



INFORME SUPLEMENTARIO SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2016 Y RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

SEGURIDAD OPERACIONAL

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

Tras consultar con los Estados y con organizaciones internacionales, el Consejo aprobó la cuarta edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) que se presentará al 39º período de sesiones de la Asamblea para que lo respalde. El GASP es un documento de políticas de alto nivel que tiene por objetivo mejorar la seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la aviación civil internacional para uso a nivel mundial, regional y nacional. El GASP ha sido reestructurado y revisado y se ha complementado con la Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación que sirve como plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos presentados en el GASP mediante un marco de referencia común y estructurado para todos los interesados.

Zonas de conflicto

El Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil propuso que la OACI creara un sistema centralizado para el intercambio de información sobre los riesgos para la aviación civil que surgen de zonas de conflicto. En marzo de 2015, el Consejo convino en que era necesario y urgente establecer un repositorio simple y centralizado en la web y poner la información a disposición de los Estados, la industria y el público. El repositorio de información sobre zonas de conflicto comenzó a funcionar el 2 de abril de 2015 por un período inicial de un año, quedando entendido que durante ese período habría un proceso continuo de revisión y evaluación. A ese respecto, el Consejo decidió establecer un grupo subsidiario, el Grupo de examen del repositorio (RRG), que se encargaría del proceso de examen continuo.

El 17 de febrero de 2016, el RRG presentó un informe al Consejo sobre la fase de evaluación del repositorio que incluía recomendaciones para modificarlo basándose en la experiencia e información aportada por los Estados miembros de la OACI. Basándose en dicho informe, el 17 de junio, el Consejo dispuso que la OACI siguiera administrando el Repositorio con los siguientes criterios:

- que las publicaciones se reserven para información que se ajuste a la definición de “zonas de conflicto” formulada por el Consejo;
- que solo se coloque en el sitio web de la OACI la información facilitada por el Estado afectado o, en su defecto, cuando la haya proporcionado otro Estado y no haya desacuerdo entre ambos; y
- que, de ahora en adelante, el repositorio incluya enlaces a las fuentes de información propias de los Estados relativas a los riesgos para la aviación civil que surgen de las zonas de conflicto.

Nueva generación de profesionales de la aviación

En el marco del programa Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), la OACI ha estado trabajando en estrecha colaboración con sus asociados y las partes interesadas clave para promover actividades de difusión en todo el mundo mediante la participación en diversos foros de aviación, la elaboración de herramientas de comunicación y publicidad y la interacción directa con estudiantes y docentes.

En junio de 2016, la OACI dictó un seminario práctico dirigido a controladores y técnicos electrónicos de seguridad operacional del tránsito aéreo para proporcionar orientación adicional sobre programas de instrucción por competencias en estas dos disciplinas.

Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP)

La primera reunión presencial de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) de la OACI tuvo lugar el 25 de noviembre de 2015, como reunión paralela al Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF). En esa ocasión, los miembros de la alianza tuvieron la oportunidad de analizar cómo coordinar sus esfuerzos y colaborar en la prestación de asistencia técnica. Se han llevado a cabo teleconferencias trimestrales, las más recientes de las cuales tuvieron lugar en marzo y mayo de 2016, con el fin de analizar las actividades de asistencia en los Estados individualizados como prioritarios.

En su función de plataforma para que la OACI y sus socios para la seguridad operacional coordinen sus iniciativas de asistencia a los Estados, la ASIAP persigue los siguientes objetivos: intercambio de información, priorización de Estados y necesidades de asistencia y coordinación, cooperación y colaboración para las actividades de asistencia. Entre sus miembros figuran Canadá, China, Estados Unidos, Francia, Japón, Malasia, Reino Unido, República de Corea, Singapur, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Airbus, Boeing, la Organización de Servicios de Navegación Aérea (CANSO), la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Banco Mundial. Los Estados prioritarios seleccionados por la ASIAP para recibir asistencia son Bahamas, Belarús, Camboya, Egipto, Gabón, Guyana, Indonesia, República Unida de Tanzania, Viet Nam y los siguientes Estados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC): Angola, Djibouti, Eritrea, Haití, Kirguistán, Malawi, Nepal y Tailandia. Ya se están ejecutando proyectos en Camboya, Gabón, Guyana, Haití, Indonesia, Malawi, Nepal, Tailandia, República Unida de Tanzania y Viet Nam. A través de la ASIAP, la AESA contribuye al proyecto de la OACI en Nepal, mientras que Boeing hace lo propio en Camboya y Japón en los Estados de la Región APAC.

Prohibición del transporte de baterías de litio como carga en las aeronaves de pasajeros

El Consejo aprobó las enmiendas a la edición de 2015-2016 de las *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Instrucciones técnicas, Doc 9284) que prohíben el transporte de baterías de ion litio como carga en las aeronaves de pasajeros. Los requisitos adicionales aprobados por el Consejo en 2015 para mitigar los riesgos que plantean las baterías de litio seguirán vigentes para el transporte en aeronaves de carga.

La decisión de introducir la prohibición se basó en la información proporcionada por los grupos de expertos sobre Mercancías peligrosas, Operaciones de vuelos y Aeronavegabilidad y en ensayos que demostraron que un incendio en bultos de alta densidad de baterías de litio puede superar la capacidad de los sistemas de protección contra incendios de los compartimientos de carga de las aeronaves. La prohibición tiene por objeto servir de medida temporal hasta que se establezcan controles para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional. Uno de los controles que sería necesario poner en práctica es una norma basada en

las características funcionales de los embalajes para transportar baterías de litio. Un comité de la SAE, creado a solicitud de la OACI, inició la preparación de dicha norma en el mes de febrero.

El Consejo también aprobó las enmiendas de la Edición de 2015-2016 del *Suplemento de las Instrucciones Técnicas* (Doc 9284SU) con el propósito de incorporar orientaciones para los Estados sobre el transporte de baterías de litio.

Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)

El uso de los RPAS sigue aumentando considerablemente en todo el mundo. Los órganos reguladores y los proveedores de servicios de navegación aérea se enfrentan a la presión creciente de los explotadores de RPAS para acceder al espacio aéreo, mientras que los fabricantes e industrias afines exigen reglamentos claros de certificación y explotación. Continúa la labor de elaborar un marco reglamentario para facilitar el acceso de las aeronaves pilotadas a distancia al espacio aéreo no segregado, manteniendo al mismo tiempo el nivel actual de seguridad operacional para la aviación tripulada, y de crear una licencia para pilotos a distancia.

Se celebró un simposio sobre RPAS y servicios de tránsito aéreo (ATS) a distancia en Estocolmo, Suecia, al que asistieron 225 participantes. El simposio creó una mayor conciencia sobre cómo las tecnologías a distancia están transformando rápidamente a la aviación.

El primer seminario práctico regional sobre RPAS, dirigido a órganos reguladores, proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores y fabricantes, también se llevó a cabo en Estocolmo y se ha previsto celebrar otros en 2016.

