera de la pandemia de COVID-19. En este caso, en la nota se hace hincapié en que la OACI debería establecer un parámetro de referencia claro y seguro para todas las fases restantes del CORSIA, que no retroceda en el objetivo de la OACI de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Igualmente se expone el punto de vista sobre el posible vínculo entre el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA y la necesidad de seguir/vigilar el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) a medida que aumente su uso en todo el mundo.

18.12 En la nota WP/465, los 54 Estados miembros⁶ de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) destacan la implementación del CORSIA por los Estados africanos. En la nota se expresa la opinión de que el CORSIA sigue siendo la única medida de mercado a escala mundial para las emisiones de la aviación internacional. La nota también se refiere a las dificultades ocasionadas por el impacto de la pandemia de COVID-19 en la industria, y expresan sus opiniones sobre posibles cambios en los elementos de diseño del CORSIA. En particular, se propone la eliminación del factor de crecimiento individual; el uso de las emisiones de 2019 para el valor de referencia del CORSIA después de la fase piloto en lugar de la media de 2019 y 2020; y el mantenimiento de la exención del requisito de compensación para los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). En relación con el examen periódico del CORSIA, se propone que el Consejo defina claramente su alcance y la metodología. En la nota se expresa el apoyo a las actividades del ACT-CORSIA y se subraya la necesidad de seguir apoyando a los Estados africanos en la creación de capacidad.

18.13 En la nota WP/485, la Argentina, con el apoyo de tres Estados miembros de la CLAC: Costa Rica, el Ecuador y la República Dominicana, expone las medidas adoptadas para implementar el CORSIA. En la nota se destacan los desafíos asociados a la falta de órganos de verificación acreditados en la Región y los desafíos adicionales relacionados con la cancelación de las verificaciones *in situ* como resultado de las restricciones de viaje debidas a la pandemia de COVID-19. Los Estados proponen que la OACI fomente la acreditación de más órganos de verificación para garantizar el cumplimiento oportuno de los requisitos de MRV por parte de los Estados y los explotadores relacionados con el CORSIA. En la nota también se apoyan las actividades del ACT-CORSIA y subrayan la importancia de continuar con las actividades de creación de capacidad, especialmente en los Estados en desarrollo.

18.14 En la nota WP/495, Revisión 1, Canadá, Estados Unidos de América, Japón, Kenya, México, Noruega, Reino Unido, República de Corea, Rwanda, Suiza, Türkiye y la Unión Europea y sus Estados miembros, con el patrocinio de Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, la República de Moldova, San Marino, Serbia y Ucrania, alientan a la Asamblea a procurar maximizar la ambición ambiental del CORSIA a fin de garantizar la credibilidad permanente del CORSIA y reforzar la reputación positiva de la OACI y su plan mundial insignia para el clima, equilibrando cuidadosamente la ambición y la aplicación práctica para no sobrecargar a la industria de la aviación, que aún está en proceso de recuperación tras la pandemia de COVID-19, y evitando realizar cambios más grandes en su diseño. A la vez alientan a los Estados que aún no participan en el CORSIA a que lo hagan voluntariamente.

18.15 En la nota WP/181, los Estados que conforman la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)⁷ expresan su apoyo a la implementación en curso del CORSIA, destacando la participación voluntaria de otros Estados a pesar de sus bajas contribuciones a las emisiones mundiales y los impactos negativos de la pandemia de COVID-19. La nota subraya la necesidad de un apoyo técnico continuo y de una mayor orientación para facilitar la implementación del CORSIA.

18.16 En la nota WP/437, Chequia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros⁸, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)⁹ y EUROCONTROL

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

⁷ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

⁸ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

⁹ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, República de Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

expresan su apoyo a la implantación en curso del CORSIA, destacando la participación voluntaria de los 44 Estados de la CEAC desde la fase piloto como indicación de su compromiso con el éxito en la implementación del Plan, al tiempo que señalan la importancia de la continuación del programa ACT-CORSIA. Los Estados exponen sus puntos de vista sobre el examen periódico del CORSIA, haciendo hincapié en que el examen es un método para garantizar que durante todo su funcionamiento el CORSIA siga siendo adecuado para su finalidad y esté en consonancia con las políticas climáticas mundiales, incluido el nivel de ambición del CORSIA, mientras que en exámenes posteriores podrían incluirse otras consideraciones fundamentales. Los Estados también expresan la opinión de que la Asamblea debería reafirmar un valor de referencia a partir de 2024 al mismo nivel de ambición del CORSIA que el acordado originalmente en la resolución A40-19 de la Asamblea. Los Estados también proponen que el Consejo tome las medidas necesarias para garantizar que no se produzca una doble contabilización de las reducciones de las emisiones entre el CORSIA y las contribuciones determinadas a nivel nacional en virtud del Acuerdo de París.

18.17 En la nota WP/427, la Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Omán, Qatar, Sudán, Túnez y el Yemen, con el apoyo de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), expresan su apoyo a la implementación en curso del CORSIA, señalando la importancia de la continuación del programa ACT-CORSIA, y explican sus puntos de vista con respecto a los cambios de algunos elementos de diseño del CORSIA. En particular, los Estados apoyan la adopción del nivel de emisiones de 2019 como valor de referencia para todas las fases del CORSIA (2021 a 2035), destacando la necesidad de evitar cualquier carga financiera para los Estados y los explotadores aéreos. Los Estados también proponen eliminar el factor de crecimiento individual del explotador aéreo y mantener solo el factor de crecimiento del sector mientras dure el CORSIA. Los Estados reafirman su opinión de que el CORSIA es la única medida mundial basada en el mercado que garantiza que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez. Los Estados también destacan la necesidad de establecer una metodología/mecanismo sistemático de examen periódico del CORSIA. Con respecto al “nivel de ambición”, el objetivo del CORSIA no se encuentra atado a ninguna cantidad específica para los requisitos de compensación, pero se dirige al logro de la meta de crecimiento neutro en carbono manteniendo las emisiones netas al nivel de referencia (cualquiera que sea la referencia). Por lo tanto, el hecho de que las obligaciones de compensación estén por debajo de las previstas al momento de adoptar el CORSIA no debería verse como una aminoración del nivel de ambición del plan.

18.18 En la nota WP/174, Guyana, con el apoyo de la Argentina, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Panamá, la República Dominicana y el Uruguay, destaca el progreso de Guyana para contribuir a la implementación del CORSIA mediante el desarrollo de una base jurídica nacional y su participación voluntaria en el Plan. En la nota también se destacan la vulnerabilidad de los PEID a los impactos del cambio climático y la importancia de continuar las actividades de instrucción en el marco del programa ACT-CORSIA.

18.19 El Comité toma nota de las notas de información WP/211 de Omán, sobre su experiencia en la implementación del CORSIA, y la nota WP/581 de Seychelles, sobre su enfoque para mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación.

18.20 China presenta verbalmente ciertas modificaciones al texto del proyecto de resolución, solicitando que estas también se adjunten al informe sobre esta cuestión. Tales modificaciones, que no son apoyadas por la mayoría de los Estados, figuran a continuación tras el texto de la resolución 18/1.

18.21 A petición del presidente, la Secretaría toma nota de que la propuesta del Consejo tiene como objetivo mantener el necesario y delicado equilibrio entre los elementos de diseño del CORSIA, en términos de los efectos en los explotadores en economías en crecimiento, a la vez que asegurar el nivel general de ambición y relevancia del CORSIA en el futuro como el único esquema para la aviación internacional. La Secretaría proporciona las aclaraciones siguientes:

- a) en lo que respecta al valor de referencia para el CORSIA, el uso de un porcentaje de las emisiones de CO₂ de 2019 va a afectar tanto al nivel de ambición en términos de requisitos totales de compensación en el marco del CORSIA hasta 2035, como al año de inicio de la compensación, en función de las hipótesis de recuperación de la pandemia de COVID-19 y de crecimiento futuro. La propuesta del Consejo del 85% de las emisiones de 2019 como valor de referencia a partir de 2024 se hizo teniendo en cuenta que se espera el inicio de la compensación desde la primera fase del CORSIA; y
- b) en lo que respecta a los factores de crecimiento sectoriales e individuales, se explica que su uso define cómo se distribuirían las compensaciones totales en virtud del CORSIA a cada explotador de aeronaves. La propuesta del Consejo de utilizar un 100% de factores sectoriales para el período 2021-2032, y un 85% de factores sectoriales y un 15% de factores individuales para el período 2033-2035 proporciona una compensación equilibrada para el aumento de los requisitos de compensación debido al nuevo valor de referencia para el CORSIA propuesto.

18.22 El Comité observa que varias notas de estudio se refieren a los esfuerzos realizados por la OACI y sus Estados miembros, así como por parte del sector, para una sólida implantación del CORSIA y las crecientes participaciones voluntarias de los Estados en el CORSIA. A este respecto, el Comité reconoce los avances sustanciales logrados por la Organización desde la última Asamblea para la sólida implantación del CORSIA. Asimismo, acoge con satisfacción el creciente número de Estados que participan voluntariamente en el CORSIA, así como los últimos anuncios de la participación voluntaria de Sierra Leona y Seychelles que eleva el número total de Estados participantes a 117, y anima a otros Estados a hacerlo lo antes posible.

18.23 El Comité acoge con satisfacción el progreso continuo del programa ACT-CORSIA de la OACI con las contribuciones y el compromiso de los Estados miembros, y pide a los Estados que sigan participando en el programa y lo apoyen.

18.24 En cuanto al papel del CORSIA como único plan mundial, el Comité destaca el párrafo 18 del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/371, en el que se afirma claramente que *"el CORSIA es 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"*.

18.25 En cuanto a los valores de referencia del CORSIA después de la fase piloto (de 2024 a 2035), el Comité observa que existen distintas opiniones. Algunos Estados prefieren mantener el nivel de emisiones de 2019 más allá de la fase piloto, hasta 2035, mientras que otros apoyan la propuesta del Consejo de utilizar un 85% de las emisiones de 2019. En relación con el uso de los factores de crecimiento sectorial e individual a partir de 2030, algunos Estados apoyan la propuesta del Consejo, mientras que otros piden la total eliminación del factor de crecimiento individual del CORSIA.

18.26 El Comité delibera sobre la versión revisada de la resolución A40-19 de la Asamblea adjunta a la nota WP/371, que contiene la propuesta del Consejo de la OACI sobre el valor de referencia del CORSIA después de la fase piloto (es decir, el 85 % de las emisiones de 2019) de 2024 a 2035, y las revisiones del uso del factor de crecimiento individual a partir de 2030, reconociendo que la propuesta es un compromiso alcanzado por el Consejo para mantener el necesario pero delicado equilibrio entre los elementos de diseño del CORSIA, manteniendo al mismo tiempo su integridad y nivel de ambición. El Comité toma nota de que la propuesta del Consejo proporciona un punto intermedio que trata de abordar los distintos puntos de vista de los Estados de una manera equilibrada.

18.27 En lo que respecta los futuros exámenes periódicos del CORSIA, varios Estados apoyan la propuesta de un Estado de actualizar el párrafo 17 del proyecto de resolución de la Asamblea para pedir al Consejo que elabore una metodología y cronograma para la conducción de estos exámenes. Otros Estados expresan la opinión de que, si bien dicha propuesta es una buena idea, preferirían conservar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea conforme se ha presentado.

18.28 Al examinar versión revisada de la resolución A40-19 de la Asamblea relativa al CORSIA, propuesta en el apéndice de la nota WP/371, y no obstante tomar nota de los puntos de vista de algunos Estados en el sentido de conservar el texto del proyecto de resolución sin ningún otro cambio, el Comité conviene, como solución negociada, modificar el párrafo dispositivo 17 del texto del proyecto de resolución de la Asamblea para pedir al Consejo que defina una metodología y un cronograma para la conducción de exámenes periódicos del CORSIA en el futuro, en el entendido de que ese sería el único cambio del texto. Esta modificación permitirá al Consejo formular la metodología y el cronograma necesarios para llevar a cabo exámenes futuros del CORSIA. La decisión se adopta por aclamación de la sesión.

18.29 El Comité conviene en recomendar a la Asamblea que adopte la resolución siguiente:

Resolución 18/1: 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)

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 (CORSIA) 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 Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

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

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 CORSIA*;

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA 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 CORSIA;

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 actividad 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 explotador¹⁰ 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

¹⁰ 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.

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;

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.

Enmiendas de cambio a la 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) presentada por el Consejo de la OACI

(Presentada por China)¹¹

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 (CORSIA) 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 Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

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

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

~~*Acogiendo con beneplácito*~~ Tomando nota de los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA 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 CORSIA;

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;

¹¹ N.B.: El texto que figura a continuación recoge las enmiendas propuestas oralmente por la delegación de la República Popular China al proyecto de resolución 18/1 (véase el párrafo 18.20) y que inicialmente se incluyeron como apéndice del informe final presentado por el Comité Ejecutivo a la Plenaria (A41-WP/659 P/55).

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 conducir a 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 la aplicación de un enfoque de implementación imparcial y justo y 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*~~ *Recordando también* 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 unilaterales en terceros explotadores de aeronaves, 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 unilaterales en terceros explotadores de aeronaves;

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-xx: *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-xx: *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 ~~desarrollo sostenible de la aviación~~ ~~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 ~~desarrollo sostenible de la aviación~~ ~~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, Solicita~~ a los Estados formular planes determinados a nivel nacional para implantar un sistema GMBM en la forma de Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la

Aviación Internacional (CORSIA), como sus contribuciones a los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y 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, reconociendo que los países desarrollados deberían alcanzar metas más ambiciosas de reducción absoluta de emisiones para su aviación a fin de compensar el aumento de emisiones producto del crecimiento del transporte aéreo en los Estados en desarrollo para reducir al mínimo 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 actividad 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;
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA de conformidad con los principios orientadores para el diseño, implementación y examen de las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, así como 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* alentar resueltamente para 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, aunque cada Estado participante podrá adoptar y publicar metodologías de cálculo en su plan determinado a nivel nacional para aplicar el CORSIA:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (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 2023 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 2035~~2~~, 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 explotador¹² 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

¹² 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.

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~~ de los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de todos los Estados, en especial los países en desarrollo y sus 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~~ en terceros explotadores de aeronaves y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;

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 AGCCEC y el CAEP, según sea necesario; y

- f) que el Consejo inicie un programa o mecanismo sobre el examen técnico de los planes de los Estados determinados a nivel nacional para implantar el CORSIA, mediante la creación de un consejo asesor experto promovido por los Estados para formular sugerencias de mejoramiento para que los Estados las examinen. Ningún Estado se considerará culpable de infringir la resolución si no llega a cumplir con estas sugerencias.
- g) que los Estados miembros mejoren sus planes determinados a nivel nacional para implantar el CORSIA, incluida la adopción de las medidas necesarias para establecer políticas y marcos reglamentarios nacionales con base en sus circunstancias nacionales y respectivas capacidades, a la luz de los requisitos estipulados en el Anexo 6, Volumen IV, y reconociendo al mismo tiempo la necesidad de apoyar a los países en desarrollo para que implanten el CORSIA con eficacia. ~~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 Decide~~ que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y/o aquellos acreditados por los Estados 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. *Decide* que el CORSIA dé prioridad al uso de 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 de la CMNUCC y el 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.

Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI

19.1 El Comité examina la nota A41-WP/44, donde se reconoce que el multilingüismo es un principio fundamental para realizar los objetivos de la OACI. En la nota se describen las medidas que se han

tomado para promover el multilingüismo en la OACI, con base en la paridad y la calidad de los servicios, la optimización de los recursos disponibles, la aplicación de las mejores prácticas de las Naciones Unidas en los servicios de idiomas y el desarrollo y uso de mejores herramientas innovadoras. La aprobación de la Estrategia de Multilingüismo de la OACI se destaca como un logro importante en esta área.

19.2 El Comité también examina la nota A41-WP/117, presentada por China. En la nota se pone de relieve la importancia del multilingüismo para realizar los objetivos de la OACI y aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS), los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. También se menciona la eficacia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en seis idiomas y se insta a los Estados miembros a que ratifiquen los textos en árabe y en chino del Convenio. El Comité toma nota de que la OACI debería seguir apoyando el multilingüismo como principio fundamental de la Organización, mediante la implementación de la estrategia conexas y eventos de difusión y promoción, incluidos los relacionados con tratados. También se insta a los Estados miembros a que cooperen con la Secretaría para apoyar el multilingüismo.

19.3 Además, el Comité examina la nota A41-WP/343, presentada por la Federación de Rusia. En la nota se describen los servicios de idiomas de la OACI en el contexto de la pandemia de COVID-19 y se expresa preocupación por la menor calidad de los servicios de interpretación, los mayores costos para la OACI y la carga de trabajo del personal de interpretación. Los servicios de idiomas son esenciales para impedir la discriminación, lograr los objetivos estratégicos de la OACI y garantizar la aplicación de los SARPS, los PANS y la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Al respecto, estos servicios deben contar con una dotación de personal profesional altamente cualificado que esté familiarizado con los temas y la terminología de la aviación. El Secretario General debería asegurarse de que el multilingüismo no se vea minado por medidas asociadas a pandemias, y la OACI debería apoyar el multilingüismo en el contexto de una mayor productividad y de tecnologías avanzadas.

19.4 El Comité también examina la nota A41-WP/365, presentada por Chile y copatrocinada por 22 Estados miembros de la CLAC y Guyana. En la nota se destaca la importancia del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) dada su transversalidad respecto a los objetivos estratégicos de la OACI y su impacto en la planificación e implementación de soluciones de navegación aérea. Considerando la importancia de los elementos que contiene el GANP, resulta fundamental la correcta, uniforme e inequívoca interpretación de su terminología.

19.5 Por último, el Comité examina la nota A41-WP/426, presentada por la República Bolivariana de Venezuela y apoyada por 20 Estados miembros de la CLAC. En la nota se destaca la función crítica del multilingüismo en promover la diversidad de idiomas y culturas, la eficiencia, la transparencia y los principios de derecho internacional, así como en lograr los objetivos estratégicos de la OACI y de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Debe garantizarse la igualdad en los seis idiomas oficiales de la OACI para mantener una comunicación sin trabas en todos ellos. Deberían proponerse iniciativas concretas que sirvan para atender situaciones que limiten la difusión de la información de manera oportuna y que afecten al principio de igualdad de oportunidades, con la intención de mejorar la prestación de servicios de idiomas, los eventos, las actividades de instrucción y otras iniciativas.

19.6 El Comité observa la nota de estudio del Consejo y las presentadas por los Estados.

19.7 El Comité pone énfasis en que el multilingüismo es un principio fundamental para lograr las metas de la OACI de acuerdo con la Resolución A37-25 de la Asamblea. Los servicios de idiomas son parte integral de todo programa de la OACI y resultan esenciales para el logro de los objetivos estratégicos de la Organización y el cumplimiento de los SARPS y PANS. Además, los servicios de idiomas son un requisito clave de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y de las comunicaciones de la OACI con los Estados miembros.