Para complementar la labor del Grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP), se creó el Grupo asesor sobre sistemas de aeronaves pequeñas no pilotadas (SUAS-AG) para que se encargue de elaborar textos de orientación destinados a los Estados que incluyan las mejores prácticas para reglamentos nacionales, centrándose especialmente en los pequeños UAS, por ejemplo, las aeronaves no tripuladas con un peso inferior a 25 kg. La guía práctica en línea se encuentra en: <http://www.OACI.int/safety/RPAS/Pages/UAS-Regulation-Portal.aspx>

Refuerzo de la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

En su 38º período de sesiones, la Asamblea encomendó al Consejo que, teniendo en cuenta las conclusiones y recomendaciones del Grupo especial sobre protección de la información sobre seguridad operacional (SIP TF) y la labor ulterior fundada en sus recomendaciones, adoptara las medidas necesarias para seguir avanzando en la enmienda de las disposiciones sobre la protección de los registros de accidentes e incidentes del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* o la formulación de otras nuevas, con sus correspondientes textos de orientación, antes del siguiente período ordinario de sesiones de la Asamblea. En consecuencia, en abril de 2014 la Secretaría creó el Grupo de expertos sobre protección de registros de accidentes e incidentes (GPAIR) con miras a ultimar las recomendaciones del SIP TF.

Las enmiendas del Anexo 13 propuestas por el GPAIR fueron adoptadas por el Consejo en marzo de 2016. La Enmienda 15 del Anexo 13 y el *Manual de protección de la información de seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes* (Doc 10053) producido recientemente tienen por objeto reforzar la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes, proporcionar medios de proteger los registros de las investigaciones que están bajo la custodia o el control de la autoridad de investigación de accidentes,

priorizar la protección de los registros que son más delicados por su naturaleza, es decir, los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) y los registradores de imágenes de a bordo (AIR), asistir a los Estados en la designación de la “autoridad competente” y con la “prueba de equilibrio de los intereses en conflicto” y en la incorporación en las leyes y reglamentos nacionales de las protecciones mencionadas en el párrafo 5.12 del Anexo 13.

Navegación aérea

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

Tras consultar con los Estados y organizaciones internacionales, el Consejo aprobó la quinta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP) que se presentará al 39º período de sesiones de la Asamblea para que lo respalde como dirección estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en el ámbito de la navegación aérea. El GANP formula las políticas de alto nivel sobre capacidad y eficiencia de la navegación aérea y sirve de base para la planificación y ejecución mundial, regional y nacional.

La quinta edición del GANP actualiza el contenido de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y proporciona más información sobre la implementación de los elementos de las ASBU utilizando un enfoque centrado en el rendimiento para garantizar la rentabilidad de las inversiones.

Plan de navegación aérea electrónico (eANP)

Durante 2015 y el primer trimestre de 2016, las oficinas regionales de la OACI, en coordinación con sus respectivos grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la Sede, ingresaron en la nueva plataforma en línea los ANP regionales, que constan de tres volúmenes:

- Volumen I: contiene los elementos estables del ANP;
- Volumen II: contiene los elementos dinámicos del ANP; y
- Volumen III: contiene los elementos dinámicos/flexibles del plan y proporciona orientación para la planificación de la implantación de sistemas de navegación aérea y su modernización, teniendo en cuenta las ASBU.

El Volumen I para todas las regiones, salvo una, ha sido aprobado por el Presidente del Consejo en nombre de dicho órgano. El Volumen II ya ha sido aprobado para algunas regiones y se prevé que para julio esté aprobado para todas. El Volumen III ya ha sido aprobado para la Región MID y para diciembre de 2016 estará aprobado para las demás regiones tras obtener el respaldo del PIRG correspondiente.

Base de datos sobre códigos y designadores de ruta internacionales (ICARD)

Para resolver los problemas técnicos y de obsolescencia de la arquitectura de la actual aplicación ICARD, la OACI está desarrollando una nueva plataforma para atender a la creciente necesidad de contar con nombres en clave de cinco letras (5LNC) en el rediseño del espacio aéreo y para permitir la incorporación del nuevo concepto de operaciones y nuevas capacidades de navegación aérea.

Se seleccionó a la Universidad de Aviación Civil de China (CAFUC) para la actualización del sistema, cuya finalización está prevista para finales de 2016. Se están realizando las pruebas iniciales de aceptación, que demuestran los continuos avances en el desarrollo de la nueva plataforma.

La nueva plataforma ICARD tiene por objeto dar más estabilidad al sistema, aumentar la velocidad de procesamiento, efectuar ligeras mejoras y facilitar su uso para incrementar su eficiencia en beneficio de la OACI y los Estados usuarios.

Respuesta ante emergencias

Seguimiento mundial de vuelos

El 2 de marzo de 2016, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 40 del Anexo 6, Parte I, que incluía, entre otros elementos, SARPS relativos a la localización de aviones en peligro.

Los SARPS establecen que un avión que se encuentre en peligro transmita de forma autónoma información que permita determinar su posición por lo menos una vez por minuto. Una aeronave está en peligro cuando se encuentra en un estado que podría ocasionar un accidente si no se corrige el comportamiento que lo origina. Estos SARPS se aplicarán a partir del 1 de enero de 2021 a todos los aviones nuevos que tengan una masa máxima de despegue de más de 27 000 kg. El requisito también recomienda que, a partir de la misma fecha, la disposición se aplique a los aviones nuevos con una masa máxima de despegue superior a 5 700 kg.

Los SARPS especifican que la transmisión autónoma de información de posición debe estar activa cuando una aeronave está en peligro. Esto aumentará la probabilidad de localizar el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM. Asimismo, se especifica que esta transmisión podrá activarse manualmente. El SARP no prescribe tecnologías específicas y permite diversas soluciones, incluido un sistema de activación de la transmisión. En el SARP se especifican criterios de prestación, como la necesidad de que el sistema que se utilice para la transmisión autónoma de la información de posición sea capaz de transmitirla en caso de pérdida de la energía eléctrica de la aeronave por lo menos durante todo el tiempo de vuelo previsto.

Se ha creado un sitio web público (<http://www.OACI.int/safety/globaltracking>) destinado a todas las iniciativas relacionadas con el seguimiento de vuelos que se actualiza regularmente.

Virus de Zika

En febrero de 2016, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la emergencia de salud pública de importancia internacional (ESPII) por el brote del virus de Zika en Brasil y pidió una respuesta coordinada y multisectorial a través de la cooperación interinstitucional. La OACI asumió la responsabilidad de actuar como coordinador del sector de la aviación, facilitando la comunicación con la OMS y otros organismos de las Naciones Unidas. La OACI participa en las reuniones de jefes ejecutivos de las Naciones Unidas y de coordinación del Comité de Emergencia de la OMS y asesora a la OMS en asuntos relacionados con la aviación.