19.8 El Comité expresa su apoyo generalizado a la nueva Estrategia de Multilingüismo, que se basa en las resoluciones de las Naciones Unidas y de la OACI. Agradece a la Secretaría por haber vencido dificultades importantes a lo largo de los años para mantener el multilingüismo. El Comité también toma nota de que la Secretaría logró avanzar de manera significativa desde la A40 en reforzar el multilingüismo. Sin embargo, se necesitarían más medidas, más personal y más recursos en esta área para mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI, así como la aplicación de mejores prácticas y tecnologías innovadoras.

19.9 Se aclara que la Estrategia de Multilingüismo de la OACI va más allá de los servicios de idiomas, ya que abarca el desarrollo de capacidades de los miembros del personal para dar servicio al mundo de la aviación civil internacional en toda su diversidad. Esto exige un cambio de mentalidad que permita reforzar la capacidad de la OACI para generar resultados. Al respecto, los servicios de idiomas deberían considerarse como un bien fundamental. El Comité solicita un plan de acción para ponerlo en ejecución durante el próximo trienio y para dar cuenta del mismo en la próxima Asamblea.

19.10 El Comité toma nota de los esfuerzos continuos de la OACI por ofrecer servicios de idiomas de calidad, al tiempo que enfrenta las dificultades que plantean el aumento de la demanda y la disminución de los recursos; también, observa con agrado los esfuerzos realizados por simplificar los procesos y las operaciones con el propósito de mejorar la eficiencia y la eficacia.

19.11 Se hacen aclaraciones sobre la traducción del Plan Mundial de Navegación Aérea. En realidad, durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (2019) se recomendó que la OACI ofreciera el nivel estratégico mundial del GANP (imprimible) en los seis idiomas de la OACI, que se había traducido y estaba disponible en el portal del GANP. La traducción del nivel técnico mundial o los niveles regional y nacional del GANP exigirían recursos enormes, no sólo en términos de traducción, sino también en términos de desarrollo de IT y de mantenimiento.

19.12 Algunos Estados alientan a sus contrapartes a ratificar los textos en árabe y chino del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* para facilitar a los usuarios de estos dos idiomas la comprensión y la implementación de los objetivos y principios, así como para salvaguardar el desarrollo racional, ordenado y eficiente de las actividades de la aviación civil internacional.

19.13 Además, algunos Estados piden que se añada el portugués como idioma de trabajo para apoyar la labor de la OACI. La Secretaría se da por enterada de la solicitud, pero señala que las políticas y el presupuesto actuales de la OACI sólo cubren los seis idiomas de las Naciones Unidas. No obstante, las contribuciones voluntarias de los Estados miembros serían bien recibidas en la forma de adscripciones de especialistas de idiomas y de apoyo financiero para proyectos especiales.

19.14 Para concluir, se informa al Comité acerca de que la Organización Árabe de la Aviación Civil ha producido el primer diccionario aeronáutico de árabe-inglés.

19.15 Habiendo considerado las notas A41-WP/44, A41-WP/117, A41-WP/343, A41-WP/365 y A41-WP/426, a la luz de las deliberaciones y reconociendo el multilingüismo como un principio fundamental para alcanzar las metas de la OACI, el Comité recomienda que la Asamblea:

- a) pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la efectividad de los servicios de idiomas;
- b) pida a la OACI que implemente plenamente la Estrategia de Multilingüismo, que incluiría un plan de acción para su implementación, y que comunique el progreso alcanzado al 42º período de sesiones de la Asamblea; y

- c) inste a los Estados miembros a colaborar activamente con la OACI, incluso por medio de asociaciones, adscripciones o contribuciones voluntarias para promover el multilingüismo como parte integrante de los programas y actividades de la Organización.

Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

20.1 El Comité toma nota de los principales logros y avances de los órganos rectores y la Secretaría en sus esfuerzos por acrecentar la eficiencia y eficacia de la Organización, presentados en la nota WP/43 Revisión núm. 1. Agradece los esfuerzos en curso en este ámbito, entre ellos la elaboración del Plan de Actividades de la OACI, sustentado en el enfoque de la gestión basada en los resultados (RBM), un marco de rendición de cuentas y la gestión de los riesgos institucionales (ERM) y las medidas para profundizar las mejoras durante el trienio 2023-2024-2025.

20.2 El Comité conviene en recomendar las enmiendas propuestas en el proyecto de resolución incluido en el apéndice B de la nota de estudio WP/43 Revisión núm. 1 para su aprobación por la Asamblea.

20.3 El Comité examina la nota WP/389, presentada por Indonesia, relativa a las “Normas mundiales relacionadas con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos”. Señala que el trabajo ya está en marcha y que la Comisión de Aeronavegación revisará un proyecto global con cronogramas propuestos para resultados a finales de este año, de acuerdo con el procedimiento establecido.

20.4 El Comité examina la nota WP/332 presentada por la República de Corea, sobre “Consideraciones para facilitar la distribución electrónica de las comunicaciones de la OACI a los Estados”. El Comité recomienda a la Asamblea que la OACI adopte las recomendaciones de un análisis más profundo como parte de su iniciativa de transformación digital.

20.5 El Comité toma nota de las notas de información WP/543, presentada por el Reino de la Arabia Saudita, relativa al “Marco reglamentario de los hidroaeródromos”, y WP/604, presentada por la Organización de Transporte Aéreo (Hermes), relativa a la “Resiliencia y eficiencia mediante el liderazgo y la cooperación”.

20.6 Como resultado de las deliberaciones, el Comité acordó presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria:

Resolución 20/1: Acrecentamiento 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 utilizando la herramienta institucional de gestión y presentación de informes (CMRT);

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.

ba) 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;

db) 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;

ee) 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

fd) 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) lleve a cabo un examen intensivo de los procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados con miras a agilizar las tareas, delegar poderes y mejorar la relación costo-eficacia en la Organización; y~~

be) 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 delineación 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 ~~A31-2-A40-20~~ sobre el acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

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 ~~fijar objetivos estratégicos, resultados esperados, actividades clave, resultados concretos y metas, junto con la aplicación de indicadores de rendimiento~~ 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.

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

- ~~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;~~ 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) — respetar las fechas fijadas para preparar y distribuir la documentación~~
- ~~i) — informar más extensamente a las autoridades elegidas;~~
- ~~j) — simplificar los procedimientos para presentar informes, particularmente evitando las duplicaciones innecesarias de presentar y examinar los mismos documentos en distintos órganos;~~ 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;
- ~~k) — eliminar el requisito de que se levanten actas de las sesiones de las Comisiones (tal como se ha hecho en este período de sesiones de la Asamblea);~~
- ~~l) — mejorar los procedimientos para presentar declaraciones generales y atenerse a los horarios indicados para las sesiones; y~~
- ~~m) — introducir procedimientos de votación más modernos y eficientes, especialmente para la elección del Consejo.~~

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

Proceso de examen del Plan de Actividades [cláusula 3, apartado c)]

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, y 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) proteger la propiedad intelectual de la OACI mediante la gestión de derechos digitales; y~~
- hi) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

21.1 El Comité examina la nota WP/55, presentada por el Consejo, en la que se exponen las actividades que ha realizado la Organización a fin de destacar los beneficios de la aviación en relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, así como los importantes avances realizados en el ámbito de las alianzas.

21.2 El Comité expresa su apoyo a la nota en general, y alienta a la OACI a que continúe con su liderazgo en apoyo de la consecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de conformidad con su iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

21.3 El Comité asimismo alienta a la OACI a que trabaje con el Sistema de Coordinación del Desarrollo de las Naciones Unidas bajo el liderazgo estratégico de los/las Coordinadores/as Residentes de las Naciones Unidas con miras a facilitar conversaciones estratégicas sobre la aviación y en torno a cómo integrar de mejor manera a la aviación a través de la planificación nacional y el Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible (GNUDS).

21.4 El Comité toma nota de la sugerencia de un Estado miembro de incluir en el proyecto de resolución revisado una referencia al párrafo 30 de la resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. El Comité no apoya esta propuesta.

21.5 El Comité destaca la importancia de analizar las repercusiones de la aviación en el desarrollo sostenible y en los 17 ODS. Se recuerda además el análisis de correlación que realiza la OACI para ilustrar la forma en que su labor para alcanzar los cinco objetivos estratégicos de la Organización apoya la consecución de los 17 ODS. Se informa al Comité que el análisis antedicho se actualizará en 2023.

21.6 El Comité también conviene en enmendar el proyecto de resolución adjunto a la nota WP/55 a fin de incluir una referencia a las dificultades y necesidades de los países menos adelantados de África.

21.7 En este sentido, el Comité recomienda que la Asamblea adopte la versión revisada de la resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota WP/55.

21.8 El Comité considera además la nota WP/149 presentada por Bangladesh sobre la importancia de las políticas nacionales de aviación o los planes maestros para adelantar el desarrollo socioeconómico de los Estados. Al respecto, el Comité conviene en las acciones que se detallan en la nota WP/149 presentada por Bangladesh, alentando a la OACI a que elabore textos de orientación sobre planificación de aviación civil y a que proporcione asistencia a los Estados a través de webinarios, talleres e instrucción de carácter mundial y regional para mejorar su creación de capacidad para desarrollar y aplicar sus planes y estrategias de aviación civil. Asimismo, se informa al Comité que se está avanzando en el trabajo relativo a las acciones propuestas, específicamente en relación con los textos de orientación sobre el Marco de Planificación Nacional de la Aviación Civil, así como en las actividades de instrucción pertinentes.

21.9 El Comité toma nota de las notas de información WP/71 presentada por la IATA, WP/178 presentada conjuntamente por la IATA, el ACI, la CANSO, el IBAC, y el ICCAIA, y WP/540 presentada por la OIT, la IFALPA y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). Con respecto a la nota de información WP/71, se plantea la pertinencia de la economía circular como tema de interés para el trabajo ulterior de la OACI.

21.10 Concluidas las deliberaciones, el Comité acuerda presentar la resolución siguiente a la Plenaria para su adopción:

Resolución 21/1: 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 medioambiente 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.

610. *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;

711. *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;

812. *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;

913. *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

1014. *Declara* que esta resolución sustituye la resolución 39-25A40-21 sobre la *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.

Iniciativas y mejores prácticas de los Estados

21.11 El Comité considera la nota WP/150 sobre la profundización de la cooperación pragmática de la aviación civil mundial y aceleración de la ejecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, presentada por China.

21.12 El Comité destaca la importancia de la aviación en términos de su contribución al desarrollo sostenible y a los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

21.13 El Comité destaca la necesidad de que la OACI continúe con su papel de liderazgo en asistir a los Estados miembros, y en especial a los países en desarrollo, mediante la creación de capacidad, a fin de promover el desarrollo inclusivo y sostenible de la industria mundial de la aviación.

21.14 El Comité toma nota de la iniciativa liderada por China, y reitera que la OACI sigue siendo el foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional y cuenta con atribuciones para elaborar políticas y normas, realizando actividades de asistencia y creación de capacidad para el desarrollo de la aviación civil internacional en apoyo del desarrollo sostenible a nivel mundial.

21.15 El Comité toma nota de las notas de información WP/484, presentada por China, sobre el Sistema de Marco de Índices para el Desarrollo de Alta Calidad de la Aviación Civil y su aplicación, así como la nota WP/562 presentada por Indonesia, referente a la contribución de Indonesia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios

22.1 El Comité considera la nota WP/47 – *Informe sobre la movilización de recursos (RM) y los fondos voluntarios* para las actividades del trienio 2019-2022 presentada por el Consejo, en la que se informa sobre las iniciativas que ha tomado la OACI para aumentar las contribuciones voluntarias a fin de facilitar la ejecución del Plan de Actividades, para beneficio de los Estados miembros. El Comité toma nota de que las cuotas de los Estados miembros no son suficientes para obtener los resultados esperados que figuran en el Plan de Actividades de 2020-2022. Manifiesta su agradecimiento por las contribuciones voluntarias en dinero y en especie recibidas de Estados miembros y otros donantes para complementar el presupuesto regular. El Comité toma nota de que la Secretaría está preparando una estrategia de movilización de recursos para la Organización dirigida a revertir la tendencia descendente en la recepción de contribuciones voluntarias y movilizar un mayor volumen de recursos humanos y otros recursos flexibles.

22.2 El Comité Ejecutivo alienta a los donantes a continuar proporcionando contribuciones en dinero y en especie a la OACI, y toma nota de las dificultades experimentadas por un Estado miembro para transferir fondos a la Organización.

22.3 El Comité invita a los Estados miembros a ayudar a la OACI en sus acercamientos a las instituciones financieras internacionales y bancos multilaterales de desarrollo con la finalidad de diversificar la base de donantes de la OACI y asistir a los Estados miembros en el desarrollo de sistemas de aviación civil.

22.4 Tras considerar la nota WP/549 presentada por Pakistán, el Comité Ejecutivo agradece la iniciativa del Instituto de Instrucción en Aviación Civil (CATI) de Pakistán de ofrecer gratuitamente dos plazas en todos sus cursos. La OACI colaborará difundiendo la información a sus Estados miembros a través de su Sistema Electrónico de Gestión TRAINAIR PLUS (TPEMS) y su Directorio de Instrucción y Educación en Aviación (ATED).

Cuestión 23: Innovación en la aviación

Examen de los procesos de la OACI y elaboración de normas de la Organización

23.1 La Secretaría de la OACI presenta la nota WP/42, *Informe sobre la implementación de la resolución A40-27 de la Asamblea — Innovación en la aviación*, en la que se destacan las medidas tomadas en el último trienio para implementar la resolución A40-27 de la Asamblea, Innovación en la aviación. El Comité Ejecutivo acoge con satisfacción el trabajo realizado desde el 40º período de sesiones de la Asamblea. También respalda las prioridades de la OACI con respecto al fomento de la innovación en la aviación a fin de contribuir a los objetivos estratégicos de la OACI y de sus Estados miembros. Se alienta a los Estados miembros a que consideren su implicación en dichas prioridades y en cualquier otra que se derive de las deliberaciones del Consejo de la OACI. Por último, el Comité Ejecutivo reconoce la pertinencia de las cuatro dimensiones de la innovación a que hace referencia la nota y la importancia de la innovación en los métodos de trabajo, los sistemas y la tecnología para facilitar la implementación de la resolución A40-27 y apoyar la resiliencia del sistema de aviación.

23.2 El Canadá presenta la nota WP/200, *Reexaminar los procesos de la OACI para responder mejor a las tendencias nuevas y emergentes de la aviación*, presentada conjuntamente con el Japón y los Estados Unidos y apoyada por Nueva Zelandia, Singapur y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales. En esta nota se pide a la OACI que formalice el proceso de presentación directa para alentar la implementación temprana y aprovechar más rápidamente los beneficios de la innovación. Constatando y acogiendo con beneplácito que la OACI está examinando en estos momentos el proceso de presentación directa, el Comité respalda el concepto de presentación directa y

conviene en que los principios presentados en el párrafo 2.4 de la nota WP/200, así como la necesidad de definir el nivel apropiado de interacción con los grupos expertos de la OACI, y la necesidad de neutralidad en cuanto a la tecnología y la importancia de la independencia de la OACI y se señalen a la atención del órgano encargado del examen para su consideración. El Comité sugiere que la OACI muestre el proceso de presentación directa a los Estados, una vez que se haya finalizado.

23.3 El Comité Ejecutivo respalda la nota WP/325, *Optimizar la elaboración de normas y procedimientos de la OACI para su aplicación efectiva*, presentada por los Estados Unidos y copatrocinada por Tailandia, Singapur, Malasia, Nueva Zelandia y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales. En la nota se invita a enmendar la resolución A39-22 de la Asamblea, *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*, con el fin de volver a examinar el método actual para determinar las fechas de aplicación, optimizar el proceso de elaboración de normas y mejorar el cumplimiento de las fechas de aplicación.

23.4 En la nota WP/111, *Método por etapas para la aplicación de las SARP*, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo y el Consejo Internacional de Aeropuertos proponen enmiendas a la resolución A39-22 de la Asamblea, *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*, con el fin de mejorar el cumplimiento de las fechas de aplicación de los SARPS utilizando un método por etapas a partir de la fecha de implementación de los SARPS. Reconociendo las dificultades que se señalan bajo la cuestión 31, incluido el análisis que se presenta en la nota WP/58, *Nuevas iniciativas de normalización para mejorar la efectividad de los procesos de formulación de normas – Proyecto de comunicaciones, navegación, vigilancia y espectro integrados (INCSS)*, la reunión conviene en que las enmiendas propuestas a la A39-22 se sometan a la consideración de los grupos expertos de la OACI y que se presente una propuesta de enmienda a dicha resolución en el 42º período de sesiones de la Asamblea. Al reconocer las dificultades que enfrenta la industria para cumplir los plazos límite de aplicación de algunos SARPS, el Comité expresa la opinión de que sería necesario debatir más detenidamente sobre el enfoque propuesto en la nota y recomienda que esto se remita al Consejo para su consideración.

23.5 El Comité examina la nota WP/112, revisión núm. 1, *La formulación de políticas y procesos para la innovación*, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales, el Consejo Internacional de Aeropuertos, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil. El Comité invita a la OACI a considerar mecanismos para aprovechar la experiencia y los recursos de la industria, contribuyendo así a acelerar la elaboración de los proyectos de recomendación.

23.6 Concluidas las deliberaciones, el Comité invita a la Asamblea a:

- a) respaldar las prioridades de la OACI con respecto al fomento de la innovación en la aviación a fin de contribuir a los objetivos estratégicos de la Organización y de sus Estados miembros, así como la elaboración de una hoja de ruta normativa que se base en el trabajo existente de la OACI y concuerde con el mismo y la organización de otras reuniones del Foro Consultivo de la Industria-OACI;
- b) apoyar el trabajo de la OACI en la implementación de la resolución A40-27 de la Asamblea, *Innovación en la aviación*, y alentar a los Estados miembros de la Organización a considerar su implicación en las prioridades indicadas en la nota WP/42 y en cualquier actividad futura que se derive de las deliberaciones del Consejo de la OACI;

- c) reconocer la pertinencia e importancia de la innovación en los métodos de trabajo, los sistemas y la tecnología para facilitar la implementación de la resolución A40-27 y apoyar la resiliencia del sistema de aviación;
- d) respaldar el trabajo que está realizando la OACI con respecto al examen del proceso de presentación directa como medio para apoyar la implementación temprana y la innovación, y solicitar que los principios señalados en el párrafo 2.4 de la nota WP/200, la necesidad de neutralidad en cuanto a la tecnología y la importancia de que la OACI sea independiente, se señalen a la atención del órgano encargado del examen para su consideración;
- e) solicitar al Consejo que: i) evalúe las causas fundamentales de las dificultades globales en el cumplimiento de las fechas de aplicación especificadas para determinados SARPS; ii) identifique y defina los tipos de SARPS que deberían considerarse; iii) identifique, aplique y diseñe mejoras en el proceso, incluido un enfoque gradual de las fechas de aplicación, para la elaboración de las disposiciones afectadas; iv) evalúe la eficacia de los cambios de procedimiento; y v) a partir de ello, proponga enmiendas a la resolución A39-22 de la Asamblea en el 42º período de sesiones de la Asamblea;
- f) pedir a la OACI que utilice los mecanismos de cooperación existentes y defina otros nuevos para aprovechar la experiencia y los recursos de la industria a fin de crear eficiencias en el proceso de elaboración de los SARPS; y
- g) solicitar a la OACI que apoye a los Estados miembros en la simplificación de los procesos de certificación y auditoría con miras a facilitar la adopción y el uso de innovaciones.

Gobernanza y planificación estratégica

23.7 El Comité examina la nota WP/356, *Hoja de ruta de la industria para cielos del futuro*, presentada por la CANSO en nombre de ACI, IATA, IBAC, ICCAIA e IFALPA, en la que se presenta una hoja de ruta, elaborada por el Consejo Global del Sistema de Tráfico Aéreo Completo (CATS), que establece las actividades clave en el camino para lograr la Visión de Cielos del Futuro para 2045 que se expone en la nota WP/360. El Comité toma nota de que el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) es el plan de modernización de la OACI para la gestión del tránsito aéreo e invita a la industria a presentar el contenido de la Hoja de ruta de la industria para cielos del futuro por conducto de los mecanismos apropiados de la OACI con miras a la actualización del GANP.

23.8 El Comité examina la nota WP/110, revisión núm. 1, *Desafíos en el ámbito jurídico y social en la movilidad aérea emergente en las zonas metropolitanas*, presentada por el ICCAIA, en nombre del ACI, y copatrocinada por el Brasil. En ella se destaca la necesidad de colaborar en todos los niveles de gobernanza dentro de los Estados para velar por el despliegue armonizado de la movilidad aérea urbana (UAM). El Comité reconoce que la OACI tiene un papel decisivo en el logro de un consenso internacional que apoye la armonización mundial de los diversos aspectos de la movilidad aérea del futuro. Considerando que la movilidad aérea del futuro requerirá que se resuelvan diversas cuestiones, incluidas las relacionadas con la aceptación social, y reconociendo que la OACI está en condiciones de reunir a las partes interesadas, el Comité se muestra de acuerdo con las propuestas que figuran en la nota WP/110, revisión núm. 1. El Comité, tomando nota del firme apoyo de la Comisión Técnica a la creación de un grupo experto que trabaje en la movilidad aérea avanzada (AAM), recomienda que esta propuesta se remita a dicho grupo experto y al Consejo para su examen ulterior, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas a través del presupuesto 2023-2025 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. El Comité también observa que las actividades de divulgación señaladas en la nota A41-WP/42 podrían ser adecuadas para facilitar la participación de las partes interesadas.

23.9 Se toma conocimiento de la nota de información WP/360, presentada por la CANSO en nombre de ACI, IATA, IBAC, ICCAIA e IFALPA (WP/360).

23.10 Se toma conocimiento de la nota de información WP/481, presentada por Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS).

23.11 Se toma conocimiento de las notas de información WP/483 y WP/498, presentadas por la República Popular China.

23.12 Concluidas las deliberaciones, el Comité invita a la Asamblea a:

- a) pedir a la OACI que considere la posibilidad de colaborar con las entidades gubernamentales competentes relacionadas con la explotación de la movilidad aérea urbana (UAM), en el contexto del próximo trabajo de la Organización sobre movilidad aérea avanzada y el grupo experto que ha de establecerse para el trabajo relativo a la AAM, utilizando, también, los mecanismos señalados en la nota WP/42; y
- b) solicitar a la OACI que considere la formulación y priorización de las actividades identificadas como parte de la hoja de ruta de la industria para cielos del futuro en el programa de trabajo de la OACI para el trienio 2023-2025.

Cuestión 24: Programa de asistencia técnica

24.1 El Comité examina la nota A41-WP/24, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Programa de Asistencia Técnica de la OACI en las áreas de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medioambiente en el trienio en curso (2020 – 2022). El Comité toma nota del trabajo de implementación llevado a cabo por la OACI, teniendo en cuenta la pandemia de COVID-19, y alienta decididamente a los Estados a seguir apoyando la labor de la OACI en asociación con los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria. En la nota A41-WP/24, se reafirma el compromiso continuo de la OACI de proporcionar asistencia a los Estados que enfrentan dificultades para mejorar su sistema de aviación, considerando la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB). Asimismo, toma nota y respalda la nueva política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados, la cual está dirigida a armonizar la gestión de las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica aplicando el enfoque de “una sola OACI”. El Comité concluye que el apoyo continuo y las contribuciones de los Estados y la industria son vitales para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). A este respecto, el Comité pide a la Asamblea que inste a los Estados, a las organizaciones internacionales y regionales y a la industria a apoyar y seguir aportando fondos voluntarios a la OACI a fin de proporcionar asistencia técnica.

24.2 El Comité examina la nota A41-WP/310 presentada por Ecuador, apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se analiza el avance en la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) desarrollados por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) como Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad (RSOO) de Latinoamérica y las ventajas que han obtenido los Estados al adoptar y/o armonizar estos reglamentos. El Comité elogia el trabajo importante realizado por el SRVSOP y sus Estados miembros relativo al establecimiento y armonización de sus reglamentos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos y alienta a los Estados a seguir armonizando sus reglamentos en la medida de lo posible.

24.3 El Comité examina la nota A41-WP/240, presentada por Guyana y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se destaca que la vigilancia adecuada de las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) es una capacidad crítica que se logra mediante textos de orientación, instrucción y asistencia técnica adecuados. El Comité toma nota del trabajo reciente realizado por la OACI y de la disponibilidad de reglamentos modelo de la OACI para los UAS, así como del curso OACI sobre los fundamentos de la aviación no tripulada, que constituyen herramientas para que los Estados puedan realizar sus funciones normativas y de vigilancia de las operaciones de los UAS. Además, al tomar nota de que la OACI creó un paquete de asistencia para la implementación (iPack) para los UAS, el Comité acoge con agrado las iniciativas de la Organización, pide a la OACI que siga creando herramientas y alienta a los Estados a que utilicen estos recursos para desarrollar sus capacidades normativas y de vigilancia.

24.4 El Comité examina la nota A41-WP/61, presentada por Mongolia, copatrocinada por Armenia y Etiopía, en la que se destacan las dificultades que experimentan los países en desarrollo sin litoral (PDSL) para desarrollar sistemas de transporte aéreo seguros, regulares, fiables y rentables, así como el impacto de la pandemia de COVID-19 en estos Estados. El Comité apoya firmemente la nota y reconoce la importancia de determinar las necesidades de los PDSL, al tiempo que reconoce la necesidad de contar con recursos adicionales para apoyar esta tarea. Asimismo, reconoce que, bajo la nueva política sobre apoyo a la implementación de la OACI, se realizarán esfuerzos por ayudar a determinar y atender estas necesidades cuando se disponga de recursos, como fondos voluntarios, por ejemplo.

24.5 El Comité examina la nota A41-WP/270, presentada por Nueva Zelandia, en la que se informa acerca del apoyo y la asistencia prestada a los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP). El Comité toma nota de la propuesta relativa a las acciones tangibles y realizables que la OACI ha de emprender, en especial teniendo en cuenta las dificultades fundamentales que enfrentan los PEIDP en cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre seguridad de la aviación. Sin embargo, el Comité subraya que la creación de capacidad y el apoyo deberían centrarse en corregir las deficiencias de seguridad de la aviación detectadas, en lugar de disminuir las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, y hace observar que la Sección de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI y las oficinas regionales de la OACI deberían participar activamente dados los recursos de que disponen para proporcionar asistencia técnica en seguridad de la aviación. El Comité también insta a los Estados a seguir apoyando el enfoque armonizado de la OACI junto con otros Estados, organizaciones internacionales y regionales, como la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO), y la industria para ayudar a reducir la duplicación de la asistencia y establecer las prioridades de las acciones. El Comité también reconoce la importancia de la asistencia e instrucción coordinadas de la OACI en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) en las distintas regiones, así como la de medir la eficacia de estas actividades a fin de cuantificar su impacto. También se hace observar al Comité la nota A41-WP/283, que se centra en las actividades de creación de capacidad del proyecto de seguridad de la aviación civil en África y Oriente Medio (CASE) financiado por la Unión Europea e implementado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

24.6 El Comité examina la nota A41-WP/261, Revisión núm. 1, presentada por Samoa, copatrocinada por las Islas Cook, Islas Salomón, Kiribati, Nauru, Papua Nueva Guinea, Tonga, Tuvalu, Vanuatu y la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO), donde se proporciona información actualizada sobre el avance alcanzado respecto a las recomendaciones del estudio de viabilidad sobre los PEIDP que la OACI realizó, la “Declaración de Port Moresby sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación” y la Declaración ministerial conexas. El Comité toma nota del avance logrado respecto algunas recomendaciones clave, en especial las relacionadas con la de revisar el Tratado de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación Civil de las Islas del Pacífico (PICASST) y la de evaluar lo relativo a una organización regional mejorada. El Comité también toma nota con beneplácito del trabajo

realizado por la OACI para preparar una hoja de ruta general de implementación que se centre en las recomendaciones del estudio, así como del trabajo que ya está en curso para establecer un puesto en la OACI de Oficial de enlace PEIDP a fin de facilitar el apoyo a estos Estados. El Comité alienta a la OACI, según la disponibilidad de recursos, a que siga apoyando las recomendaciones del estudio sobre los PEIDP. El Comité insta a la Asamblea a continuar su apoyo y contribuciones para el trabajo en curso de la OACI tendente a mejorar las normas de la aviación en la región.

24.7 El Comité examina la nota A41-WP/301, Revisión núm. 1, presentada por Samoa, copatrocinada por las Islas Cook, Kiribati, Nauru, Papua Nueva Guinea, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu, Vanuatu y la PASO, en la que se proporciona información actualizada sobre el trabajo para examinar los resultados principales de la primera Reunión de Ministras y Ministros de Aviación de la Región del Pacífico (RAMM/1) de los Estados del Pacífico. El Comité encomia el progreso alcanzado hasta la fecha, en conjunto con la información actualizada de la nota A41-WP/261. El Comité insta a la Asamblea a que proporcione a la PASO el apoyo técnico necesario para promover la creación de una organización regional mejorada que brinde apoyo en la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los pequeños Estados insulares del Pacífico, apoyando, de esta manera, las iniciativas para lograr una recuperación segura de la aviación y de la conectividad en esos Estados.

24.8 El Comité examina la nota A41-WP/60, presentada por los Estados Unidos, copatrocinada por la República Dominicana y Tailandia, en la que se propone crear una base de datos centralizada en la OACI para documentar el cumplimiento de conjuntos maestros de reglamentos modelo y reglamentos armonizados a escala regional que se utilizan en varios Estados y organizaciones regionales. Varios Estados manifiestan su apoyo a la base de datos y los Estados Unidos indican que se proporcionarían recursos financieros para apoyar la creación de la misma. El Comité conviene en remitir las recomendaciones al Consejo, para someterlas a un examen y estudio ulteriores, con sujeción a las prioridades actuales y a las restricciones presupuestarias.

24.9 El Comité examina la nota A41-WP/290 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros¹³, en la que se presenta la actividad de asistencia destinada a apoyar a los aeropuertos africanos para promover operaciones más seguras en los mismos, en asociación con el Consejo Internacional de Aeropuertos – África (ACI-África) y el proyecto de seguridad operacional de la aviación de la Unión Europea-África (UE-ASA). También se alienta a los Estados miembros y a otras organizaciones internacionales a facilitar y apoyar estos tipos de iniciativas, realizadas mediante la colaboración entre los Estados y la industria, que también pueden ser muy beneficiosas para otras regiones, como los Estados insulares del Pacífico.

24.10 Se observan las notas de información siguientes: la de Chequia en nombre de los Estados miembros¹⁴ de la Unión Europea, otros Estados miembros¹⁵ de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por el Brasil (A41-WP/283); y la de Ecuador apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Panamá, Uruguay and Venezuela (República Bolivariana de) (A41-WP/587).

¹³ Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabue.

¹⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

¹⁵ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI)

24.11 El Comité examina la nota A41-WP/103, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI). El Comité observa que se ha logrado un avance significativo en mejorar la seguridad operacional de la aviación en África como resultado del trabajo y las acciones considerables que se han realizado a través del Plan AFI en colaboración con los socios de la aviación. También, reconoce que la actual situación exige esfuerzos, recursos y tiempo adicionales para preservar y mejorar los logros conseguidos hasta ahora, a través del suministro de asistencia adicional a los Estados para que fortalezcan sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional y del apoyo para que se alcancen en la región las metas del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

24.12 El Comité examina la nota A41-WP/265, presentada por la CAFAC en nombre de sus Estados miembros¹, en la que se destacan los logros considerables conseguidos a través de la implementación del Plan AFI, así como la función de los Estados africanos, la CAFAC y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en fortalecer la cooperación y colaboración con la OACI para resolver las deficiencias y mejorar las capacidades de supervisión de la seguridad operacional en los Estados. Por lo tanto, el Comité respalda la continuación del Plan AFI como marco clave para abordar las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en el continente africano, así como su ampliación ulterior de 2024 a 2030; por lo tanto, insta a los Estados, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras y a la industria a seguir contribuyendo con recursos financieros, en especie y de otro tipo para apoyar la implementación del Plan AFI.

24.13 Se observa una nota de información de la CAFAC en nombre de sus 54 Estados miembros¹ (A41-WP/300).

Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL)

24.14 El Comité examina la nota A41-WP/40, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL). El Comité reconoce que este Plan ha ido demostrando progresivamente que está maduro para alcanzar sus objetivos de apoyar el incremento sostenible del nivel promedio de implementación efectiva de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación y el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y del Anexo 9 — *Facilitación*, a pesar de las dificultades planteadas por la pandemia de COVID-19. Esto se ha logrado gracias a la adquisición de conocimientos técnicos especializados y a la armonización de los procesos a través del Plan de Colaboración de Expertos en Seguridad de la Aviación y Facilitación para la Región AFI (AFI-CES), el intercambio de recursos e información, la adopción de avances tecnológicos y la aplicación de mejores prácticas. El AFI-CES se estableció con un grupo de expertos que están disponibles en la región para apoyar la ejecución de las actividades del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL y de proyectos específicos de los Estados aprovechando la participación de especialistas en la materia que ya están disponibles en África.

24.15 El Comité también insiste en la importancia de establecer un mecanismo de financiación sostenible para el Plan, permitiéndose, así, la conclusión de proyectos específicos de los Estados y el inicio de nuevas actividades para determinar las causas fundamentales de la persistencia de deficiencias en ciertas áreas, tal y como se determinó del análisis de los resultados de las auditorías del CMA del USAP. Mejorar la eficiencia y eliminar la duplicación de esfuerzos, fortalecer la cooperación y colaboración regional y abogar por un aumento de las actividades de validación seguirán siendo aspectos que caracterizan la planificación

de largo plazo y las estrategias conexas que permiten mantener y garantizar la pertinencia del Plan. El Comité toma nota, además, de que la ampliación del término del Plan AFI SECFAL de 2024 a 2030 en armonía con la Hoja de Ruta del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y sus futuras versiones revisadas, siempre y cuando se financie de manera apropiada, resulta fundamental para garantizar el desarrollo coordinado y el mejoramiento de la seguridad de la aviación y la facilitación en África.

Cuestión 25: Cooperación técnica – Política y actividades

25.1 En su decimoprimer sesión, el Comité Ejecutivo considera la cuestión de *Cooperación técnica – Política y actividades* basándose en la nota A41-WP/28 presentada por el Consejo de la OACI.

25.2 En la nota A41-WP/28, el Consejo proporciona información actualizada sobre la política y la estrategia de cooperación técnica y de asistencia técnica. En la nota de estudio se destaca la importancia de mejorar la cooperación y la coordinación a fin de evitar la duplicación y redundancia y asignar de manera más eficiente los limitados recursos a disposición de la Organización para apoyar la implementación en los Estados. En consecuencia, el Consejo respaldó una propuesta de alinear la gestión de los programas de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI bajo el enfoque de “Una sola OACI” y aprobó, en marzo de 2022, la nueva “Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados” con la finalidad de lograr un proceso armónico y congruente para todos los programas, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, mejorar la colaboración de la OACI con partes interesadas internas y externas, y facilitar la movilización de recursos. A nivel estratégico, la nota de estudio pone de relieve el desarrollo de una nueva estrategia y modelo de negocios para la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) que contó con el respaldo del Consejo, y la creación y provisión de nuevos productos basados en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la Organización, como parte de una estrategia de diversificación de ingresos. En la nota de estudio se proporciona asimismo información sobre las novedades importantes en la TCB durante el trienio, lo cual confirma el compromiso de la OACI de mejorar continuamente el papel de la Dirección como proveedor de servicios de valor agregado. Recordando que el Programa de Cooperación Técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el apéndice A de la nota de estudio se presenta un análisis de los resultados financieros y operacionales del Programa en el trienio 2019 a 2021, junto con una comparación con los dos trienios precedentes; el apéndice B contiene los resultados del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) en el período cubierto sobre el que se informa, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el presupuesto regular. En el apéndice C de la nota de estudio se proponen actualizaciones y cambios editoriales necesarios en la resolución A40-24 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* para aprobación de la Asamblea.

25.3 El Comité Ejecutivo reconoce que el principal reto para el Programa de Cooperación Técnica de la OACI en el trienio 2019-2021 fue hacer frente a la reducción drástica y sin precedentes de la ejecución, agravada por el impacto negativo de la pandemia de COVID-19 en las inversiones para el desarrollo de la aviación civil y la lenta recuperación del sector. Esto a su vez produjo un deterioro importante de la situación financiera del Fondo AOSC. Sin embargo, se toma nota de que, al igual que en el trienio precedente, en este período se ejecutaron en promedio aproximadamente 100 proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, y del Programa OACI de Voluntariado de la Aviación (IPAV), y se desplegaron 32 paquetes de asistencia para la implementación (iPack), beneficiándose 138 Estados y 10 organizaciones en todas las regiones. Desde la perspectiva operacional, el Programa desempeñó una importante función de apoyo a los Estados miembros con más de 1 181 personas expertas internacionales sobre el terreno, la contratación de 1 709 especialistas nacionales, la provisión de instrucción a 23 372 miembros del personal de aviación civil y la adquisición de equipos importantes de aviación civil por la suma de 92,2 millones USD durante el trienio.

25.4 El Comité Ejecutivo reitera la continua importancia del Programa de Cooperación Técnica como programa prioritario permanente de la Organización, que sirve como principal herramienta operacional para proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS, los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y los planes de aviación nacionales, regionales y mundiales, y para que desarrollen la infraestructuras y los recursos humanos de sus administraciones de aviación civil. Por consiguiente, recomienda que los Estados miembros, las instituciones financieras, la industria de la aviación y otras partes interesadas consideren las ventajas de recurrir al Programa de Cooperación Técnica de la OACI para apoyar sus programas de desarrollo de aviación civil.