La OACI ha creado un grupo del sector de la aviación donde también participan la IATA, el ACI, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y el Foro Internacional de Transporte (ITF). Por su intermedio, la OACI vela por el intercambio de información entre todas las partes y la coordinación de actividades dentro del sector de la aviación. En consulta con este grupo, la OACI creó un registro en línea para proporcionar información sobre los métodos que aplican los aeropuertos para el control de vectores, es decir los insectos o animales que pueden transmitir enfermedades infecciosas.

Las partes interesadas y el público en general tienen acceso a este registro a través del sitio web público de la OACI. El objetivo del registro es facilitar el intercambio y difusión de información a fin de ayudar a los Estados a elaborar políticas de desinsectación basadas en la evaluación de riesgos. La OACI está en proceso de ampliar esta iniciativa con el desarrollo de una herramienta integral para la evaluación de riesgos.

Reducción del riesgo de desastres en la aviación y mecanismo de respuesta ante situaciones de crisis

Durante su 208º período de sesiones, el Consejo examinó la propuesta de establecer una estrategia sobre reducción del riesgo de desastres en la aviación que incorporara los conceptos del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 adoptado por las Naciones Unidas, así como la propuesta de establecer un mecanismo de respuesta ante situaciones de crisis. El Consejo acordó que este asunto se sometería a consideración de la Asamblea y se trataría como dos cuestiones distintas: el establecimiento de una estrategia sobre reducción del riesgo de desastres en la aviación; y una política de la OACI de respuesta ante situaciones de crisis.

Enmiendas de los Anexos — Adopción de enmiendas en febrero–marzo de 2016*Adopción de la Enmienda 173 del Anexo 1 — Licencias al personal*

La Enmienda 173 se relaciona con la educación sanitaria y la aplicación de los principios básicos de gestión de la seguridad operacional al proceso de evaluación médica. La enmienda reemplaza la recomendación anterior sobre educación sanitaria y prevención de enfermedades dirigida a los solicitantes de licencias Clase 1 de menos de 40 años de edad por una nueva norma que se basa en principios similares pero de aplicación más amplia, y se eleva a categoría de norma una recomendación sobre la aplicación de los principios básicos de gestión de la seguridad operacional al proceso de evaluación médica.

Adopción de la Enmienda 45 del Anexo 2 — Reglamento del aire

La Enmienda 45 se refiere a disposiciones sobre la observancia del plan de vuelo y la reducción de la variación admisible de la velocidad aerodinámica verdadera o el número de Mach asignados o planificados. La experiencia de los proveedores de ATS indica que la actual tolerancia admisible de hasta un 5% de modificación de la velocidad antes de su notificación puede resultar excesiva dada la actual separación longitudinal mínima reducida. La enmienda corrige este riesgo potencial y amplía la aplicación de la norma a las aeronaves que utilizan el número de Mach como referencia de velocidad. También asegura que queden abarcadas las desviaciones de velocidad tanto accidentales como intencionales a fin de reflejar con mayor precisión la intención y las condiciones en que se aplicaría esta norma. La enmienda proviene del Grupo de expertos sobre separación y seguridad operacional del espacio aéreo (SASP).

Adopción de la Enmienda 77 del Anexo 3 — Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

La Enmienda 77 se relaciona con el suministro de información meteorológica y la utilización de un formato mundial de notificación para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas.

Información meteorológica aeronáutica

Con la enmienda relativa a la meteorología aeronáutica se agregan otros elementos al intercambio digital de información meteorológica como componentes de un entorno de gestión de la información de todo el sistema (SWIM) con la incorporación de avisos de cenizas volcánicas y de ciclones tropicales, así como información AIRMET. También se añade al sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) información adicional sobre nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia, y se hace referencia a los servicios por Internet en lugar de eliminar las referencias a los antiguos sistemas de distribución por satélite. Estas actualizaciones permiten mayores economías y una mejor información acerca de las condiciones meteorológicas peligrosas.

Formato mundial de notificación — Estado de la superficie de las pistas

La enmienda relativa al formato mundial optimizado de notificación para evaluar e informar el estado de la superficie de las pistas tiene por objeto normalizar la notificación a fin de que la tripulación de vuelo pueda determinar de manera precisa la actuación del avión en el despegue y aterrizaje, que redundará en una reducción general de los incidentes/accidentes por salidas de pista. La propuesta permite solucionar de manera más objetiva el viejo problema de cómo relacionar la performance del avión con la información sobre el estado de la pista. La enmienda forma parte de una importante iniciativa de revisión de varios Anexos.

Adopción de la Enmienda 59 del Anexo 4 — Cartas aeronáuticas

La Enmienda 59 se refiere a las comunicaciones orales por satélite (SATVOICE) y a la superficie del tramo visual (VSS).

Comunicaciones orales por satélite (SATVOICE)

SATVOICE forma parte de una amplia revisión de distintos Anexos y PANS e incorpora una disposición para que se indiquen los números de SATVOICE en las cartas aeronáuticas. El hecho de poder acceder fácilmente a los números de SATVOICE permite que la tripulación se ponga en contacto con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) de forma más eficiente y por consiguiente refuerza la seguridad operacional, particularmente en situaciones de emergencia.

Superficie del tramo visual (VSS)

La enmienda relativa a la superficie del tramo visual (VSS) dispone que se identifiquen las penetraciones de la VSS en las cartas aeronáuticas para acrecentar la seguridad operacional, ya que así se refuerza la conciencia situacional ante posibles peligros. La actualización de las disposiciones sobre representación en las publicaciones y requisitos funcionales de los puntos significativos de paso y de sobrevuelo, altitud mínima de área (AMA), procedimientos CAT H y restricciones de uso direccional en las aerovías en ruta tiene por objeto aclarar y dar transparencia a los requisitos actuales del Anexo 4 para evitar que los usuarios cometan errores de interpretación y contribuir a la eficaz aplicación de los criterios, lo que fortalecerá la seguridad operacional. Esta enmienda del Anexo 4 es un complemento de las revisiones de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves, Volumen II — Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos* (PANS-OPS, Doc 8168) y los textos de orientación.

Adopción de las enmiendas 40, 34 y 20 del Anexo 6 — Operación de aeronaves, Partes I, II y III

Las enmiendas se relacionan con enfoques de gestión de la fatiga; la protección de las grabaciones de los registradores de vuelo; la armonización y uniformización de los términos y la redacción, las disposiciones actualizadas en materia de navegación basada en la performance (PBN), el sistema de visión mejorada (EVS) y consideraciones acerca de la supresión de incendios en el compartimiento de carga; mejoras en la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista; requisitos de instalación de registradores de vuelo; recuperación oportuna de los registros de datos de vuelo para las investigaciones; comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS); y gestión de la seguridad operacional.

Enfoques de gestión de la fatiga (Anexo 6, Parte I)

Las enmiendas consiguientes relativas a los enfoques de gestión de la fatiga se refieren a la necesidad de contar con una definición de fatiga que pueda aplicarse en cualquier sector de la industria de la aviación, la revisión del título a causa de la actualización y de los textos de orientación.

Protección de las grabaciones de los registradores de vuelo (Anexo 6, Partes I, II y III)

Las enmiendas relativas a la protección de las grabaciones de los registradores de vuelo en operaciones normales se refiere, al margen del tipo de investigaciones sujetas al Anexo 13, al uso de los CVR y de los AIR, que debería limitarse a fines relacionados con la seguridad operacional, con salvaguardias apropiadas para inspecciones de los sistemas registradores de vuelo o cuando se requieren las grabaciones o transcripciones para procesos penales. Dichos procesos se incorporan en la enmienda como excepción a las protecciones otorgadas a los CVR y AIR a fin de permitir que las autoridades competentes tengan acceso a este tipo de grabaciones y sus transcripciones y las utilicen sin restricción para los casos en que se hayan cometido delitos penales y los miembros de la tripulación en cuestión no hayan dado su consentimiento para dicho uso (por ejemplo, en casos de secuestro de aeronaves). Asimismo, el uso de registradores de datos de vuelo (FDR), sistemas registradores de datos de aeronave (ADRS) y sistemas registradores de imágenes de a bordo (AIRS) de Clases B y C debería estar limitado a fines de aeronavegabilidad o mantenimiento, incluidos los programas de análisis de datos de vuelo, y contar con las protecciones apropiadas que estipula el Anexo 19.

Armonización y uniformización de los términos y la redacción, disposiciones actualizadas sobre navegación basada en la performance (PBN), el sistema de visión mejorada (EVS) y consideraciones acerca de la supresión de incendios en el compartimiento de carga (Anexo 6, Partes I, II y III)

Las enmiendas tratan los siguientes temas: la congruencia en la terminología (p. ej., los términos de “equipado” e “instalado”) y la armonización de los términos y la redacción en todas las partes del Anexo 6; las disposiciones revisadas de la PBN, armonizadas con el marco actual de PBN, que son necesarias para simplificar el proceso de aprobación de la PBN; los textos de orientación actualizados de los adjuntos y la corrección de las incongruencias en relación con los EVS; y la inclusión en la Parte I de recomendaciones sobre la capacidad de tiempo de respuesta para la supresión de incendios en el compartimiento de carga (CCFS) de aeronaves que se aplican a operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) y a operaciones que no son EDTO.

Formato mundial de notificación — Estado de la superficie de la pista (Anexo 6, Partes I y II)

Las enmiendas se relacionan con el uso de un formato mundial de notificación optimizado para la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista y corresponde a una pequeña parte de una amplia revisión de varios Anexos para introducir el formato mundial de notificación.

Requisitos de equipamiento con registradores de vuelo (Anexo 6, Partes I, II y III)

Las disposiciones basadas en la performance en el Anexo 6, Parte I, fueron adoptadas por el Consejo para el seguimiento y localización de aviones en peligro, garantizando la disponibilidad oportuna de los datos de los registradores de vuelo para ayudar en las investigaciones de accidentes. Incluyen disposiciones que permiten localizar el lugar de un accidente dentro de un radio de 6 NM, que también contribuye a las operaciones de búsqueda y salvamento.

La enmienda del Anexo 6, Parte II, prevé que se aumente a 25 horas la duración de las grabaciones de CVR, lo que permitirá captar las actividades de la tripulación tanto antes como después del vuelo, aún en los vuelos de larga distancia. Además, la enmienda permite armonizar esta disposición con los requisitos de duración de los FDR. La enmienda de la Parte III armoniza los textos con los del Anexo 6, Partes I y II.

Comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Anexo 6, Partes I, II, y III)

Estas enmiendas aclaran las disposiciones vigentes en materia de performance de comunicación requerida (RCP) y se añade una disposición relativa al equipo de vigilancia y a la vigilancia basada en la performance (PBS). Las enmiendas permitirán que los sistemas de comunicaciones y vigilancia de las aeronaves cumplan las especificaciones sobre RCP y performance de vigilancia requerida (RSP) y que el explotador participe en los programas de vigilancia establecidos por los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), según lo dispuesto en el Anexo 11, Capítulo 3, 3.3.5.2.

Gestión de la seguridad operacional (Anexo 6, Partes I y III)

Las enmiendas actualizan las referencias a fin de reflejar la nueva categoría del Adjunto B, que pasó a ser el Apéndice 3 del Anexo 19.

Adopción de la Enmienda 105 del Anexo 8 — Aeronavegabilidad

La enmienda se relaciona con la gestión de la seguridad operacional y el uso de un formato mundial de notificación optimizado para evaluar y notificar el estado de la superficie de la pista.

Gestión de la seguridad operacional

La enmienda es el resultado de la extensión de la aplicación de las normas y métodos recomendados sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) del Anexo 19 a las organizaciones que diseñan o fabrican motores o hélices; se requiere enmendar el Anexo 8 para garantizar su coherencia con el Anexo 19.

Formato mundial de notificación — Estado de la superficie de la pista

La enmienda corresponde a una pequeña parte de una amplia revisión de varios Anexos para incorporar el formato mundial de notificación. El formato propuesto está diseñado para notificar el estado de la superficie de las pistas de manera normalizada de modo que la tripulación de vuelo pueda determinar con precisión la actuación de los aviones en el despegue y aterrizaje, que redundará en una reducción general de los incidentes/accidentes por salidas de pista.

Adopción de la Enmienda 90 del Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas, Volumen I

La enmienda se relaciona con aspectos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y la racionalización de los sistemas convencionales de navegación.

Adopción de la Enmienda 90 del Anexo 10, Volumen II

La enmienda se ocupa de las limitaciones del sistema actual de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) en cuanto a la longitud de la línea del mensaje, la longitud total del mensaje y el limitado juego de caracteres. Mediante esta enmienda también se actualizan las referencias en los manuales de la OACI y se eliminan las referencias a las cabeceras de la red común OACI de intercambio de datos/sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (CIDIN/AMHS), que son aplicaciones regionales específicas. En cuanto al enlace de datos y SATVOICE, se ha incluido la capacidad de iniciación del enlace de datos (DLIC). La enmienda también aclara las disposiciones existentes relativas a las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) y la vigilancia dependiente automática – contrato, (ADS-C) al introducir nuevos términos armonizados con las capacidades actuales de la flota operacional. La enmienda también incorpora una referencia al *Manual sobre enlaces de datos para las operaciones mundiales (GOLD)* (Doc 10037).

Adopción de la Enmienda 90 del Anexo 10, Volumen III

La enmienda se refiere a varios aspectos del sistema de comunicaciones móviles aeronáuticas de aeropuerto (AeroMACS) y de SATVOICE.

AeroMACS

La enmienda relativa al AeroMACS satisface la necesidad de contar con un sistema de comunicaciones de banda ancha en la superficie de los aeropuertos para posibilitar los futuros servicios de gestión del tránsito aéreo utilizando un espectro de 5091 MHz a 5150 MHz atribuido por la CMR-07 y la necesidad de servicios SMA(R).

SATVOICE

La enmienda relativa a SATVOICE tiene por objeto normalizar las características del sistema SATVOICE que son esenciales para lograr una infraestructura común utilizando diferentes empresas de servicios de satélite, proveedores de servicios de red y equipos de aeronave. Con estas disposiciones se evitarán futuras divergencias de aplicación y se contribuirá a la transición de las comunicaciones orales de alta frecuencia (HF) a las SATVOICE, como prevé el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750).