25.5 Consciente que la cooperación técnica es un campo complejo, que exige formas innovadoras para 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 mundial de la aviación, el Comité Ejecutivo expresa su reconocimiento por las continuas medidas de mejora adoptadas por la Secretaría durante el trienio. El Comité toma nota, en particular, de la elaboración y aprobación por el Consejo de una nueva estrategia y modelo de negocios para la Dirección de Cooperación Técnica a fin de mejorar los servicios prestados, en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI, y proporcionar un mayor valor a los Estados miembros de la OACI, incluidos nuevos productos basados en los SARPS de la Organización, tales como los paquetes de asistencia para la implementación de la OACI, que abarcan varios campos de la aviación civil y forman parte de una estrategia de diversificación de ingresos.

25.6 El Comité Ejecutivo toma nota con satisfacción de la aprobación de la nueva “Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados”, que tiene por objeto reforzar y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades conexos en toda la Organización, mejorar la colaboración de la OACI con las partes interesadas internas y externas, reducir al mínimo la duplicación, facilitar la movilización de recursos y optimizar la asignación de los recursos disponibles para la Organización. Por consiguiente, el Comité concluye que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI, como uno de los pilares de la Organización, reforzará aún más sus actividades de apoyo a la implementación a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros. Reconociendo la función que desempeña la Dirección de Cooperación Técnica como Dirección principal encargada de la implementación de esta política, el Comité acoge con beneplácito el compromiso continuo del Secretario General con la modernización y la nueva imagen de la Dirección de Cooperación Técnica como Dirección de Apoyo a la Implementación, de la OACI.

25.7 A la luz de los debates, el Comité Ejecutivo acuerda presentar, para la adopción en sesión plenaria, la siguiente resolución presentada por el Consejo en la nota A41-WP/28 — *Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica*.

Resolución 25/1: 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 refrendadas en el 38° 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 41° 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 31° 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 Secretaria 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 medioambiente, 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.

— — — — —

Cuestión 26: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI

En su decimotercera sesión, el Comité Ejecutivo considera la cuestión “Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI”.

Instrucción y creación de capacidad

26.1 En la nota A41-WP/29, presentada por el Consejo de la OACI, se proporciona un resumen de las actividades del programa de instrucción en aviación civil de la OACI realizadas desde el 40° período de sesiones de la Asamblea. También se informa sobre los logros del Programa TRAINAIR PLUS (TPP) y la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación, así como otras prioridades de instrucción para apoyar a los Estados miembros durante el próximo trienio. La Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI continúa integrando a los componentes de instrucción en diferentes modalidades de impartición en los programas de planificación e implementación de creación de capacidad y recursos humanos de los Estados miembros y sigue ampliando el número de miembros del TPP, alianzas y contratos de gestión de instrucción con el fin de aumentar la accesibilidad e inclusividad en la instrucción. El Comité apoya las estrategias de orientación al cliente de la OACI que buscan ampliar y consolidar la transformación digital que se está llevando adelante en el resto de la Organización, y toma nota de las propuestas de usar los textos sobre aseguramiento de la calidad elaborados por el Grupo de Trabajo sobre Instrucción del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación para contribuir

a que las actividades de instrucción y creación de capacidad AVSEC de la OACI estén sujetas a procesos sólidos de aseguramiento de la calidad a fin de que cumplan su función.

26.2 En la nota A41-WP/344, presentada por la Federación de Rusia, se señalan propuestas y recomendaciones para la implantación exitosa de los programas de instrucción TRAINAIR PLUS para profesionales de la aviación civil internacional que intervienen en la seguridad de la aviación. El Comité decide que la OACI siga recibiendo los aportes de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) que sean miembros de TRAINAIR PLUS con el propósito de individualizar las necesidades de instrucción en AVSEC. Además, el Comité está de acuerdo con la idea de usar la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI para ayudar a la Secretaría con la finalización y posterior traducción del material de instrucción AVSEC.

26.3 En la nota A41-WP/135, presentada por Singapur y copatrocinada por Arabia Saudita, Bahamas, Bhután, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Myanmar, Palau, Papua Nueva Guinea, Reino Unido, Samoa, Sudáfrica, Tailandia, Timor Leste y Venezuela (República Bolivariana de), se informa que el Programa de la OACI y Singapur para Directores/as Generales de Aviación Civil (DGCA) sobre Resiliencia de la Aviación ha sido una plataforma útil para que directoras y directores generales debatan, compartan experiencias y trabajen conjuntamente en el desarrollo de un sistema de aviación internacional más resiliente y sostenible. El Comité respalda la coordinación de la OACI en el desarrollo del citado programa con la Academia de Aviación de Singapur y alienta a la OACI a promocionar y poner en práctica estos principios a través de talleres para DGCA.

26.4 En la nota A41-WP/375, presentada por Uruguay y copatrocinada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de), así como los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se describen las posibilidades de creación de capacidades que ha generado la CLAC. El Comité toma nota de la importancia de intercambiar conocimientos como forma de establecer alianzas de instrucción en aviación y fortalecerlas, y de que los recursos de la OACI estén disponibles y se usen. El Comité reconoce que la OACI promueve estas mejores prácticas con su Programa TRAINAIR PLUS al normalizar el desarrollo y el dictado de los cursos, y conformando listados de instructoras/es, desarrolladoras/es de cursos, diseñadoras/es y validadoras/es de sistemas de instrucción (ISD) y especialistas en las distintas disciplinas como forma de elevar la calidad de la instrucción en los Estados de la CLAC y en todo el mundo. A continuación, alienta a comprometerse a desplegar esfuerzos internacionales efectivos y centrados en el riesgo para fortalecer la seguridad de la aviación y proporcionar asistencia donde más se la necesite. Se destacan igualmente los recursos de asistencia técnica disponibles a través del Programa OACI de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC), incluidas las oficinas regionales de la Organización, para ayudar a concretar los objetivos de esta nota de estudio.

26.5 En la nota A41-WP/367, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos¹⁶, se informa sobre el crecimiento previsto en la industria de la aviación en África, lo que está generando dificultades para satisfacer la demanda de capital humano en el sector de la aviación de la región. El Comité respalda los esfuerzos de la OACI para colaborar con la Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO) en sus esfuerzos por ejecutar la hoja de ruta de instrucción en aviación para los Estados africanos, identificando necesidades de creación de capacidades y fomentando la autonomía con programas de formación de formadoras/es. Seguidamente, insta a la OACI

¹⁶ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

a seguir prestando asistencia a través de las diversas actividades previstas en el Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI).

26.6 En la nota A41-WP/376, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos¹⁶, se menciona la necesidad de establecer una hoja de ruta para la instrucción y creación de capacidad en la aviación para que los Estados de la CAFAC puedan cumplir con sus obligaciones relativas al transporte aéreo a nivel nacional y mundial y el papel de la GAT en la ejecución de la resolución A40-25. El Comité da su apoyo a esta nota de estudio.

26.7 En la nota A41-WP/354, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Organización Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas (ILO), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y en la nota A41-WP/361, presentada por la Royal Aeronautical Society, se informa acerca de las importantes repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la disponibilidad de un número suficiente de personal debidamente cualificado para satisfacer las demandas de la recuperación de la aviación. El Comité toma nota del abrumador apoyo que se manifiesta por estas notas de estudio y alienta a la OACI a trabajar con los Estados y la industria para determinar cuáles son los problemas de personal y trabajar en su resolución. También toma nota de la necesidad de desarrollar recursos humanos diversos y competentes para sostener el sector en el futuro, atrayendo más gente joven a la aviación e impulsando las metas de diversidad y descarbonización. Reconoce asimismo la contribución de las actividades de capacitación de la OACI a la iniciativa de Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) a través del establecimiento de asociaciones exclusivas con proveedores de capacitación, organizaciones internacionales e instituciones académicas, y observa que los órganos reglamentarios y la industria también tienen un papel que desempeñar para dar respuesta a esta problemática.

26.8 En la nota de información A41-WP/577, presentada por Indonesia, se detallan las significativas contribuciones de Indonesia en términos de creación de capacidad y su estrategia de enfoque en materia de recursos humanos. Indonesia recientemente fue galardonada con el premio como centro de excelencia en instrucción platino (TCE) de la OACI en reconocimiento por sus actividades en el ámbito del Programa TRAINAIR PLUS, que incluye el “mayor número de asistentes al paquete de instrucción virtual de la OACI dictado en 2020-2021”. El premio confirma el profundo compromiso de Indonesia frente a la OACI y como centro de excelencia en instrucción líder en el mundo.

Desarrollo de competencias en instrucción

26.9 En la nota A41-WP/140, presentada por la República Popular China y copatrocinada por Camboya, Mongolia, República Democrática Popular Lao y Tailandia, se esbozan las prácticas actuales en la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y en la OACI, así como las contribuciones de China para reforzar las competencias y cualificaciones del personal de meteorología aeronáutica. El Comité toma nota de la mejora en la ayuda colectiva a los Estados miembros, del fortalecimiento de la cooperación con la OMM y de la necesidad de evitar la superposición de esfuerzos.

26.10 En la nota A41-WP/385, presentada por la República Dominicana, se describe la necesidad de evaluar la capacidad de las organizaciones de instrucción reconocidas (ATO) para gestionar la inteligencia de instrucción en aviación frente a los cambios introducidos a la industria de la aviación por la pandemia de COVID-19. El Comité alienta a seguir usando datos como apoyo para la instrucción y las decisiones basadas en la evidencia.

26.11 En la nota A41-WP/392, presentada por la República Dominicana, se afirma que es esencial brindar instrucción para desarrollar competencias en gestión de cambios tanto para las funciones

ejecutivas como gerenciales, en vista de la gran cantidad de proyectos de implementación en el sector de la aviación y las situaciones adversas en el medioambiente (causadas por factores humanos o fenómenos naturales). El Comité respalda esta nota de estudio.

26.12 En la nota A41-WP/425, presentada por la República Dominicana, se recomienda un enfoque eficiente y normalizado para identificar las competencias necesarias del personal aeronáutico. El Comité reconoce el pedido formulado por la República Dominicana a la OACI de adoptar este enfoque para determinar las necesidades de instrucción y satisfacerlas, dando instrucción no sólo al personal de las administraciones de aviación civil sino también a quienes actúan en la industria, y sugiere que la OACI aplique esta metodología de forma holística.

26.13 En las notas A41-WP/393 y WP/414, presentadas por la República Bolivariana de Venezuela con el apoyo de Panamá y la República Dominicana¹⁷, se resumen los beneficios que trae aparejado el uso de realidad aumentada y realidad virtual en la instrucción y creación de capacidad, y se insta a los Estados y a la industria a que apoyen a la OACI en la elaboración de SARPS relacionados con la implementación de esta tecnología. El Comité toma nota de esta recomendación.

26.14 En la nota A41-WP/441, presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA¹⁸), se destacan los aportes y esfuerzos realizados por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)/El Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) en la continuidad de los procesos de capacitación bajo el enfoque por competencias en la región de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, a fin de mitigar riesgos de la seguridad operacional que pudieran surgir a causa de la interrupción prolongada de la capacitación presencial originada por la pandemia COVID-19, y se enfatiza el empleo de instrucción tanto presencial como virtual para garantizar continuidad. El Comité observa que, para dar continuidad a la instrucción que ofrece, la OACI ha emprendido una transformación de sus cursos para pasar de la modalidad de educación presencial a las clases virtuales desde el estallido de la pandemia.

26.15 En la nota A41-WP/62, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, se introduce el nuevo curso de la OACI “Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aeronaves y sus Familias (AAAVF)” y se insta a la OACI, los Estados y organizaciones a fomentarlo, ya que puede ayudar a las partes y las autoridades de la aviación civil a comprender e implementar la política OACI de asistencia a las víctimas. El curso AAAVF se desarrolló tomando como base los textos de orientación de la OACI en colaboración con personal experto de la OACI y con los aportes de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF). El Comité conviene en invitar a la Asamblea a revisar la propuesta de decisión b) y “solicitar a la OACI que facilite la participación de expertos reconocidos por su experiencia con la Política de la OACI sobre la Asistencia a Víctimas”.

26.16 En la nota de información A41-WP/350, presentada por la República Dominicana, se proporcionan recomendaciones sobre cómo incrementar las competencias de liderazgo y gerencia del personal de vigilancia de la seguridad operacional para mejorar la eficiencia de los resultados misionales y estratégicos de la seguridad operacional de las áreas de servicios SNA/AGA.

26.17 En la nota de información A41-WP/352, presentada por la República Dominicana, se informa la necesidad de desarrollar e implementar un programa de capacitación que permita al personal gerencial y técnico de los Servicios de Navegación Aérea adquirir los conocimientos y habilidades requeridos para la Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/CDM), a fin de lograr

¹⁷ Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

¹⁸ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

un nivel aceptable de la seguridad operacional haciendo uso de las herramientas y procedimientos propuestos por la OACI.

26.18 En la nota de información A41-WP/478, presentada por la República Popular China, se señala cómo la aviación civil de China ha continuado reforzando la selección e instrucción de personal orientado a la investigación en políticas de aviación civil y ha establecido un modelo sistemático, científico y sostenible para seleccionar e instruir a personal orientado a la investigación y aplicar los resultados pertinentes.

26.19 En la nota de información A41-WP/479, presentada por la República Popular China, se señala la reforma de instrucción del personal de inspección realizada por el gobierno chino en la aviación civil en los últimos años, a fin de compartir la experiencia con otros Estados y promover la cualificación del personal de inspección y la creación de capacidad en la aviación civil, con el objeto de garantizar la operación segura de la aviación civil en los distintos Estados.

26.20 En la nota de información A41-WP/578, presentada por la República de Corea, se resalta la necesidad de cooperación en el sector de instrucción y de que se apoye el establecimiento de la Academia de Aviación de Corea (KAA) por parte de la República de Corea, a propósito de la preocupación respecto de la merma en la instrucción de personal técnico durante la pandemia.

26.21 El Comité toma nota de las notas de información indicadas arriba.

26.22 Habiendo considerado las notas de estudio, y concluidas las deliberaciones, el Comité recomienda a la Asamblea:

- a) alentar a los Estados miembros a que apoyen a la OACI en su búsqueda de colaboraciones en el ámbito de la instrucción, en todas las regiones;
- b) recomendar a los Estados miembros que aprovechen el portafolio de instrucción de la OACI ampliado, que utiliza las últimas tecnologías y aplicaciones en varios formatos de aprendizaje; y
- c) alentar al Consejo a promover activamente las actividades de instrucción de la OACI ante los Estados miembros a fin de aumentar su difusión en las regiones.

Cuestión 27: Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030

Avanzar en la igualdad de género en la Organización y en la industria de la aviación

27.1 El Comité Ejecutivo examina la nota WP/48 Revisión núm. 1 – *Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030*, presentada por el Consejo. El Comité toma nota de la labor de implementación que lleva a cabo la OACI durante este trienio y alienta a la OACI, sus Estados miembros y a las partes interesadas a demostrar una mayor ambición e intensificar las acciones a todos los niveles a través de un enfoque holístico para mejorar la igualdad de género en la aviación.

27.2 El Comité toma nota de los avances insuficientes hacia la igualdad de género en la aviación y recuerda la importancia de un mayor compromiso, de políticas ambiciosas, incluidas las políticas de recursos humanos, y del establecimiento de objetivos y metas mesurables para minimizar la brecha de género y mejorar la representación de las mujeres en la aviación. Además, exhorta a una mayor asignación

de recursos para la igualdad de género, incluida la provisión de contribuciones financieras para apoyar los esfuerzos de instrucción y creación de capacidad para las mujeres en la aviación, especialmente en los países en desarrollo.

27.3 El Comité subraya que la recopilación de datos sigue siendo esencial para comprender el panorama completo de la brecha de género persistente en la aviación, así como medir los avances hacia la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer en el sector de la aviación. En ese mismo sentido, el Comité apoya los planes para llevar a cabo un análisis por parte de la OACI en torno a la importancia de los datos para el establecimiento de políticas informadas y la toma de decisiones, como se indica en la nota WP/48 Revisión núm. 1.

27.4 El Comité apoya además las futuras áreas de prioridad para la labor de la Organización en torno a la igualdad de género, como se indica en la nota de estudio. Esto incluye los planes para la incorporación de la perspectiva de género en la OACI a través del Plan de acción sobre la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer en todo el sistema de las Naciones Unidas, especialmente en colaboración con ONU-Mujeres.

27.5 El Comité acoge con beneplácito la organización de la segunda Cumbre mundial sobre género en la aviación en 2023 en Madrid, España, y alienta a los Estados miembros a participar activamente en este importante evento y a apoyarlo.

27.6 El Comité expresa su firme apoyo a la nota de estudio y acuerda enmendar aún más el proyecto de resolución que se adjunta a la nota WP/48 Revisión núm. 1 en la cláusula 7 del preámbulo y la cláusula dispositiva 14, para reflejar el papel del trabajo decente en el aumento del volumen de los recursos humanos cualificados disponibles para la aviación, y la importancia de establecer asociaciones más sólidas con las organizaciones internacionales, respectivamente.

27.7 A este respecto, el Comité invita a la Asamblea a adoptar la resolución revisada de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota WP/48 Revisión núm. 1.

27.8 Concluidas las deliberaciones, el Comité acuerda presentar la resolución siguiente a la Plenaria para su adopción:

Resolución 27/1: 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 efectivo 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 el logro de 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 el los temas de 2016 de las Naciones Unidas para el de ONU Mujeres para la celebración del Día Internacional de la Mujer: *Por un Planeta 50-50 en 2030: Demos el paso para la igualdad de género*, como iniciativa oportuna para asistir a los líderes nacionales en intensificar sus compromisos para lograr la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y en acelerar el momento para su implantación efectiva 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 2016, 21 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 la Resolución A36-27 de la Asamblea de la OACI: *Igualdad de género*, en particular su Cláusula dispositiva 1 b), en la que se establece que “la OACI debería continuar realizando los mayores esfuerzos para lograr la equidad e igualdad de género, con pleno respeto del principio de representación geográfica equitativa”;

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 logros de la OACI y los Estados miembros, de conformidad con la resolución ~~A36-27~~ 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; y

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 calificadas 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. ~~2-~~*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. ~~3-~~*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;

~~4. Encarga a la Secretaría General que facilite el trabajo de la OACI estableciendo un Programa OACI de igualdad de género para mediados de 2017 con el fin principal de facilitar y coordinar programas y proyectos con el objetivo de permitir y hacer informes regulares sobre el progreso hacia el objetivo de igualdad de género para 2030, especialmente en los niveles de puestos de las categorías profesional y superior, dentro de la OACI, los Estados y el sector de la aviación mundial;~~

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;

~~5. Pide a la Secretaría General que informe anualmente al Consejo sobre las medidas implantadas y el progreso realizado en la promoción de la igualdad de género en todos los niveles de las categorías de personal en la Secretaría de la OACI, y sobre estadísticas de igualdad de género en la aviación, en la medida que se proporcionen voluntariamente, en los Estados y en la industria de la aviación internacional;~~

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. ~~6-~~*Declara* que esta resolución sustituye a la resolución ~~A36-27~~ A39-30.