Adopción de la Enmienda 50 del Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo

La enmienda se relaciona con las comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS), vigilancia y diseño de procedimientos con una enmienda consiguiente que se deriva de la Enmienda 77 del Anexo 3, y la gestión de la fatiga de los controladores de tránsito aéreo.

Comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS)

La enmienda tiene por objeto modificar la disposición actual respecto a la performance de comunicación requerida (RCP) para las comunicaciones basadas en la performance (PBC) y agregar una nueva disposición sobre el equipo de vigilancia y la vigilancia basada en la performance (PBS). La enmienda también incluye un requisito para el establecimiento de un programa de vigilancia de las PBCS cuando existen especificaciones RCP y RSP.

SARPS relativos a la vigilancia y diseño de procedimientos

La enmienda se refiere a los requisitos correspondientes al marco reglamentario para los servicios de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos y la definición de las responsabilidades de los Estados contratantes en materia de suministro de procedimientos de vuelo seguros. Con esta enmienda se mejorará la seguridad de vuelo mediante la aplicación sistemática de los servicios de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos y la vigilancia de los servicios por parte de los Estados.

Meteorología aeronáutica

La enmienda correspondiente a la meteorología aeronáutica es una enmienda que se deriva de la Enmienda 77 del Anexo 3 para actualizar la definición de información SIGMET del Anexo 11.

Gestión de la fatiga de los controladores de tránsito aéreo

La enmienda ofrece normas mínimas para la gestión de los riesgos asociados a la fatiga de los controladores de tránsito aéreo mediante el cumplimiento de los límites prescritos y la aplicación de un sistema de gestión de los riesgos asociados a la fatiga (FRMS).

Adopción de la Enmienda 15 del Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación

La Enmienda 15 se relaciona con el establecimiento de una autoridad independiente encargada de la investigación de accidentes y la protección de la información de seguridad operacional.

Establecimiento de una autoridad independiente encargada de la investigación de accidentes

Por autoridad independiente encargada de la investigación de accidentes se entiende la autoridad que es funcionalmente independiente de las autoridades de aviación y demás entidades del Estado que pudieran interferir en la realización u objetividad de las investigaciones, de manera que las causas conexas y los factores contribuyentes se identifiquen de manera apropiada y conveniente.

Protección de la información de seguridad operacional

La enmienda se centra en la protección de los registros de las investigaciones en el marco del Anexo 13, manteniendo al mismo tiempo un equilibrio entre los objetivos de la investigación y otros intereses públicos, medios eficaces para proteger los registros que se encuentran bajo la custodia o el control de la autoridad

encargada de la investigación de accidentes y el apoyo a los Estados con la “prueba de equilibrio de los intereses en conflicto” por parte de la autoridad competente designada. La enmienda también reconoce que distintas circunstancias exigen diferentes salvaguardias y que la protección total puede resultar contraproducente. Reconoce asimismo la necesidad de adaptación a los diversos sistemas jurídicos y prácticas de los Estados para proteger eficazmente los registros de investigación.

Adopción de la Enmienda 13 del Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I

La enmienda se refiere al sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS), ayudas visuales, diseño de aeródromos y un formato mundial de notificación optimizado.

Sistema autónomo de advertencia de incursión en la pista (ARIWS)

La enmienda aborda la necesidad de armonizar los procedimientos para todos los aeródromos y tipos de sistemas ARIWS allí donde están instalados. El sistema es complejo y la decisión de implementarlo debe sopesar otras opciones considerando debidamente la eficiencia de la mitigación, la eficiencia de las operaciones, los costos y los factores humanos. Las disposiciones no obligan ni recomiendan instalar este tipo de sistema, y la decisión de instalarlo en un aeródromo debería basarse en una evaluación del riesgo de incursión en la pista en ese aeródromo.

Ayudas visuales

La enmienda aclara o modifica disposiciones y notas relacionadas con la señal de punto de espera de la pista, la señal de punto de espera intermedio, así como T-VASIS y AT-VASIS.

Diseño de aeródromos

La enmienda oficialmente clasifica las áreas preparadas como plataformas antichorro y permite la utilización de conductos de agua descubiertos para eliminar el exceso de aguas pluviales en las pistas o sus cercanías.

Formato mundial de notificación — Estado de la superficie de la pista

La enmienda se relaciona con la utilización de un formato de notificación optimizado para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas de manera normalizada, de modo que la tripulación de vuelo pueda determinar con precisión la actuación del avión en el despegue y aterrizaje, lo que genera una reducción global de incidentes/accidentes de salida de pista.

Adopción de la Enmienda 7 del Anexo 14 — Aeródromos, Volumen II

La enmienda se refiere a las señales, las restricciones de altura de los objetos y la planificación de respuesta de emergencia en los helipuertos. También se eliminan definiciones redundantes del Anexo 14, Volumen II.

Adopción de la Enmienda 39 del Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica

La enmienda se relaciona con la publicación de información sobre el área de seguridad de extremo de pista (RESA) y el sistema de parada en la publicación de información aeronáutica (AIP); las restricciones de uso direccional en las aerovías en ruta; un formato mundial de notificación para la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista; y PBCS y SATVOICE.

Área de seguridad de extremo de pista (RESA) y sistema de parada

La enmienda dispone que se midan los datos del sistema de parada y se describan y promulguen además de la información correspondiente al área de seguridad de extremo de pista. Es una enmienda consiguiente de la del Anexo 14, Volumen I.

Formato mundial de notificación — Estado de la superficie de la pista

La enmienda se relaciona con un formato mundial de notificación optimizado para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas de manera normalizada, a fin de que la tripulación de vuelo pueda determinar de manera precisa la actuación del avión en el despegue y aterrizaje, con la consiguiente reducción general de incidentes/accidentes por salida de pista.

Restricciones de uso direccional en las aerovías en ruta

La enmienda, junto con las enmiendas consiguientes del Anexo 4 y el *Manual para los servicios de información aeronáutica* (Doc 8126), aclara los requisitos respecto de las restricciones de uso direccional en las aerovías en ruta y resuelve la confusión sobre la forma en que se presentan en las AIP de los Estados.

PBCS y SATVOICE

La enmienda acompaña las disposiciones sobre PBCS del Anexo 11 en lo relativo a las especificaciones de RCP/RSP y permite la utilización de un formato normalizado para enumerar las especificaciones de RCP y/o RSP en las AIP de los Estados. La enmienda también dispone que se incluyan los números de SATVOICE en las AIP para que resulten fáciles de localizar para el personal de operaciones de vuelo.

Adopción de la Enmienda 1 del Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional

La enmienda reestructura los principios del Anexo 19 para facilitar su aplicación eficaz e incluye una actualización de las disposiciones del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y su integración con los elementos críticos (CE) del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO); el mejoramiento de las disposiciones sobre los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS); la extensión de los SMS a organizaciones responsables del diseño de tipo y/o la fabricación de motores y hélices; y una actualización de las disposiciones para la protección de datos e información sobre seguridad operacional y sus fuentes.

Enmiendas de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) aprobadas*Aprobación de la Enmienda 32 de los PANS-ABC*

La enmienda incorpora nuevas abreviaturas y códigos y elimina otros considerados obsoletos. Las abreviaturas y códigos de Meteorología y la implementación de PBCS y SATVOICE son cambios consiguientes de las enmiendas de los Anexos 3, 6, 11 y 15 y los PANS-ATM (Doc 4444).

Aprobación de la Enmienda 1 de los PANS-Aeródromos

La enmienda incorpora disposiciones sobre el uso de un formato mundial de notificación para la evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista. Además, se reorganiza el contenido de la obra en dos partes para facilitar la lectura: la Parte I se refiere a temas generales, como la certificación de los aeródromos, mientras que la Parte II se ocupa de temas de la actividad cotidiana como los objetos extraños (FOD), los peligros que plantean los animales silvestres y la inspección del área de movimientos.

Aprobación de la Enmienda 7 de los PANS-ATM

La enmienda se relaciona con las mínimas de separación longitudinal y lateral basadas en la performance y el procedimiento de ascenso y descenso (CDP) con vigilancia dependiente automática - contrato (ADS-C); la separación entre las aeronaves que salen y las que llegan y siguen una ruta de navegación de área

(RNAV) o de performance de navegación requerida (RNP); la capacidad de iniciación de enlace de datos (DLIC), la ADS-C, las PBCS y las comunicaciones SATVOICE; la guía vectorial para la aproximación final, la notificación sobre el recorrido de despegue disponible (TORA) y el uso de SID/STAR; la fraseología normalizada para el personal de tierra encargado del deshielo/antihielo y las tripulaciones de vuelo; los procedimientos de descenso de emergencia; el ARIWS; el envío de aeronotificaciones especiales y la definición de información SIGMET; y el formato mundial de notificación optimizado para evaluar y notificar el estado de la superficie de la pista.

Aprobación de las Enmiendas 7 y 7 de los PANS-OPS, Volúmenes I y II, respectivamente

La enmienda se relaciona con la reducción del margen mínimo de franqueamiento de obstáculos (MOC) para los procedimientos de salida con viraje; el uso del curso hasta el punto de referencia (CF) en los tramos de salida; los procedimientos con desplazamiento en navegación vertical barométrica (Baro-VNAV); uso de la PBN con el sistema de aterrizaje por instrumentos/sistema de aterrizaje por microondas/sistema de aterrizaje mediante aumentación basada en tierra (GBAS) (ILS/MLS/GLS); requisitos de diseño de procedimientos que utilizan el sistema de aumentación basado en satélite (SBAS) y el GBAS; requisitos de penetración de VSS; requisitos de determinación de la AMA; y disposiciones sobre mejoras del sistema anticolidión de a bordo (ACAS).

Manuales producidos (entre enero y junio de 2016)

Doc 9880, *Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols* (Manual de especificaciones técnicas detalladas para la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) con uso de normas y protocolos ISO/OSI)

Doc 9966, *Manual on the Oversight of Fatigue Management Approaches* (segunda edición) (Manual de supervisión de los enfoques para la gestión de la fatiga)

Doc 10020, *Manual on Electronic Flight Bags (EFB)* (Manual sobre el maletín electrónico de vuelo)

Doc 10053, *Manual on Protection of Safety Information* (Manual de protección de la información de seguridad operacional), Parte 1 — *Protection of Accident and Incident Investigation Records* (Protección de los registros de investigaciones de accidentes e incidentes)

Doc 10056, *Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment* (Manual de instrucción y evaluación por competencias de los controladores de tránsito aéreo)

Doc 10057, *Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment* (Manual de instrucción y evaluación por competencias de los técnicos electrónicos en seguridad operacional del tránsito aéreo)

Doc 10063, *Manual on Monitoring the Application of Performance-based Horizontal Separation Minima* (Manual de control de la aplicación de las mínimas de separación horizontal según las prestaciones de la aeronave)

Fatigue Management Guide for Airline Operators (Guía de gestión de la fatiga para los explotadores aerocomerciales) (segunda edición) OACI/IATA/IFALPA

Fatigue Management Guide For Air Traffic Service Providers (Guía de gestión de la fatiga para los proveedores de servicios de tránsito aéreo) OACI/CANSO/IFATCA

Fatigue Management Guide for General Aviation Operators of Large and Turbojet Aeroplanes (Guía de gestión de la fatiga para los explotadores de aeronaves de gran porte y de turboreactor que prestan servicios de aviación general) OACI/IBAC/FSF

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN

Seguridad de la aviación

Proyecto de Enmienda 15 del Anexo 17 y los textos de orientación correspondientes

En la tercera sesión de su 208º período de sesiones, el Consejo consideró las propuestas para la Enmienda 15 del Anexo 17 – *Seguridad*. Las propuestas se derivan del examen del Anexo 17 realizado por la 27ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/27), que se llevó a cabo en Montreal del 14 al 18 de marzo de 2016.

El 8 de junio de 2016 se envió a todos los Estados miembros la comunicación AS8/2.1-16/58 Confidencial para su examen y comentarios, previéndose que la propuesta de enmienda se presente al Consejo para su adopción durante el 209º período de sesiones en noviembre de 2016 y que se aplique a partir de julio de 2017.

La enmienda incluye disposiciones nuevas o enmendadas sobre detección del comportamiento, innovación en la seguridad de la aviación, sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), evaluaciones de riesgo, ciberseguridad y seguridad en la parte pública. En atención a la intensificación de la amenaza de ataques terroristas en la parte pública de los aeropuertos, combinada con los hechos terroristas acaecidos recientemente en lugares muy concurridos, tanto en aeropuertos como en lugares no relacionados con la aviación, en la Enmienda 15 se propone elevar a la categoría de norma los métodos recomendados existentes sobre seguridad en la parte pública.

En abril se publicó una actualización del *Estado del contexto mundial de riesgo* (quinta edición) que analiza las posibles amenazas a la seguridad de la aviación y el panorama de riesgo mundial. Se trabaja en la elaboración de otros textos de orientación, incluido un documento que se ocupa de las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto que se prevé publicar en el segundo semestre de 2016.

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

En el primer semestre de 2016 se efectuaron 14 auditorías USAP-CMA, llevando el total a 10 auditorías documentales y 30 auditorías *in situ*. La Figura 1 muestra los resultados globales al 30 de junio de 2016 de las auditorías correspondientes al segundo ciclo USAP y las auditorías USAP-CMA en cuanto se relacionan con la implementación de los elementos críticos del sistema de supervisión de la seguridad de la aviación. La OACI realizó una misión de validación en 2016 en la que se validaron las medidas tomadas por un Estado para resolver una preocupación significativa de seguridad de la aviación (SSeC). A lo largo de 2016, se publicaron tres nuevas SseC relativas a un Estado en el sitio web seguro del USAP y se retiró otra correspondiente a otro Estado. Al 30 de junio de 2016 quedaban sin resolver 12 SseC en cinco Estados.

Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI

El PKD de la OACI se estableció con la finalidad de facilitar el acceso de los Estados miembros a la información de claves públicas almacenada en la microplaqueta (“chip”) para validar y autenticar pasaportes electrónicos y es un elemento esencial de la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP).

Desde enero de 2016 se sumaron otros seis Estados miembros al PKD de la OACI, llevando el número de participantes a un total de 52.

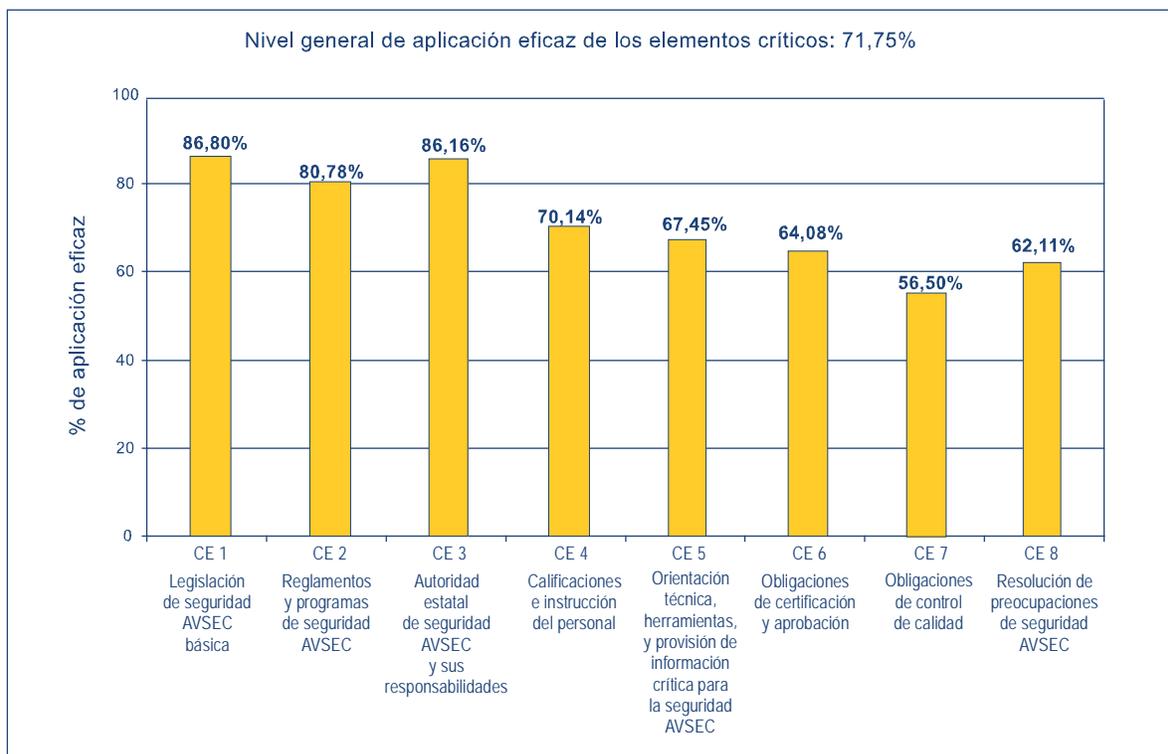


Figura 1.

Para fomentar la participación en el PKD, la Enmienda 25 del Anexo 9 – *Facilitación* (que entró en vigor en febrero de 2016) modifica el actual método recomendado 3.9.1 relativo al PKD separándolo en dos métodos recomendados: uno para los emisores de documentos y otro para las autoridades de control de fronteras. La OACI recomienda enfáticamente la participación en el PKD y la revisión del Anexo 9 refuerza esta postura.

Tras la licitación efectuada por la OACI para adjudicar la explotación, se firmó el contrato para la prestación del PKD con Bundesdruckerei GmbH, empresa a la que se encomendó el diseño, desarrollo y explotación del PKD en calidad de contratista principal. En virtud del nuevo contrato, cuya ejecución se inició en abril de 2016, desde enero de dicho año los aranceles de inscripción de nuevos participantes se redujeron de USD 56 000 a USD 15 900, reduciéndose también los aranceles anuales que se aplican a los ya inscriptos. Conviene destacar que a mayor número de participantes, más se reducen los aranceles anuales que corresponden a cada uno.

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

En abril de 2016, la OACI organizó la Conferencia ministerial sobre seguridad de la aviación y facilitación en África en cooperación con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en Windhoek, Namibia. Al cierre de la conferencia se adoptó la Declaración de Windhoek en la que se reafirma el compromiso de avanzar en la aplicación de los SARPS sobre seguridad de la aviación y facilitación en el continente africano y se exhorta a formular un plan de acción para garantizar que se cumpla la Declaración y se logren sus objetivos.

En junio de 2016, la OACI organizó el primer Simposio sobre seguridad de la aviación y facilitación AFI SECFAL en Malabo, Guinea Ecuatorial. En las deliberaciones se trataron diversos temas y formularon recomendaciones con miras a integrarlas en el programa de trabajo del Plan AFI SECFAL. Asimismo, en el

encuentro se consideró el informe sobre los resultados de la Conferencia ministerial africana y se instó a los Estados a profundizar su compromiso de llevar a la práctica la Declaración de Windhoek y a todos los interesados a trabajar para hacer conocer los objetivos, actividades y respaldo del Plan.

Facilitación

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

La novena reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/9) tuvo lugar en abril de 2016. El orden del día de la reunión incluyó temas tales como las últimas novedades en materia de facilitación en la OACI, las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales; las propuestas de enmienda del Anexo 9 (que incluyen la modificación/creación de SARPS sobre menores no acompañados, información anticipada sobre los pasajeros (API), control fronterizo automatizado y sistemas electrónicos de viajes) y asuntos relativos a la aplicación del Anexo 9. Las recomendaciones se someterán a consideración del Consejo durante su 210º período de sesiones a principios de 2017.

Se encuentra en proceso de revisión el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, con fecha prevista de publicación en 2017.

Acciones nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de los controles fronterizos y de identidad de los viajeros

La primera reunión del Grupo técnico asesor sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP/1) se realizó en la sede de la OACI del 30 de marzo al 1 de abril de 2016. Entre los temas que la Secretaría presentó a consideración, se analizó una propuesta de Plan mundial de facilitación en la aviación (GAFP); un nuevo concepto con fichas de trabajo para controlar y notificar los avances en la implementación del TRIP; el lanzamiento de una nueva plataforma TRIP OACI para compartir información; un plan para promocionar la estrategia TRIP OACI; la realización de un análisis de costos y beneficios para fomentar la implementación de controles fronterizos automatizados; una hoja de ruta para la adopción de la norma del Anexo 9 sobre pasaportes electrónicos y los resultados del cuestionario de la OACI sobre la implantación de la estrategia TRIP y la asistencia. Además, la reunión dio su respaldo a un proyecto de plan operacional diseñado por la Secretaría para el despliegue de la estrategia TRIP de la OACI.