Actividades e iniciativas de los Estados

27.9 El Comité examina la nota A-WP/219, presentada por Bangladesh, en la que se propone promover el Programa OACI de Igualdad de Género en consonancia con la iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP). El Comité acoge con satisfacción las medidas descritas en la nota de estudio y reconoce la importancia de un mayor liderazgo de los Estados en promover el objetivo de la igualdad de género, así como compartir las mejores prácticas sobre el desarrollo profesional de las mujeres, crear capacidad y mejorar la representación de las mujeres y señala la correlación entre los objetivos de la iniciativa NGAP y los imperativos de la igualdad de género.

27.10 El Comité examina la nota A-WP/263, presentada por la India, sobre las políticas e iniciativas que impulsan la labor relativa a la igualdad de género en la India. El Comité elogia los esfuerzos y avances realizados por la India y pone de relieve la importancia de la formulación de políticas de los Estados miembros y la industria para un enfoque holístico y sistemático con el objeto de garantizar la igualdad de género en la industria a nivel nacional.

27.11 El Comité examina la nota A-WP/564, presentada por Sudáfrica y el Reino Unido, relacionada con la promoción de la igualdad de género en la aviación mundial. El Comité toma nota con reconocimiento de las iniciativas emprendidas por Sudáfrica y el Reino Unido para promover la igualdad de género. El Comité reconoce que la desigualdad de género sigue siendo un problema considerable en la industria y recuerda la importancia de intercambiar mejores prácticas y experiencias. El Comité apoya la propuesta presentada en la nota de estudio e invita a los Estados miembros a elaborar planes de acción con plazos concretos e informar de sus progresos en futuras Asambleas. En este sentido, el Comité alienta a la OACI a continuar colaborando con los Estados en sus iniciativas para promover la igualdad de género y, en especial, teniendo en cuenta las lecciones extraídas y los resultados de la Cumbre Mundial sobre Igualdad de Género en la Aviación, de 2018.

27.12 El Comité examina la nota A-WP/220, presentada por Uruguay, acerca de la promoción de la participación de las mujeres en el sector de la aviación civil regional y mundial, mediante una serie de vías posibles, como la promoción de la igualdad de acceso a las oportunidades laborales, la educación y la instrucción, la representación y participación de las mujeres en la toma de decisiones, la sensibilización, la

recopilación de datos y el fortalecimiento de colaboraciones y asociaciones. El Comité acoge con beneplácito las propuestas para incentivar la igualdad de género en el sector de la aviación promoviendo el Programa OACI para la Igualdad de Género y la iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación. Además, alienta a la OACI a considerar la posibilidad de elaborar estudios y análisis que asistan a los Estados en sus iniciativas relativas a la igualdad de género.

27.13 El Comité examina la nota A-WP/563, presentada por Venezuela y apoyada por Argentina, Bolivia, Costa Rica, Panamá y República Dominicana, relacionada con el rol de la mujer en la industria de la aviación. El Comité aplaude los esfuerzos de Venezuela para promover la igualdad de género y, en especial, lograr la paridad de género en el nivel de la alta gerencia. El Comité expresa su apoyo a las propuestas de sensibilización sobre la igualdad de género, adopción de un enfoque programático para hacer frente a los problemas de igualdad de género a nivel nacional e intercambio de conocimientos y experiencias de mujeres líderes de la industria para incentivar a la nueva generación.

27.14 El Comité examina además la nota A-WP/264, presentada por la CAFAC en nombre de 54 Estados africanos, en la que se describen las actividades en materia de género que se llevaron a cabo en la región y se insta a los Estados miembros y la OACI a demostrar un mayor compromiso y liderazgo. El Comité elogia los avances logrados en la región y apoya las propuestas destinadas a que los Estados elaboren hojas de ruta y planes de implementación y promuevan la representación de las mujeres en puestos superiores, así como su participación en foros y reuniones de aviación, y faciliten la creación de capacidad para las mujeres en la aviación. El Comité también pide a la OACI que siga apoyando a los Estados a través de la promoción, la elaboración y la difusión de análisis, informes y orientaciones y la facilitación de la recopilación de datos. Además, el Comité destaca la importancia de tener en cuenta los efectos de la COVID-19 en las mujeres y de concederles prioridad en los programas de recuperación. El Comité reconoce asimismo la necesidad de que los Estados asignen más recursos para priorizar los programas de igualdad de género.

Iniciativas encabezadas por la industria

27.15 El Comité examina la nota WP/67, presentada por la IATA, la IFATCA y la IFALPA, y aplaude la iniciativa 25by2025, que es un paso importante y un excelente ejemplo impulsado por la industria para promover la igualdad de género y la representación de las mujeres.

27.16 El Comité reconoce la función de liderazgo de las partes interesadas de la industria como asociados clave de los Estados miembros y la OACI en la promoción de la igualdad de género en el sector. A este respecto, el Comité invita a los Estados miembros a que alienten a sus agentes de la industria a participar activamente en la campaña 25by2025 de la IATA y otras iniciativas similares.

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

28.1 Una delegación solicita que las notas de estudio se examinen de manera individual y en el orden siguiente: WP/284, WP/295, WP/429, WP/455, WP/456 y WP/430. El Comité Ejecutivo conviene en que las notas bajo esta cuestión se examinen de manera individual, pero en el orden que sigue: WP/429, WP/284, WP/295, WP/430, WP/455 y WP/456. Por lo tanto, el Comité empieza a considerar la nota WP/429, presentada por el Consejo, en la que se informa a la Asamblea acerca de la infracción del Convenio de Chicago por la República de Belarús en relación con el suceso del vuelo FR4978 de Ryanair ocurrido en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021. Además de la investigación de los hechos, el Consejo determinó que el 23 de mayo de 2021 el Gobierno de Belarús cometió un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas que iban a bordo. El Consejo decidió, también, que las acciones del Gobierno de Belarús constituyen una violación flagrante y grave del Convenio de Chicago que debe ponerse en conocimiento de la Asamblea en virtud del artículo 54 k) del Convenio. Por lo tanto, en la nota WP/429 se invita a la Asamblea a reconocer

la infracción de Belarús al Convenio de Chicago y a adoptar la resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de esa nota.

28.2 Una amplia mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyan la nota WP/429 y el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la misma, con lo que se respalda la determinación del Consejo de que las acciones del Gobierno de Belarús que llevaron al desvío del vuelo FR4978 de Ryanair para que aterrizara en el aeropuerto de Minsk el 23 de mayo de 2021 constituyen una violación flagrante y grave del Convenio de Chicago y un acto de interferencia ilícita contra la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional. Varias delegaciones elogian al Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) por haber llevado a cabo la investigación de manera profesional e imparcial y expresan su agradecimiento por su informe, que se basó en pruebas objetivas y reflejó una metodología equilibrada.

28.3 Al manifestar su apoyo a la nota WP/429, una delegación destaca que, si bien es preferible la resolución diplomática de los conflictos en entornos multilaterales, una solución amigable no es posible en este caso en vista de la flagrante infracción del Convenio por Belarús. Algunas delegaciones hacen énfasis en que la comunidad internacional no debería tolerar una conducta como la exhibida por el Gobierno de Belarús y que debería haber consecuencias cuando un Estado contratante viola el Convenio de Chicago. Una delegación pide a otras delegaciones que apoyen el proyecto de resolución de la Asamblea al destacar que se relaciona con una cuestión de importancia para la aviación civil internacional y que, por lo tanto, debería abordarla la Asamblea.

28.4 Un pequeño número de delegaciones que tomó la palabra no apoya la nota WP/429 ni el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la misma. Algunas de estas delegaciones mencionan que la metodología y las conclusiones del informe del FFIT no son profesionales, están sesgadas y carecen de objetividad. Algunas delegaciones expresan el punto de vista de que el asunto en cuestión es de carácter político y que, contrario a la bien establecida reputación de la OACI como órgano técnico, algunas delegaciones están usando a la Asamblea como plataforma para hacer avanzar sus intereses políticos y marginalizar a otros Estados. Al observar que el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/429 contraviene los principios fundamentales del Convenio de Chicago, esas delegaciones instan a la Asamblea a mantenerse al margen de la política y a concentrarse en las deliberaciones en torno a asuntos técnicos para promover la aviación civil internacional y la amistad entre las naciones. Una delegación argumenta que el FFIT no tenía ni mandato ni atribuciones para la pretendida investigación que alega haber realizado. Esa delegación es de la opinión de que, si bien el FFIT alegó haber entrevistado al controlador de tránsito aéreo que dejó Belarús después del suceso, no se proporcionaron pruebas que muestren que el testimonio del controlador se obtuvo sin coacción o que apoyen la autenticidad de la grabación de audio que supuestamente el controlador hizo en su teléfono celular en el centro de control de tránsito aéreo mientras se desarrollaba el suceso. A la luz de lo que precede, la delegación concluye que la nota WP/429 y el proyecto de resolución adjunto a la misma se basan en información infundada y, por lo tanto, constituyen una provocación directa contra la soberanía de Belarús. La delegación pregunta por qué la OACI no investigó un incidente que ocurrió hace algunos años cuando una aeronave que llevaba al presidente de Bolivia aterrizó en un Estado europeo.

28.4 *bis* Una delegación señala que, al día siguiente del incidente, ocho Estados europeos adoptaron medidas restrictivas unilaterales contra Belarús sin ninguna investigación previa.

28.5 Una delegación menciona que, contrariamente a lo que se había afirmado, el mandato del FFIT se basa en el artículo 55 del Convenio de Chicago y se le había asignado atribuciones claras, que fueron aprobadas por el Consejo. Dicha delegación también subraya que el informe del FFIT contenía pruebas claras de que Belarús había violado el Convenio de Chicago, así como el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971. Otra delegación recuerda que el Consejo aprobó la nota WP/429 tras rigurosas deliberaciones y un examen

minucioso en que una abrumadora mayoría de miembros del Consejo había expresado su apoyo a las medidas recomendadas en ella. Una delegación recuerda que, durante el examen en el Consejo, esa delegación señaló el carácter acusatorio y sesgado del informe del FFIT. Una delegación indica que el caso relativo al aterrizaje en Europa de una aeronave que transportaba al presidente de Bolivia era distinto del presente caso ya que la aeronave en cuestión era una aeronave de Estado y no una aeronave civil. Como tal, de conformidad con su artículo 3, las disposiciones del Convenio de Chicago no se aplicaban a ese caso.

28.6 El Comité concluye que un gran número de Estados había reconocido y condenado las infracciones del Convenio de Chicago por parte de la República de Belarús. Una clara mayoría de Estados había expresado su apoyo al proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/429. Un pequeño número de Estados no había apoyado ni la nota WP/429 ni el proyecto de resolución de la Asamblea correspondiente que figuraba en el apéndice. Seguidamente, el Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción del siguiente texto de resolución de la Asamblea:

Resolución 28/1: 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 presentes 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.

— — — — —

28.7 A petición de algunas delegaciones, el Comité procede a examinar la nota de estudio WP/284 junto con la nota de estudio WP/295, presentadas por Belarús.

28.8 En la nota de estudio WP/284, Belarús describe ciertas acciones de otros Estados como equivalentes a sanciones o medidas unilaterales que, según alega, infringen las disposiciones del Convenio de Chicago o son incompatibles con ellas, e invita a la Asamblea a respaldar un texto de resolución presentado en el apéndice de dicha nota en el que se pide a los Estados miembros de la OACI que adopten medidas destinadas a denunciar y detener la imposición y aplicación de sanciones y otras medidas unilaterales. En la nota WP/295, Belarús declara que algunos Estados de diseño de aeronaves registradas en Belarús están incumpliendo sus obligaciones en virtud del Anexo 8 al Convenio de Chicago de proporcionar la información que es necesaria para mantener la aeronavegabilidad y el funcionamiento seguro de las aeronaves en cuestión. En la nota WP/295 se invita a la Asamblea a respaldar el texto de resolución que se presenta en el apéndice de la misma en la que se exhorta a los Estados miembros de la OACI a tomar medidas para impedir supuestas actividades de los Estados de diseño que pudieran contravenir sus obligaciones de implementar los requisitos que se estipulan en las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 8 al Convenio de Chicago e infringir el mecanismo jurídico establecido por dicho Convenio.

28.9 Una gran mayoría de delegaciones que tomaron la palabra no apoyan las medidas indicadas en las notas de estudio WP/284 y WP/295. Con respecto a la nota de estudio WP/295, varios Estados de diseño expresan su desacuerdo con la afirmación de que se habían negado a proporcionar la información necesaria para mantener la aeronavegabilidad y el funcionamiento seguro de las aeronaves. Una delegación se opone a la nota de estudio WP/295 por considerar que confunde las obligaciones del Estado con las obligaciones del fabricante. Esa delegación, junto con las de otros Estados de diseño indican que gran parte de la información de aplicación relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y al funcionamiento seguro de las aeronaves se proporciona directamente a todos los Estados de matrícula, incluido Belarús, y

se pone a disposición del público a través de sus respectivos sitios web. Una delegación observa que el acceso a esta información está restringido en lo que respecta a los Estados sometidos a sanciones o a medidas restrictivas unilaterales, ya que el acceso a sus cuentas está suspendido.

28.10 Unas pocas delegaciones expresan su apoyo a las notas WP/284 y WP/295, y a los proyectos de resolución que figuran en adjunto. Al hacerlo, una delegación expresa su preocupación por la imposición por parte de otros Estados de medidas unilaterales y coercitivas contra otros Estados. Esa delegación también informa al Comité de que, como Estado víctima de esas medidas unilaterales y coercitivas, presentó la nota WP/366 sobre un tema similar para que lo examinara el Comité. Desde su punto de vista, era lamentable que la nota de estudio se hubiera remitido a la Comisión Económica. Otra delegación que apoya las notas WP/284 y WP/295 indica que las sanciones y otras medidas unilaterales contra Belarús señaladas en esas dos notas estudio fueron impuestas por algunos Estados inmediatamente después del suceso del vuelo FR4978 de Ryanair, en un momento en que ni siquiera se había iniciado una investigación sobre el asunto. Una delegación se pregunta por qué la OACI no investigó cuando en 2016 un avión de Belavia aterrizó en Kyiv y un pasajero fue detenido.

28.11 Se aclara que la referencia a la IATA en la nota WP/284, párrafo 2.3, no se originó, de ninguna manera, de comentarios de la IATA o de conversaciones con ésta.

28.12 A petición de una delegación apoyada por otra, el Comité acuerda proceder a una votación con respecto a las medidas solicitadas en las notas WP/284 y WP/295 respectivamente. Tras dos votaciones levantando la mano, no hay una clara mayoría de Estados que apoyen las notas WP/284 o WP/295, ni las resoluciones de la Asamblea que van adjuntas a las mismas. En consecuencia, el Comité no acuerda recomendar a la plenaria la adopción de los textos de resolución de la Asamblea propuestos en los apéndices de las notas WP/284 y WP/295.

28.13 Un pequeño número de Estados apoya las notas WP/284 y WP/295 y los proyectos de resolución de la Asamblea contenidos en los apéndices de dichas notas. Un pequeño número de Estados también expresa preocupación con respecto a que las sanciones y medidas unilaterales adoptadas por los Estados son incompatibles con los principios y disposiciones del Convenio de Chicago. El Comité pide a la Asamblea que inste a todos los Estados de diseño a seguir cumpliendo los requisitos pertinentes que se les dirigen en el Anexo 8.

28.14 Antes de pasar a examinar la nota WP/430, una delegación solicita que se examinen las notas WP/455 y WP/456. De conformidad con la práctica establecida del Comité, no se accede a la petición. Seguidamente, el Comité examina la nota WP/430, en la que se notifica la violación por parte de la Federación de Rusia de la soberanía exclusiva del espacio aéreo ucraniano, así como la matriculación doble de aeronaves y el hecho de permitir que las aeronaves vuelen sin llevar los documentos requeridos a bordo, que el Consejo considera que constituyen infracciones de los artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que deben notificarse a la Asamblea en virtud del artículo 54 k) de dicho Convenio. En la nota WP/430 se invita a la Asamblea a condenar esas infracciones e instar a la Federación de Rusia a poner fin de inmediato a esas infracciones y a adoptar el proyecto de resolución que se presenta en el apéndice C.

28.15 Una delegación, apoyada por otras dos delegaciones, presenta una moción para que el Comité decida sobre la pregunta: “¿Apoya las medidas contenidas en la nota de estudio WP/430 presentada por el Consejo de la OACI?”. La misma delegación, apoyada por otra, pide que el voto sobre la pregunta se realice de manera secreta de conformidad con el artículo 47 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional*. No hubo oposición a esta moción. Se obtiene un total de 124 votos válidos, con 82 votos a favor, 15 en contra y 27 abstenciones. Con una clara mayoría del Comité que expresa su apoyo a las medidas contenidas en la nota WP/430, el Comité recomienda por

lo tanto a la plenaria adoptar dichas medidas, incluido el texto del proyecto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice C de la nota WP/430, el cual es el siguiente:

Resolución 28/2: **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.

28.16 El Comité también examina la nota WP/455 Revisión núm. 1, presentada por la Federación de Rusia y la nota WP/456, presentada por la Federación de Rusia y copatrocinada por Nicaragua. La nota WP/455 caracteriza las medidas de un grupo de Estados miembros de la OACI como medidas restrictivas unilaterales que, según la Federación de Rusia, infringen los artículos 4, 9, 22, 44 y 82 del Convenio. La nota WP/456 caracteriza ciertas acciones de varios Estados como medidas restrictivas unilaterales que la Federación de Rusia afirma que socavan los fundamentos del Convenio y propone una resolución que cubre el mismo tema.

28.17 Antes de que se inicie el examen de las notas WP/455 y WP/456, una delegación, apoyada por otra, presenta una moción para que el Comité se pronuncie sobre la pregunta siguiente: “¿Apoya las medidas contenidas en las notas WP/455 y WP/456 presentadas por la Federación de Rusia?” Una delegación solicita que la votación se realice de forma nominal. Otra delegación propone que se celebre una votación sobre cada una de las notas de estudio por separado, manifestando preocupación por que los Estados pueden tener posiciones diferentes sobre las notas estudio. Aunque varias delegaciones apoyan este punto de vista, otra delegación opina que debe votarse sobre las dos notas de estudio en forma conjunta. Por consiguiente, a la pregunta “Tras una votación a mano alzada sobre la pregunta “¿Está de acuerdo en que las dos notas de estudio se examinen por separado?”, se obtiene una clara mayoría a favor de que se vote sobre las dos notas de estudio conjuntamente. Luego se aclara que la intención no era presentar una moción para su consideración, sino simplemente pedir una explicación sobre si la votación de las notas estudio se realizaría por separado. Una delegación solicita hacer una declaración sobre las notas WP/455 y WP/456 antes de proceder a la votación. La solicitud es apoyada por algunas delegaciones, quienes se manifiestan preocupadas por el hecho de que estas dos notas no se consideren dada la moción pendiente, de acuerdo con el Reglamento interno permanente. El Comité conviene en proceder conforme a su práctica establecida de que las notas se den por leídas y no se presenten, y por lo tanto en proceder directamente a

la votación. Con respecto a la moción inicial presentada, se obtiene un total de 97 votos, con 8 votos a favor, 62 votos en contra y 27 abstenciones. Con una clara mayoría del Comité que no apoya las medidas contenidas en las notas WP/455 Revisión núm. 1 y WP/456, el Comité recomienda por lo tanto a la plenaria no apoyar dichas medidas, y no adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de la nota WP/456. Después de la votación, una delegación observa que la votación equivale de hecho a un voto en contra del Convenio, de las resoluciones de la Asamblea y de otros instrumentos internacionales pertinentes.

28.18 El Comité examina la nota WP/78, presentada por el Consejo, en la cual se invita a la Asamblea a reconocer la infracción por parte de la República Popular Democrática de Corea (RPDC) de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y a adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la RPDC, propuesto en el apéndice. Al mismo tiempo, el Comité examina la nota WP/191, presentada por la RPDC. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota de las graves preocupaciones relativas al desenvolvimiento de la aviación civil en la RPDC, así como a autorizar a la Secretaría de la OACI a tomar medidas a través del enlace con los Estados miembros de la OACI responsables, para que se reanuden cuanto antes los servicios aeronáuticos como SITA, SADIS, JEPPESEN y Collins, actualmente suspendidos en la RPDC. Además, se invita a la Asamblea a solicitar a la OACI que reanude sus actividades técnicas en la RPDC, incluido el taller cívico-militar previsto.

28.19 La gran mayoría de las delegaciones que hacen uso de la palabra reconoce y condena las violaciones del Convenio de Chicago por parte de la RPDC, conforme se explica en la nota WP/78, y apoya el proyecto de resolución de la Asamblea contenido en el apéndice de dicha nota. El Comité insta a la RPDC a cumplir estrictamente las disposiciones del Convenio de Chicago, sus Anexos y Protocolos conexos, así como con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para que no se repitan estas actividades potencialmente peligrosas. Varias delegaciones también hacen referencia a los recientes lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la RPDC que no se notificaron en la nota de estudio.

28.20 La delegación de la RPDC rechaza vehementemente la nota WP/78 y afirma que se dio toda la consideración del caso a la seguridad operacional de la aviación civil, y que no se produjo un accidente mortal o incidente alguno como consecuencia de los lanzamientos de los misiles. También menciona que los lanzamientos se realizan con el objetivo de garantizar la paz regional. La delegación asevera además que por más de medio siglo, su Estado se ha mantenido técnicamente en guerra con los Estados Unidos, y que los lanzamientos de misiles se ejecutan alrededor de la península de Corea para garantizar la seguridad. Una delegación expresa la opinión de que el Comité Ejecutivo se ocupa de un asunto que escapa a su jurisdicción, y que el Consejo recientemente electo debería reexaminar este tema a fin de poder abordarlo de forma imparcial. Esa misma delegación señala que, al examinar esta materia, la Asamblea no está contribuyendo con los objetivos del Convenio de Chicago. Otra delegación apoya esta posición e indica que, si bien no respalda el lanzamiento de misiles sin previo aviso, la imposición de sanciones a la RPDC puede tener repercusiones negativas para ese Estado. Tampoco apoya la votación sobre este asunto y sugiere que la OACI siga comunicándose con la RPDC para resolverlo.

28.21 Una delegación manifiesta que la Asamblea no es el foro adecuado para debatir las sanciones impuestas a la RPDC. Otra delegación pone de relieve el hecho de que, ya en varias ocasiones pasadas, se han hecho lanzamientos de misiles sin previo aviso y que estas acciones son actos bárbaros.

28.22 Una delegación menciona haber notado las divergencias de opinión, por lo que hace un llamado a la OACI, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, para que promueva el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional. La misma delegación opina que la aviación civil no debería politizarse y que las sanciones no deben ser el objetivo. Habida cuenta de que la aviación está recuperándose de la pandemia de COVID-19, debería invitarse a los Estados a colaborar y a entablar un diálogo constructivo.

28.23 Con respecto a la nota WP/191, el Comité toma nota de las preocupaciones que manifiesta la RPDC en su nota, si bien no apoya las medidas propuestas en la misma. En ese sentido, una delegación recuerda que todos los Estados miembros de las Naciones Unidas y los organismos especializados de dicha organización tienen la obligación jurídica internacional de aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad, por lo que, ni la OACI ni sus Estados miembros pueden levantar esas medidas.

28.24 La delegación de la RPDC, apoyada por otra delegación, resalta que los Estados Unidos mantiene suspendidos los servicios de navegación aérea como SITA y JEPPESEN en su Estado desde 2017, lo que constituye una clara infracción de los artículos 28 y 44 del Convenio de Chicago, lo cual debería notificarse a la Asamblea en virtud del artículo 54 k). La delegación también subraya que la iniciativa Ningún País se Queda Atrás no podría cumplirse sin el apoyo a las actividades técnicas.

28.25 El Comité Ejecutivo acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la resolución siguiente:

Resolución 28/3: 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 presentes 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.

— — — — —

28.26 El Comité considera la nota WP/225, presentada por Nueva Zelandia, en la cual se ponen de relieve las dificultades que enfrentan las delegaciones a la hora de presentar las credenciales impresas para la Asamblea, lo cual podría mitigarse con el uso de tecnología. Luego de una serie de intervenciones de delegaciones en apoyo a la propuesta, la Secretaría aclara que en la nota de estudio no se invita a la Asamblea a tomar una decisión de inmediato sobre el uso de medios tecnológicos, sino que se pide al Consejo considerar alternativas tecnológicas en sustitución de la presentación de credenciales impresas. En opinión de la Secretaría, dichas alternativas deberían examinarse a la luz de tecnologías normalizadas que ofrezcan certeza, así como de la disponibilidad de los fondos necesarios. Como recordatorio, la Secretaría también señala que el requisito actual de la OACI de presentar documentos originales, que es congruente con el proceso que se sigue en la Asamblea General de las Naciones Unidas, ofrece ya un buen grado de flexibilidad por medio de opciones locales, como la expedición de credenciales por parte de los embajadores y embajadoras en Canadá o los jefes o jefas de las misiones permanentes ante las Naciones Unidas o la OACI.

28.27 Si bien una delegación manifiesta inquietudes y reservas con respecto a los aspectos financieros y de seguridad en relación con las alternativas tecnológicas, la gran mayoría de las delegaciones expresa su apoyo a la nota de estudio para que el Consejo considere la aplicación de dichas alternativas a tiempo para el próximo período de sesiones de la Asamblea en 2025, cuidando de preservar la necesaria autenticidad de las credenciales.

28.28 El Comité examina la nota WP/232 relativa a los avances de las iniciativas mundiales, regionales y de la industria destinadas a mitigar los riesgos que las zonas de conflicto plantean para la aviación civil, presentada por Canadá y copatrocinada por Australia, Estados Unidos, Jordania, Kenya, Nueva Zelandia, República de Corea, la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), así como la nota WP/155, presentada por Ucrania, sobre las especificaciones relativas a la evaluación de los riesgos y amenazas que afectan la seguridad de la aviación civil y la seguridad operacional de las aeronaves civiles sobre zonas de conflicto armado a cerca de ellas y en el contexto de la ley marcial declarada de un Estado.

28.29 En relación con la nota WP/232, el Comité recuerda que, en respuesta al derribamiento del vuelo 17 de Malaysian Airlines en 2014, la OACI elaboró y publicó el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084). Tras el derribamiento, en 2020, del Vuelo 752 de Ukrainian International Airlines, el Consejo de la OACI recibió con beneplácito la iniciativa “Cielos Más Seguros” y estableció un programa de trabajo renovado sobre el riesgo que representan las zonas de conflicto. El Comité toma nota del hecho de que, de forma paralela a estos esfuerzos, se han emprendido varias otras iniciativas mundiales y regionales dirigidas a mejorar la gestión eficaz de los riesgos en el espacio aéreo, pero que queda un considerable volumen de trabajo que hacer para mejorar todavía más la seguridad operacional y la seguridad de las operaciones de la aviación civil sobre zonas de conflicto o cerca de ellas. Una gran mayoría de las delegaciones que toman la palabra apoyan la nota WP/232. El Comité respalda la propuesta de dar prioridad al examen del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084).

28.30 El Comité examina la nota WP/155 y toma nota de que los conflictos armados plantean riesgos a las operaciones de la aviación civil que no pueden anticiparse o preverse. El Comité coincide en que es necesario realizar un análisis adecuado para evaluar los riesgos, en particular con respecto a la incapacidad de un Estado para controlar su territorio soberano y el espacio aéreo sobre el mismo. El Comité toma nota de que ciertos tipos de información, en la mayoría de los casos información militar clasificada, dificultan la debida evaluación de los riesgos sobre o cerca de zonas de conflicto, y específicamente cuando se declara la ley marcial en un Estado. El Comité coincide en que el Consejo debería estudiar las posibilidades de evaluar más profundamente los riesgos y amenazas a las operaciones de la aviación civil sobre o cerca de zonas de conflicto.

APÉNDICE

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO CONSIDERADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

A41-WP/30 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS PLAN
Revisión núm. 1 DE INCENTIVOS PARA LIQUIDAR LAS CUOTAS ATRASADAS DESDE HACE
EX/18; AD/2 LARGO TIEMPO
(11/07/2022)

A41-WP/30 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS PLAN
Revisión núm. 1 DE INCENTIVOS PARA LIQUIDAR LAS CUOTAS ATRASADAS DESDE HACE
Adenda núm. 1 LARGO TIEMPO
EX/18; AD/2 (27/09/2022)

A41-WP/30 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS PLAN
Revisión núm. 1 DE INCENTIVOS PARA LIQUIDAR LAS CUOTAS ATRASADAS DESDE HACE
Adenda núm. 2 LARGO TIEMPO (30/09/2022)
EX/18; AD/2

A41-WP/30 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS PLAN
Revisión núm. 1 DE INCENTIVOS PARA LIQUIDAR LAS CUOTAS ATRASADAS DESDE HACE
Adenda núm. 3 LARGO TIEMPO
EX/18; AD/2 (03/10/2022)

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021

A41-WP/641 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 11
EX/295 (03/10/2022)

Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19

A41-WP/20 RESULTADOS DEL COMPONENTE DE FACILITACIÓN DE LA CONFERENCIA DE
Revisión núm. 1 ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19
EX/8 (01/08/2022)

A41-WP/26 RESULTADOS DE LAS SESIONES PLENARIAS DE NIVEL MINISTERIAL DE LA
EX/14 CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19
(14/07/2022)

A41-WP/57 APLICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES A37-13, A39-24 Y A40-14, EL PROGRAMA
Revisión núm. 1 CAPSCA DE LA OACI Y LAS DISPOSICIONES MÉDICAS DURANTE EMERGENCIAS
EX/27 DE SALUD PÚBLICA
(15/09/2022)

A41-WP/63 ENSEÑANZAS ADQUIRIDAS SOBRE LA COVID-19 Y EL GRADO DE PREPARACIÓN
EX/32 PARA FUTURAS PANDEMIAS
(27/07/2022)

A41-WP/102 ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO OPERACIONAL PARA LA GESTIÓN DE
Revisión núm. 1 CRISIS A VARIOS NIVELES
EX/48 (15/09/2022)

A41-WP/201 PROMOVER LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN ESTABLECIENDO UN
EX/89 MECANISMO FORMAL PARA MINIMIZAR LA CONFUSIÓN DEL PÚBLICO VIAJERO
(02/08/2022)

A41-WP/203 EX/91	PROGRAMA DE RESPUESTA FRENTE A UNA CRISIS SANITARIA PARA MITIGAR LA PROPAGACIÓN DE ENFERMEDADES INFECCIOSAS EN EL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL (01/08/2022)
A41-WP/213 EX/99	ARREGLOS DE FACILITACIÓN PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL MÁS ALLÁ DE LA PANDEMIA DE COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/321 EX/137	MATERIALIZACIÓN DE LAS ORIENTACIONES DADAS EN LA HLCC 2021 RESPECTO A LA REESTRUCTURACIÓN DE MEDIDAS ORIENTADAS A LA ATENCIÓN DE PANDEMIAS EN EL CAMPO DE LA AVIACIÓN (01/08/2022)
A41-WP/363 EX/162	RECONOCIMIENTO DE UN CORREDOR SANITARIO COMUN FRENTE A PANDEMIAS (02/08/2022)
A41-WP/521 Revisión núm. 1 EX/251	INDONESIA'S BIOSAFETY SAFETY MANAGEMENT AIRPORT STRATEGY DURING THE COVID-19 PANDEMIC (20/09/2022) *Nota de información
A41-WP/546 EX/260	RESPONSE TO THE CHALLENGES PRESENTED BY COVID-19 PANDEMIC (13/09/2022) * Nota de información
A41-WP/570 EX/267	THE ROLE OF NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION COMMITTEE (NATFC) DURING THE CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19) PANDEMIC (13/09/2022) * Nota de información
A41-WP/583 EX/271	تجربة سلطنة عُمان في التعامل مع جائحة كورونا (كوفيد-19) في قطاع الطيران المدني (استدامة حركة النقل الجوي أثناء الجوائح) (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/590 EX/273	NEW DEAL FOR AVIATION (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/618 EX/290	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12 (02/10/2022)

Cuestión 13: Programas de facilitación

A41-WP/9 EX/4	NOVEDADES RELATIVAS AL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI (10/05/2022)
A41-WP/10 EX/5	NOVEDADES RELATIVAS A LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA OACI DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJERAS Y VIAJEROS (TRIP DE LA OACI) (16/06/2022)
A41-WP/18 EX/6	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA FACILITACIÓN (12/07/2022)
A41-WP/19 EX/7	NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 – FACILITACIÓN (15/06/2022)

A41-WP/21 Revisión núm. 1 EX/9	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIARES (09/09/2022)
A41-WP/54 EX/25	PREVENCIÓN Y COMBATE A LA TRATA DE PERSONAS EN EL ÁMBITO DE LOS EXPLOTADORES AEROPORTUARIOS EN LA REGIÓN Y LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL (06/07/2022)
A41-WP/73 Revisión núm. 1 EX/277	EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y LAS LEYES DE PROTECCIÓN DE DATOS (19/09/2022)
A41-WP/76 Revisión núm. 1 EX/38	CONSTRUIR UN MARCO RESILIENTE PARA FUTURAS EPIDEMIAS (29/08/2022)
A41-WP/77 Revisión núm. 1 EX/39	ESTABLECIMIENTO DE UNA RESOLUCIÓN SOBRE PRINCIPIOS DE ALTO NIVEL PARA EL FUTURO DE LA EXPERIENCIA DE VIAJE DEL PÚBLICO PASAJERO (29/08/2022)
A41-WP/79 Revisión núm. 1 EX/41	ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD: VIAJE DIGNO PARA TODAS LAS PERSONAS (29/08/2022)
A41-WP/81 EX/42	VERIFICACIÓN PREVIA AL VIAJE Y PROCESOS DE DIGITALIZACIÓN (28/07/2022)
A41-WP/82 EX/43	UN ENFOQUE INTEGRADO DE LA SALUD, LA FACILITACIÓN Y LA RESPUESTA A LAS CRISIS (29/07/2022)
A41-WP/88 EX/44	INCLUIR EN LA SECRETARIA GENERAL DE LA OACI UNA SECCION DEDICADA A LA POLITICA DE ASISTENCIA A LAS VICITMAS Y FAMILIAS DE LA OACI (28/07/2022)
A41-WP/98 EX/47	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS EN LOS PLANES DE EMERGENCIA DE LOS AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS (ACI-IATA) (03/08/2022)
A41-WP/141 EX/58	PAKISTAN'S WORK ON FACILITATION (02/08/2022) *Nota de información
A41-WP/142 EX/59	FOMENTAR AÚN MÁS UNA IDENTIDAD ÚNICA (ONE ID) PARA MAYOR COMODIDAD DE LAS PASAJERAS Y LOS PASAJEROS Y LOS VIAJES SIN CONTACTO FÍSICO (02/08/2022)
A41-WP/143 EX/60	EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y LA PROTECCIÓN DE LOS DATOS DE LAS PASAJERAS Y LOS PASAJEROS (01/08/2022)
A41-WP/144 EX/61	APOYANDO MECANISMOS EFICACES DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES (02/08/2022)

A41-WP/145 EX/62	CONSIDERACIONES SOBRE LA FACILITACIÓN Y EL CAPSCA PARA APOYAR A LOS ESTADOS MIEMBROS (02/08/2022)
A41-WP/146 EX/63	FACILITACIÓN DE LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS Y DE LOS MOVIMIENTOS DE PASAJERAS Y PASAJEROS EN LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (02/08/2022)
A41-WP/176 EX/80	MEJORAMIENTO DE LA RESPUESTA COORDINADA PARA MITIGAR CRISIS MUNDIALES (02/08/2022)
A41-WP/182 EX/83	PROPUESTA PARA CREAR UN EQUIPO ESPECIAL DE DIGITALIZACIÓN MULTIDISCIPLINARIA DE LA CARGA AÉREA (02/08/2022)
A41-WP/185 EX/84	ESTRATEGIA SOBRE LA ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD (02/08/2022)
A41-WP/194 EX/87	NECESIDAD DE ACTUALIZAR Y ARMONIZAR EL MANUAL DE FACILITACIÓN CON EL FORMATO ACTUALIZADO DE LOS SARPS DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/204 Revisión núm. 1 EX/92	“ARMONIZACIÓN DE LOS VIAJES AÉREOS” UN MARCO DE REQUISITOS SANITARIOS UNIVERSALMENTE RECONOCIDO Y ARMONIZADO PARA EL PÚBLICO PASAJERO POR VÍA AÉREA (30/08/2022)
A41-WP/257 EX/110	ARMONIZACIÓN DE LAS NORMAS SOBRE EL TRATO DE LAS TRIPULACIONES EN TODO EL MUNDO (02/08/2022)
A41-WP/259 EX/111	ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA FACILITACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/272 EX/119	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES (02/08/2022)
A41-WP/312 EX/133	APLICACIÓN DEL ANEXO 9 Y ESTABLECIMIENTO DE LAS BASES PARA LA REALIZACIÓN DE AUDITORÍAS A NIVEL ESTATAL (02/08/2022)
A41-WP/313 EX/134	CONSIDERACIÓN Y REVALUACIÓN DE LOS CERTIFICADOS DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN (CMT), AL GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (01/08/2022)
A41-WP/315 EX/135	DESARROLLO DE UNA POLÍTICA COMÚN PARA LA VALIDEZ DE LOS PASAPORTES (01/08/2022)
A41-WP/318 EX/136	LA IMPORTANCIA DE UNA ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LUCHAR CONTRA LA TRATA DE PERSONAS EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/339 EX/161	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES (02/08/2022)

- A41-WP/340
EX/144 ACCESIBILIDAD Y DISEÑO UNIVERSAL EN LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO — ESTABLECIMIENTO DE DIRECTRICES GENERALES Y MEJORES PRÁCTICAS PARA PASAJEROS/AS CON MOVILIDAD REDUCIDA (02/08/2022)
- A41-WP/345
EX/147 DATOS EXIGIDOS A PASAJEROS POR LOS ESTADOS: USO EFICIENTE DE LA INFORMACIÓN DISPONIBLE CON MIRAS A UNA PLATAFORMA DE INGRESO ÚNICA (02/08/2022)
- A41-WP/358
EX/156 APLICACIÓN DE PROHIBICIONES DE VIAJE RELACIONADAS CON LA PANDEMIA (02/08/2022)
- A41-WP/359
EX/157 ASISTENCIA A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (PMR) (02/08/2022)
- A41-WP/390
EX/179 CREACIÓN DE UNA DEFINICIÓN DE FACILITACIÓN (02/08/2022)
- A41-WP/397
Revisión núm.2
EX/182 LIMITACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA ESTATAL A LOS EXPLOTADORES AÉREOS DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (20/09/2022)
- A41-WP/412
EX/183 PREVENCIÓN Y COMBATE A LA TRATA DE PERSONAS EN EL ÁMBITO DE LOS EXPLOTADORES AEROPORTUARIOS EN LA REGIÓN Y LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL (02/08/2022)
- A41-WP/420
EX/188 DISEÑO DE ORIENTACIÓN Y CAPACITACIÓN DESTINADA A LA LUCHA CONTRA LA TRATA DE PERSONAS, BASADA EN LA IDENTIFICACIÓN DE COMPORTAMIENTOS ANÓMALOS (02/08/2022)
- A41-WP/461
EX/212 ENHANCING ACCESSIBILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY IN AVIATION (02/08/2022) *Nota de información
- A41-WP/494
Revisión núm.1
EX/238 CONTRIBUTIONS OF PAPERLESS TRAVEL TO CHINA'S COVID-19 RESPONSE EFFORTS (15/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/527
EX/253 تجربة المملكة في التعامل مع الأشخاص الممنوعين من الدخول أثناء فترة جائحة كورونا (12/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/533
EX/254 BIOMETRIC TECHNOLOGY TO IMPROVE FACILITATION AND INCREASE SECURITY IN AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/544
EX/258 IMPROVING ACCESSIBILITY IN BRAZIL CIVIL AVIATION (13/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/619
EX/291 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 13 (02/10/2022)

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

A41-WP/4 EX/1	EJECUCIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP) (27/06/2022)
A41-WP/5 EX/2	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (11/07/2022)
A41-WP/22 EX/10	CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (07/07/2022)
A41-WP/23 EX/11	INFORME SOBRE EL AÑO DE LA CULTURA DE LA SEGURIDAD 2021 DE LA OACI (30/05/2022)
A41-WP/25 EX/13	RECONOCIMIENTO DE EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD – CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (ONE STOP SECURITY- OSS) (01/08/2022)
A41-WP/64 EX/33	INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS PLANES DE TRABAJO Y LAS ESTRATEGIAS DE CIBERSEGURIDAD DE LA OACI (22/07/2022)
A41-WP/74 EX/36	DESARROLLO DE UN MARCO PARA LA CIBERSEGURIDAD (26/07/2022)
A41-WP/75 EX/37	MANTENER UNA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EFECTIVA EN EL MUNDO POS-COVID-19 (27/07/2022)
A41-WP/130 EX/54	FACTORES HUMANOS EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/137 EX/56	ACTUALIZACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP) (02/08/2022)
A41-WP/151 EX/66	LA COMPLEJIDAD DE LA CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022)
A41-WP/152 EX/67	POSIBLES BENEFICIOS DE LAS TÉCNICAS A DISTANCIA COMO MEDIO COMPLEMENTARIO PARA REALIZAR UNA VIGILANCIA EFICAZ DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/154 EX/68	IMPORTANCIA CONTINUA DE LA CULTURA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A MEDIDA QUE SE RECUPERAN LOS VIAJES AÉREOS (02/08/2022)
A41-WP/156 EX/70	IMPORTANCIA DE LA COLABORACIÓN Y LAS ASOCIACIONES PARA MEJORAR LA CULTURA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (01/08/2022)
A41-WP/158 EX/72	CREACIÓN DE CAPACIDAD E INSTRUCCIÓN EN CIBERSEGURIDAD DESTINADA A LOS ESTADOS (02/08/2022)

A41-WP/189 EX/85	EVALUACIÓN E INNOVACIÓN DE LOS PLANES Y PROGRAMAS AVSEC DE LA OACI (02/08/2022)
A41-WP/222 EX/102	RESPONDER AL AUMENTO DE CASOS DE INSUBORDINACIÓN A BORDO CON NUEVAS MEDIDAS (02/08/2022)
A41-WP/231 EX/104	ESTRATEGIA DE CULTURA DE LA CIBERSEGURIDAD (02/08/2022)
A41-WP/238 Revisión núm. 2 EX/106	COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA PROMOVER EL DESARROLLO Y USO DE EQUIPOS AVANZADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (23/08/2022)
A41-WP/241 EX/108	LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A TRAVÉS DEL ENFOQUE DE CONFIANZA CERO (02/08/2022)
A41-WP/243 EX/109	PROMOVER LA COOPERACIÓN ENTRE ORGANIZACIONES Y ORGANISMOS REGIONALES PARA AUMENTAR LA EFICACIA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/267 EX/116	CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINICANA (02/08/2022) *Nota de información
A41-WP/271 EX/118	PROPUESTA DE MARCO DE REGLAMENTACIÓN PARA LA LUCHA CONTRA LOS DRONES ERRANTES (02/08/2022)
A41-WP/281 EX/121	GOBERNANZA DE LA CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (28/07/2022)
A41-WP/282 Revisión núm. 1 EX/122	PROPUESTA DE ELABORACIÓN DE NORMAS INTERNACIONALES SOBRE EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN VOLUNTARIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ASVR) Y PARA MEJORAR EL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN (10/08/2022)
A41-WP/293 EX/126	SANCIONES APLICABLES A PERSONAS DISRUPTIVAS (08/08/2022) *Nota de información
A41-WP/302 EX/130	FOMENTO DEL APOYO Y LA COOPERACIÓN REGIONAL E INTERNACIONAL EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022)
A41-WP/330 EX/140	AMENAZAS A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGOS (02/08/2022)
A41-WP/331 EX/141	EXPERIENCIA REGIONAL OACI-SAM EN LA IMPLEMENTACION DEL GASeP EN BASE A LA HOJA DE RUTA DEL GRUPO AVSEC/FAL NACC/SAM OACI-CLAC ACORDADA EN PANAMÁ EL 2018 (02/08/2022)
A41-WP/333 EX/143	REPLANTEAMIENTO DE PLAZOS Y PORCENTAJES DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)

A41-WP/347 Revisión núm. 1 EX/149	THREAT POSED TO CIVIL AVIATION BY MAN-PORTABLE AIR DEFENCE SYSTEMS (MANPADS) (01/09/2022) *Nota de información
A41-WP/349 EX/150	ASISTENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS DE DETECCIÓN Y ACTUACIÓN ANTE COMPORTAMIENTOS ANÓMALOS EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022)
A41-WP/374 EX/170	PREPARACIÓN DEL PERSONAL PARA LA CIBERSEGURIDAD DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN TIEMPOS ORDINARIOS Y DE CRISIS (02/08/2022)
A41-WP/387 EX/176	DISEÑO DE MECANISMO PARA EVALUAR LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (GASeP) (02/08/2022)
A41-WP/388 EX/177	FORTALECER LA RESPUESTA ANTE LA AMENAZA DEL ELEMENTO INTERNO EN LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022)
A41-WP/416 EX/187	DESARROLLO DE iPACK PARA LA ASISTENCIA A LOS ESTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE CIBERSEGURIDAD REQUERIDA POR LA OACI (02/08/2022)
A41-WP/422 EX/189	DESARROLLO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (08/08/2022) *Nota de información
A41-WP/423 EX/190	AVANCES EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022) *Nota de información
A41-WP/480 EX/228	CONTINUOUS IMPLEMENTATION AND MONITORING OF SECURITY CULTURE ACTIVITIES (02/09/2022) *Nota de información
A41-WP/517 EX/249	DEVELOPMENT OF GENERAL AVIATION SECURITY CAPABILITIES THROUGH THE EU-WCO-COLIBRI PROJECT (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/518 EX/250	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/524 EX/252	BEST PRACTICES AND ACHIVEMENTS OF PROMOTING SECURITY CULTURE IN THE REPUBLIC OF KOREA (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/539 EX/255	UPDATE ON THE UNITED STATES FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION'S UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS SECURITY ACTIVITIES (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/613 EX/286	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 14 (04/10/2022)

Cuestión 15: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

A41-WP/7 EX/3	EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE AUDITORÍA BAJO EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DE LA OACI (16/06/2022)
A41-WP/27 EX/15	INFORME SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) Y EXAMEN POSTERIOR A LA IMPLEMENTACIÓN (09/06/2022)
A41-WP/59 EX/28	IMPACTO DE LA ACTUALIZACIÓN DE LAS PREGUNTAS DEL PROTOCOLO (PQS) EN LOS PORCENTAJES DE IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LOS ESTADOS AUDITADOS (25/07/2022)
A41-WP/202 EX/90	ESTABLECIMIENTO DE UN PLAZO PARA EL PROCESO DE ACEPTACIÓN POR LA OACI DEL PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS (CAP) (02/08/2022)
A41-WP/212 EX/98	MEJORA CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN – ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (02/08/2022)
A41-WP/309 EX/131	UTILIZAR UN ENFOQUE TEÓRICO Y PRÁCTICO COMPLETO PARA FORMAR AL PERSONAL QUE PARTICIPA EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/379 EX/173	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE MEDIDAS CORRECTIVAS DE CADA ESTADO EN EL MARCO EN LÍNEA DEL CMA DEL USOAP (02/08/2022)
A41-WP/386 EX/175	REVAMPING OF REGULATORY OVERSIGHT SYSTEM IN PAKISTAN (02/08/2022) *Nota de información
A41-WP/457 EX/211	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE MEDIDAS CORRECTIVAS DE CADA ESTADO EN EL MARCO EN LÍNEA DEL CMA DEL USOAP (02/08/2022)
A41-WP/488 EX/235	FORTALECIMIENTO DE LOS EQUIPOS DE AUDITORES DE LA USAP-CMA PARA LA EVALUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS EN CIBERSEGURIDAD SOLICITADOS EN EL ANEXO 17 (02/08/2022)
A41-WP/558 EX/262	STATUS OF PROGRESS TO ADDRESS DEFICIENCIES IDENTIFIED BY ICAO DURING ITS SAFETY OVERSIGHT ACTIVITIES (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/598 EX/276	USOAP PROTOCOL QUESTIONS TO INCLUDE FLIGHT DISPATCH (14/09/2022) *Nota de información
A41-WP/612 EX/285	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 15 (04/10/2022)

Cuestión 16: Protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local

A41-WP/93 Revisión núm. 1 EX/45	LA AVIACIÓN CIVIL Y EL MEDIOAMBIENTE (31/08/2022)
A41-WP/95 EX/46	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE — DISPOSICIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL (22/08/2022)
A41-WP/163 EX/73	ASSESSMENT OF NOISE POLLUTION IN AIRCRAFT HANGARS (22/07/2022) *Nota de información
A41-WP/168 EX/75	INCREMENTO DE LA TRANSPARENCIA SOBRE EL PROCESO DEL CAEP PARA LA ELABORACIÓN DE LAS NORMAS DE “RIGUROSIDAD DUAL” (01/08/2022)
A41-WP/209 EX/95	CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA EN MATERIA DE RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL (02/08/2022)
A41-WP/601 EX/278	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16 (28/09/2022)

Cuestión 17: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

A41-WP/167 Revisión núm. 1 EX/74	TECNOLOGÍA PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CARBONO – MARCO NORMATIVO QUE FACILITE EL DESARROLLO DE LA TECNOLOGÍA AERONÁUTICA Y DE MOTORES PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CARBONO (29/08/2022)
A41-WP/169 EX/76	CUESTIONES DE IMPLANTACIÓN CON RESPECTO A LAS HIPÓTESIS DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO2 DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y SU INTERRELACIÓN CON EL CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/172 EX/77	MEJORAMIENTO DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN OPERACIONES AÉREAS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS COMO FACTOR ALTAMENTE EFECTIVO PARA LA REDUCCIÓN REAL DE LAS EMISIONES MUNDIALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y EL LOGRO DE LA NEUTRALIDAD DE CARBONO PARA MEDIADOS DEL SIGLO (01/08/2022)
A41-WP/173 EX/78	IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA Y RECONOCIMIENTO DE COMBUSTIBLES ADMISIBLES (02/08/2022)
A41-WP/206 EX/94	NECESIDAD DE IMPULSAR UN ESQUEMA NORMATIVO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO DE LOS COMBUSTIBLES SOSTENIBLES DE AVIACIÓN (02/08/2022)

A41-WP/210 EX/96	LOS ESFUERZOS DE LOS AEROPUERTOS POR LOGRAR LA DESCARBONIZACIÓN, APOYO REQUERIDO Y UN ENFOQUE DE COLABORACIÓN CON LOS GOBIERNOS Y LAS PARTES INVOLUCRADAS (02/08/2022)
A41-WP/280 EX/120	REDUCTION OF CO ₂ EMISSIONS THROUGH THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL MEASURES (05/08/2022) *Nota de información
A41-WP/351 EX/152	CLIMATE ACTION FROM ANSPs IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (18/07/2022) *Nota de información
A41-WP/362 EX/160	AVIATION DECARBONIZATION PATHWAYS PLACED IN THE CONTEXT OF PARIS AGREEMENT TEMPERATURE TARGETS (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/368 EX/166	CAMBIO CLIMÁTICO (26/08/2022)
A41-WP/369 EX/167	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO (27/08/2022)
A41-WP/413 EX/184	OPINIÓN DE LA ICSA SOBRE UN OBJETIVO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES CO ₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (30/08/2022)
A41-WP/415 EX/186	EL DESARROLLO EXITOSO DE UNA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN SOSTENIBLE NECESITA UNA TRANSICIÓN JUSTA A UN FUTURO DE CARBONO CERO (31/08/2022)
A41-WP/428 EX/194	ACUERDO DE LA OACI SOBRE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO ₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (31/08/2022)
A41-WP/431 EX/197	INICIATIVAS PARA LA DESCARBONIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	NECESIDAD DE UN ACUERDO SOBRE UN OBJETIVO AMBICIOSO DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/434 EX/200	CONSIDERACIONES SOBRE EL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (31/08/2022)
A41-WP/435 EX/201	FINANCIACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN OBJETIVO MUNDIAL AMBICIOSO A LARGO PLAZO Y APOYO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (31/08/2022)
A41-WP/436 EX/202	PERSPECTIVAS SOBRE AVIACIÓN SOSTENIBLE, INCLUIDO UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CO ₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (31/08/2022)

- A41-WP/438
EX/204 OPINIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA CAFAC SOBRE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE LA OACI
(31/08/2022)
- A41-WP/439
EX/205 CLIMATE ACTION FROM MANUFACTURING INDUSTRY IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION
(30/08/2022) *Nota de información
- A41-WP/440
EX/206 CONTRIBUTION OF THE BUSINESS AVIATION SECTOR TO ENVIRONMENTAL PROTECTION AND IN ADDRESSING THE IMPACT OF CLIMATE CHANGE
(30/08/2022) *Nota de información
- A41-WP/466
Revisión núm. 1
EX/214 PUNTO DE VISTA DEL SECTOR SOBRE CÓMO ALCANZAR UN OBJETIVO CLIMÁTICO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN
(16/09/2022)
- A41-WP/469
EX/217 POSTURAS Y RECOMENDACIONES RESPECTO A LAS METAS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO2 DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
(31/08/2022)
- A41-WP/470
EX/218 PERSPECTIVAS SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE MECANISMOS DE ASISTENCIA EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO
(31/08/2022)
- A41-WP/471
EX/219 UN ENFOQUE INCLUSIVO PARA LOGRAR UN LTAG COLECTIVO
(31/08/2022)
- A41-WP/472
EX/220 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: IMPORTANCIA DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES
(30/08/2022)
- A41-WP/473
EX/221 FINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA SOBRE COMBUSTIBLE SOSTENIBLE PARA AVIACIÓN (SAFs) PARA ESTADOS EN VÍAS DE DESARROLLO
(31/08/2022)
- A41-WP/474
EX/222 GENERACIÓN DE COMPETENCIAS Y HERRAMIENTAS PARA LA MATERIALIZACIÓN DE MEDIDAS OPERACIONALES LTAG
(31/08/2022)
- A41-WP/475
EX/223 CLIMATE ACTION FROM AIRLINES IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION
(31/08/2022) *Nota de información
- A41-WP/476
EX/224 ICAO'S ROLE IN SUPPORTING THE ENERGY TRANSITION TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS
(02/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/477
EX/225 THE COST OF ACHIEVING NET-ZERO CARBON IN AVIATION
(02/09/2022) *Nota de información
- A41-WP/486
EX/233 MEDICIÓN DE EMISIONES DE CO2 GENERADAS POR LOS VEHICULOS DE ACCESO TERRESTRE A LOS AEROPUERTOS (GAV)
(31/08/2022)
- A41-WP/489
EX/236 PAPEL DE LAS HOJAS DE RUTA EN LA PROMOCIÓN DE LA DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL
(31/08/2022)

A41-WP/490 EX/237	WFP OPERATIONAL MEASURES FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN AVIATION ACTIVITIES (08/09/2022) *Nota de información
A41-WP/495 Revisión núm.1 EX/239	PUNTOS DE VISTA DE LOS MIEMBROS DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN ACERCA DEL LTAG Y EL CORSIA (27/09/2022)
A41-WP/502 EX/241	HOW AIRPORTS CAN SUPPORT THE DECARBONIZATION OF THE AVIATION ECOSYSTEM – A HOLISTIC APPROACH (08/09/2022) *Nota de información
A41-WP/503 EX/242	NEW CERTIFICATION PROCEDURES FOR SUSTAINABLE AVIATION FUELS (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/504 EX/243	A POLICY VISION FOR PROMOTING THE SCALE-UP OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAFs) (09/09/2022) *Nota de información
A41-WP/509 EX/244	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/510 EX/245	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY - LOW EMISSION TECHNOLOGIES (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/514 EX/246	HYDROGEN, A KEY SOLUTION TO DECARBONIZE AVIATION (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/515 EX/247	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022 (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/516 EX/248	EUROPEAN POLICY ACTIONS TO PROMOTE SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/545 EX/259	MEANS OF IMPLEMENTATION OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL FOR AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/568 EX/266	LA AVIACIÓN INTERNACIONAL DEBE ACORDAR MEDIDAS AMBICIOSAS PARA HACER FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y COMPROMETERSE A UNA TRANSICIÓN EQUITATIVA (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/594 EX/274	A MORE CO-ORDINATED APPROACH TO SHARING INFORMATION RELATED TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/602 Revisión núm.1 EX/279	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (06/10/2022)

Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

A41-WP/169 EX/76	CUESTIONES DE IMPLANTACIÓN CON RESPECTO A LAS HIPÓTESIS DE UN OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO ₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y SU INTERRELACIÓN CON EL CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/174 EX/79	AVANCE EN EL COMPROMISO DE LA REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA RESPECTO DE LAS ACTIVIDADES DE PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE Y LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/181 EX/82	CONTRIBUCIONES DE CENTROAMÉRICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DEL CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) (02/08/2022)
A41-WP/211 EX/97 A41-WP/370 EX/168	تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (02/08/2022) *Nota de información CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSIA) (27/08/2022)
A41-WP/371 EX/169	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) (27/08/2022)
A41-WP/427 EX/193	OPINIONES DE LOS AUTORES SOBRE EL EXAMEN DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	NECESIDAD DE UN ACUERDO SOBRE UN OBJETIVO AMBICIOSO DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/433 EX/199	REDEFINICIÓN DEL EXAMEN PERIÓDICO DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/437 EX/203	PERSPECTIVAS SOBRE EL EXAMEN DEL CORSIA CORRESPONDIENTES A 2022 (31/08/2022)
A41-WP/465 EX/213	PUNTOS DE VISTA DE LOS MIEMBROS DE LA CAFAC SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/468 EX/216	PROPUESTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA A TRAVÉS DE CONTRIBUCIONES DETERMINADAS A NIVEL NACIONAL Y PARA EL DESARROLLO DE METODOLOGÍAS PARA EL EXAMEN PERIÓDICO DEL CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/469 EX/217	POSTURAS Y RECOMENDACIONES RESPECTO A LAS METAS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO ₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (31/08/2022)

A41-WP/485 EX/232	PROMOCIÓN DE ÓRGANOS DE VERIFICACIÓN DEL ESQUEMA CORSIA EN PAÍSES EN DESARROLLO (31/08/2022)
A41-WP/487 EX/234	CREACIÓN DE CAPACIDADES PARA PROYECTOS DE COMPENSACIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (31/08/2022)
A41-WP/495 Revisión núm.1 EX/239	PUNTOS DE VISTA DE LOS MIEMBROS DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN ACERCA DEL LTAG Y EL CORSIA (27/09/2022)
A41-WP/568 EX/266	LA AVIACIÓN INTERNACIONAL DEBE ACORDAR MEDIDAS AMBICIOSAS PARA HACER FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y COMPROMETERSE A UNA TRANSICIÓN EQUITATIVA (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO ₂ EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/603 Revisión núm.1 EX/280	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 18 (01/10/2022)

Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI

A41-WP/44 EX/22	MULTILINGÜISMO EN LA OACI (06/07/2022)
A41-WP/117 EX/53	PROMOVER LA RATIFICACIÓN DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS SEIS IDIOMAS DE TRABAJO Y EL MULTILINGÜISMO (01/08/2022)
A41-WP/343 Revisión núm. 1 EX/145	EL MULTILINGÜISMO: UN PRINCIPIO FUNDAMENTAL PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE LA OACI COMO ORGANISMO ESPECIALIZADO DE LAS NACIONES UNIDAS (01/09/2022)
A41-WP/365 EX/163	TRADUCCIÓN DEL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (02/08/2022)
A41-WP/426 EX/192	EI MULTILINGÜISMO: UNA INICIATIVA OACI HACIA EL FORTALECIMIENTO DE SU CULTURA ORGANIZACIONAL Y LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES (02/08/2022)
A41-WP/639 EX/293	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 19 (04/10/2022)

Cuestión 20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

A41-WP/43 Revisión núm. 1 EX/21	ACRECENTAMIENTO DE LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LA OACI (02/08/2022)
A41-WP/332 EX/142	CONSIDERACIONES PARA MEJORAR LA DISTRIBUCIÓN ELECTRÓNICA DE LAS COMUNICACIONES DE LA OACI A LOS ESTADOS (02/08/2022)
A41-WP/389 EX/178	NORMAS MUNDIALES RELACIONADAS CON EL DISEÑO, LA CERTIFICACIÓN Y LAS OPERACIONES DE HIDROAERÓDROMOS (27/07/2022)
A41-WP/543 EX/257	WATER AERODROMES REGULATORY FRAMEWORK (12/09/2022) *Nota de información
A41-WP/604 EX/281	RESILIENCE AND EFFICIENCY THROUGH LEADERSHIP AND COOPERATION (28/08/2022) *Nota de información
A41-WP/609 EX/283	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 20 (04/10/2022)

Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

A41-WP/55 EX/26	AGENDA 2030 DE LAS NACIONES UNIDAS — OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) (18/07/2022)
A41-WP/71 EX/35	MEJORAR LA REUTILIZACIÓN Y EL RECICLAJE DE LOS RESIDUOS DE CABINA (25/07/2022) *Nota de información
A41-WP/149 EX/64	NECESIDAD DE ORIENTACIONES PARA LA POLÍTICA NACIONAL DE AVIACIÓN (NAP) O EL PLAN MAESTRO DE AVIACIÓN CIVIL (CAMP) (02/08/2022)
A41-WP/150 EX/65	PROFUNDIZAR LA COOPERACIÓN PRAGMÁTICA DE LA AVIACIÓN CIVIL MUNDIAL Y ACELERAR LA EJECUCIÓN DE LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE (02/08/2022)
A41-WP/178 EX/81	AVIATION'S CONTRIBUTION TOWARDS THE UNITED NATIONS 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (04/08/2022) *Nota de información
A41-WP/484 EX/231	THE INDEX FRAMEWORK SYSTEM FOR CIVIL AVIATION HIGH-QUALITY DEVELOPMENT AND ITS APPLICATION (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/540 EX/256	SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 8 – RECOGNISING THE ROLE AND OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION WITH THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (13/09/2022) *Nota de información

A41-WP/562
EX/263 INDONESIA'S CONTRIBUTION TO THE UNITED NATIONS SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS
(06/09/2022) *Nota de información

A41-WP/617
EX/289 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 21
(04/10/2022)

Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios

A41-WP/47
EX/23 INFORME SOBRE LA MOVILIZACIÓN DE RECURSOS Y LOS FONDOS
VOLUNTARIOS
(30/05/2022)

A41-WP/549
Revisión núm. 1
EX/261 PAPEL DEL INSTITUTO DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (CATI) DEL
PAKISTÁN — PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE INSTRUCCIÓN DE CALIDAD A LOS
ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI
(23/09/2022)

A41-WP/615
EX/288 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 22
(04/10/2022)

Cuestión 23: Innovación en la aviación

A41-WP/42
EX/20 INFORME SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A40-27 DE
LA ASAMBLEA — INNOVACIÓN EN LA AVIACIÓN
(11/07/2022)

A41-WP/110
Revisión núm. 1
EX/50 DESAFÍOS EN EL ÁMBITO JURÍDICO Y SOCIAL EN LA MOVILIDAD AÉREA
EMERGENTE EN LAS ZONAS METROPOLITANAS
(17/08/2022)

A41-WP/111
EX/51 MÉTODO POR ETAPAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS SARP
(02/08/2022)

A41-WP/112
Revision No. 1
EX/52 LA FORMULACIÓN DE POLÍTICAS Y PROCESOS PARA LA INNOVACIÓN
(15/08/2022)

A41-WP/200
EX/88 REEXAMINAR LOS PROCESOS DE LA OACI PARA RESPONDER MEJOR A LAS
TENDENCIAS NUEVAS Y EMERGENTES DE LA AVIACIÓN
(02/08/2022)

A41-WP/325
EX/138 OPTIMIZAR LA ELABORACIÓN DE LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA
OACI PARA SU APLICACIÓN EFECTIVA
(02/08/2022)

A41-WP/356
EX/155 INDUSTRIA HOJA DE RUTA PARA CIELOS DEL FUTURO
(02/08/2022)

A41-WP/360
EX/158 INDUSTRY CONSENSUS ON A FUTURE SKY VISION
(02/08/2022) *Nota de información

A41-WP/481
EX/229 ENHANCING INNOVATION IN AVIATION
(02/09/2022) *Nota de información

A41-WP/483 EX/230	ROADMAP FOR BUILDING SMART CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/498 EX/240	FULLY DEEPENING A MECHANISM FOR THE ORGANIZATION AND EVALUATION OF REFORM IN CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/605 EX/282	DIGITALIZATION, ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN AVIATION AND THE HUMAN FACTOR (28/08/2022) *Nota de información
A41-WP/614 EX/287	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 23 (04/10/2022)

Cuestión 24: Programa de asistencia técnica

A41-WP/24 EX/12	PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA DE LA OACI Y APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN (30/06/2022)
A41-WP/40 EX/19	INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL) (30/05/2022)
A41-WP/60 EX/29	UNA BASE DE DATOS DE LA OACI PARA DOCUMENTAR LOS REGLAMENTOS MODELO Y REGLAMENTOS ARMONIZADOS A ESCALA REGIONAL (02/08/2022)
A41-WP/61 EX/30	MEJORA DE LA CONECTIVIDAD AÉREA EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL (25/07/2022)
A41-WP/103 EX/49	INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI) (03/08/2022)
A41-WP/240 EX/107	FUNDAMENTOS A FAVOR DEL DESARROLLO ESTRATÉGICO PERMANENTE DEL MECANISMO DE VIGILANCIA DE LOS UAS EN LOS ESTADOS PEQUEÑOS Y EN DESARROLLO (02/08/2022)
A41-WP/261 Revisión núm. 1 EX/112	ACTUALIZACIÓN SOBRE LA REGIÓN DEL PACÍFICO – LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL PACÍFICO (PEIDP) (18/08/2022)
A41-WP/265 EX/115	IMPACTO DEL PLAN AFI Y DE LAS METAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE ABUJA REVISADAS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL ACTIVIDADES EN EL CONTINENTE AFRICANO (03/08/2022)

A41-WP/270 EX/117	APOYO Y ASISTENCIA A LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO (PEID) DEL PACÍFICO PARA QUE CUMPLAN CON LA APLICACIÓN DE LOS ELEMENTOS CRÍTICOS (CE) DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASEP) Y LA PREPARACIÓN PARA EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) Y OTROS REQUISITOS (02/08/2022)
A41-WP/283 EX/123	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS (27/07/2022) *Nota de información
A41-WP/290 EX/125	PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LOS AEROPUERTOS EN ÁFRICA - COOPERACIÓN CON ASOCIADOS INTERNACIONALES (02/08/2022)
A41-WP/300 EX/128	UPDATE ON THE AVIATION INFRASTRUCTURE GAP ANALYSIS IN THE AFI REGION AND SEAMLESS AIRSPACE ARCHITECTURE FOR THE AFI REGION (08/08/2022) *Nota de información
A41-WP/301 Revisión núm. 1 EX/129	NOVEDADES REGIONALES - RESULTADOS DE LA PRIMERA REUNIÓN DE MINISTRAS Y MINISTROS DE AVIACIÓN DE LA REGIÓN DEL PACÍFICO (18/08/2022)
A41-WP/310 EX/132	ARMONIZACIÓN DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS (LAR) (01/08/2022)
A41-WP/587 EX/272	EXPERIENCIA CON EL PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN (iPACK) TITULADO “COVID 19 AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL OVERSIGHT” (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/628 EX/292	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 24 (06/10/2022)

Cuestión 25: Cooperación técnica - Política y actividades

A41-WP/28 EX/16	PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI – POLÍTICA Y ACTIVIDADES (01/06/2022)
A41-WP/643 EX/296	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 25 (05/10/2022)

Cuestión 26: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI

A41-WP/29 EX/17	ACTIVIDADES DE LA OACI EN MATERIA DE INSTRUCCIÓN Y CREACIÓN DE CAPACIDADES EN LA AVIACIÓN CIVIL (29/06/2022)
A41-WP/62 EX/31	CURSO PROGRAMA “TRAINAIR PLUS” DE LA POLÍTICA DE LA OACI SOBRE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS (19/07/2022)
A41-WP/135 EX/55	PROGRAMA DE LA OACI Y SINGAPUR PARA DIRECTORES/AS GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE LA RESILIENCIA DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)

A41-WP/140 EX/57	MEJORA EN LA COMPETENCIA Y CUALIFICACIÓN DEL PERSONAL METEOROLÓGICO AERONÁUTICO (02/08/2022)
A41-WP/344 EX/146	PROBLEMAS DE INSTRUCCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/350 EX/151	IMPACTO DESARROLLO DE COMPETENCIAS DE LIDERAZGO DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL SNA/AGA (05/08/2022) *Nota de información
A41-WP/352 EX/153	CAPACITACIÓN EN GESTIÓN COLABORATIVA DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM/CDM) (02/08/2022) *Nota de información
A41-WP/354 EX/154	CAPTACIÓN Y DESARROLLO DE LA FUERZA LABORAL DEL ECOSISTEMA DE LA AVIACIÓN PARA GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD Y RESILIENCIA DE LA INDUSTRIA A LARGO PLAZO (02/08/2022)
A41-WP/361 EX/159	RESTAURAR Y MEJORAR LA MANO DE OBRA GLOBAL DEL SIGLO XXI (02/08/2022)
A41-WP/367 EX/165	INICIATIVAS DE CREACIÓN DE CAPACIDAD EN ÁFRICA (08/08/2022)
A41-WP/375 EX/171	CREACIÓN DE CAPACIDADES EN LOS ESTADOS DE LATINOAMÉRICA CON APOYO DE LA CLAC (26/07/2022)
A41-WP/376 EX/172	ENFOQUE REGIONAL PARA LA APLICACIÓN EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UEMAO DE LA RESOLUCIÓN A40-25 Y LA HOJA DE RUTA PARA LA INSTRUCCIÓN Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN LA AVIACIÓN (03/08/2022)
A41-WP/385 EX/174	LA INTELIGENCIA DE INSTRUCCIÓN EN AVIACIÓN (ATI) COMO PARTE DE LA ESTRUCTURA DE LAS ORGANIZACIONES DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDAS (ATO) (02/08/2022)
A41-WP/392 EX/180	COMPETENCIAS PARA LA GESTIÓN DEL CAMBIO EN SITUACIONES ADVERSAS A LA AVIACION (02/08/2022)
A41-WP/393 EX/181	“LA REALIDAD AUMENTADA COMO ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO DE INSTRUCCIÓN NORMALIZADA EN LA CAPACITACIÓN NGAP” (02/08/2022)
A41-WP/414 EX/185	PROPUESTA DE CALIFICACIÓN DE DISPOSITIVOS DE REALIDAD VIRTUAL PARA LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/425 EX/191	TÉCNICA DE ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN (02/08/2022)

A41-WP/441 EX/207	CONTRIBUCIÓN DE COCESNA/ICCAE A LA CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE AVIACIÓN CIVIL EN LA REGIÓN EN PERÍODO DE PANDEMIA COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/478 EX/226	TRAINING MODEL AND EFFECT OF HIGH-LEVEL WORKSHOP FOR CHINA'S CIVIL AVIATION DEVELOPMENT POLICY (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/479 EX/227	A SUMMARY OF REFORM OF CIVIL AVIATION INSPECTOR TRAINING IN CHINA (30/08/2022) *Nota de información
A41-WP/577 EX/268	AVIATION CAPACITY BUILDING DURING COVID-19 PANDEMIC (06/09/2022) *Nota de información
A41-WP/578 EX/269	COOPERATION TO STRENGTHEN PROFESSIONAL TRAINING FOR AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT PERSONNEL (13/09/2022) *Nota de información
A41-WP/644 EX/297	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 26 (05/10/2022)

Cuestión 27: Medidas en aras de la igualdad de género en la OACI y el sector mundial de la aviación de aquí a 2030

A41-WP/48 Revisión núm. 1 EX/24	MEDIDAS EN ARAS DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN LA OACI Y EL SECTOR MUNDIAL DE LA AVIACIÓN DE AQUÍ A 2030 (27/09/2022)
A41-WP/67 EX/34	PROMOCIÓN DE LAS INICIATIVAS DEL SECTOR EN APOYO DEL IMPORTANTE OBJETIVO DE LA OACI DE ALCANZAR LA IGUALDAD DE GÉNERO PARA 2030 (25/07/2022)
A41-WP/219 EX/100	PROMOCIÓN DEL PROGRAMA OACI DE IGUALDAD DE GÉNERO EN LÍNEA CON LA INICIATIVA PRÓXIMA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP) (02/08/2022)
A41-WP/220 EX/101	IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LA REPRESENTACIÓN FEMENINA EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (02/08/2022)
A41-WP/263 EX/113	TRABAJO PARA PROPUGNAR LA IGUALDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN DE LA INDIA (02/08/2022)
A41-WP/264 EX/114	MEDIDAS EN ARAS DE LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES EN LA REGIÓN AFI (02/08/2022)
A41-WP/563 EX/264	EL ROL DE LA MUJER EN LA AVIACIÓN (02/08/2022)
A41-WP/564 EX/265	IGUALDAD DE GÉNERO EN LA AVIACIÓN MUNDIAL (02/08/2022)
A41-WP/611 EX/284	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 27 (04/10/2022)

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

A41-WP/78 EX/40	LANZAMIENTOS DE MISILES SIN PREVIO AVISO (11/08/2022)
A41-WP/155 EX/69	ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS Y AMENAZAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LAS AERONAVES CIVILES SOBRE ZONAS DE CONFLICTO ARMADO O CERCA DE ELLAS Y EN EL CONTEXTO DE LA LEY MARCIAL DECLARADA EN UN ESTADO (03/08/2022)
A41-WP/191 EX/86	DIFICULTADES E INQUIETUDES DE LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SARPS DE LA OACI (01/08/2022)
A41-WP/225 EX/103	ADOPCIÓN DE TECNOLOGÍA PARA LA PRESENTACIÓN DE CREDENCIALES EN LA ASAMBLEA (02/08/2022)
A41-WP/232 EX/105	RESPALDO DE LAS INICIATIVAS MUNDIALES, REGIONALES Y DE LA INDUSTRIA DESTINADAS A MITIGAR LOS RIESGOS QUE LAS ZONAS DE CONFLICTO PLANTEAN PARA LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022)
A41-WP/284 EX/124	SANCIONES - UN DESAFÍO GLOBAL A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, EN VIOLACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL (29/07/2022)
A41-WP/295 EX/127	NEGATIVA DEL ESTADO DE DISEÑO A CUMPLIR LA OBLIGACIÓN DE MANTENER LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES, CONTRAVINIENDO LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (29/07/2022)
A41-WP/429 EX/195	INFRACCIONES AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL POR PARTE DE LA REPÚBLICA DE BELARÚS (31/08/2022)
A41-WP/430 EX/196	INFRACCIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMETIDAS POR LA FEDERACIÓN DE RUSIA (01/09/2022)
A41-WP/442 EX/208	DERECHOS FUNDAMENTALES DE PASAJERAS Y PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES (02/09/2022) *Nota de información
A41-WP/455 Revisión núm. 1 EX/209	REPORT OF AN INFRACTION OF THE CHICAGO CONVENTION BY A GROUP OF ICAO MEMBER STATES (08/09/2022)
A41-WP/456 EX/210	INCOMPATIBILIDAD DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS UNILATERALES QUE AFECTAN A LAS ACTIVIDADES DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CON LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (01/08/2022)
A41-WP/662 EX/298	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 28 (06/10/2022)

ISBN 978-92-9275-047-3



9 789292 750473