La reunión TAG/TRIP/1 consideró un amplio espectro de cuestiones técnicas, como la elaboración de especificaciones y textos de orientación para los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) y la asistencia a los Estados miembros para el cumplimiento de las normas. La reunión definió un proyecto de nuevas atribuciones para el grupo, que posteriormente recibieron la aprobación de la Secretaría General y se distribuyeron a los Estados miembros en la comunicación EC 6/8–16/48 de fecha 3 de junio de 2016. En la misma comunicación, se invitó a los Estados miembros y organizaciones internacionales seleccionadas a proponer expertos para integrar el TAG/TRIP en el futuro. Para avanzar con su labor, la reunión TAG/TRIP/1 aprobó los programas de trabajo futuros de sus dos subgrupos: el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) y el Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG). Posteriormente, el ICBWG se reunió en La Haya (3-4 de mayo de 2016) y el NTWG hizo lo propio en Seattle (7-9 de junio de 2016) para trabajar en la ejecución de la estrategia TRIP.

La OACI dictó un seminario regional sobre el Programa de identificación de viajeros en la isla de Kish (República Islámica del Irán) del 9 al 11 de mayo de 2016. La Organización de Aviación Civil del Irán fue la anfitriona del evento, que sirvió para poner de manifiesto la importancia de la estrategia TRIP de la OACI a efectos de reforzar la seguridad de la aviación nacional e internacional y combatir el delito y el terrorismo transfronterizo evitando el movimiento de terroristas, poniendo en práctica controles fronterizos eficaces y controlando la expedición de documentos de identidad y de viaje.

En los primeros seis meses de 2016 se publicaron en el sitio web público de la OACI y en la nueva plataforma segura TRIP de la OACI una serie de textos de orientación nuevos o actualizados sobre esta materia. Los títulos incluyen una colección de mejores prácticas para la adquisición de bienes y servicios relacionados con los documentos de viaje de lectura mecánica (*Collection of Best Practices for Acquisition of Machine Readable Travel Document Goods and Services* (marzo de 2016), una guía para la distribución de documentos de viaje de muestra (*Guidance for Circulating Specimen Travel Documents*) (marzo de 2016), las mejores prácticas de autenticación con equipo óptico (*Best Practice Guidelines for Optical Machine Authentication*) (abril de 2016), una nueva guía para expertos sobre cómo determinar la seguridad de los procesos y la expedición de los documentos de viaje (*Guide for Experts in Assessing Security of Handling and Issuance of Travel Documents*) (mayo de 2016) y orientación sobre documentos de viaje de emergencia (*Guidance on Emergency Travel Documents*) (mayo de 2016). Estas guías fueron confeccionadas por los expertos técnicos de los grupos de trabajo TAG/TRIP.

Siguieron siendo fructíferos los esfuerzos en el marco del programa TRIP de la OACI para hacer coincidir las necesidades de los Estados con las especializaciones de la OACI y la comunidad de donantes. Entre enero y junio de 2016 se realizaron una serie de actividades de creación de capacidades a la par de la ejecución del proyecto financiado por Canadá para fortalecer la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de la identificación en el Sahel. El conjunto de material didáctico de la OACI se terminó de desarrollar y se validó en marzo de 2016 en Doula, Camerún. Esta formación es esencial para reforzar las competencias de los agentes que forman la primera línea de inspección de las autoridades de migraciones y control fronterizo para que puedan examinar correctamente los documentos de viaje, agilizando el movimiento de los viajeros legítimos y detectando a los individuos de alto riesgo. Con esta formación, la OACI está en condiciones de responder afirmativamente a los pedidos de asistencia de los Estados miembros. El conjunto de material didáctico está disponible en idioma francés desde mayo de 2016, también está disponible en inglés y próximamente se producirá también en árabe. En marzo de 2016 se realizó en Yaounde, Camerún, la última de las cuatro misiones de evaluación técnica previstas en este proyecto. Al mismo tiempo, se mantiene la relación con la comunidad de donantes a fin de contar con los fondos necesarios para seguir dando asistencia a los Estados en la ejecución de la estrategia TRIP.

Acciones nacionales e internacionales y cooperación sobre cuestiones de facilitación

Tras la adopción de la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que, entre otras consideraciones, exhorta a los Estados miembros a utilizar sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) para prevenir el desplazamiento de combatientes terroristas extranjeros, la OACI profundizó la cooperación con el Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (UNCCT) en tareas conjuntas relativas al sistema de información anticipada sobre los pasajeros y los registros de nombres de pasajeros (PNR), en especial colaborando con los seminarios regionales sobre implementación de los API realizados en Bangkok (marzo de 2016) y Amman (mayo de 2016). Están previstos otros seminarios en Viena (julio de 2016), Estambul (octubre de 2016) y África (diciembre de 2016).

DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

Políticas y reglamentación del transporte aéreo

En el tercer Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS), que tuvo lugar los días 30 y 31 de marzo de 2016, se analizó la cuestión de la competencia en el transporte aéreo internacional. El evento congregó a autoridades de las áreas de transporte aéreo y defensa de la competencia y representantes de organizaciones internacionales, la industria de la aviación y el ámbito académico, quienes intercambiaron opiniones y experiencias, realizando un valioso aporte para el Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP), que trabaja en la elaboración de proyectos de acuerdos internacionales para la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea y la propiedad y control de las empresas de transporte aéreo.

El grupo de trabajo del ATRP mantuvo una reunión los días 1 y 2 de abril de 2016 para analizar aspectos clave relativos a los proyectos de acuerdo. La reunión ayudó a definir la orientación de la labor futura del grupo de trabajo.

La Secretaría continuó trabajando en la actualización de los *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587) y el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626). Se pondrá a disposición para el 39º período de sesiones de la Asamblea una versión provisional de los documentos actualizados.

La edición 2016 de la Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN2016) tendrá como anfitrión al Ministerio de Transporte y Aviación Civil del Commonwealth de las Bahamas. Se realizará en Nassau del 5 al 9 de diciembre de 2016. La Secretaría trabaja en los preparativos en estrecha coordinación con las dependencias correspondientes del Estado anfitrión.

Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Siguiendo las recomendaciones de la cuarta reunión conjunta del Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (AEP-ANSEP/4), los grupos de trabajo que se establecieron en la reunión comenzaron a trabajar en las respectivas temáticas asignadas, que incluyen el examen de las políticas y textos de orientación de la OACI y la formulación de propuestas para que se consideren en la próxima reunión conjunta de ambos grupos de expertos.

Datos de aviación y análisis económico

Mediante la firma de memorandos de acuerdo, la OACI dio inicio a la cooperación con asociaciones regionales de líneas aéreas. Siguiendo las recomendaciones del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP), la OACI siguió colaborando con miembros del Grupo multidisciplinario de pronósticos de largo plazo, integrado por expertos de 10 Estados y cuatro organizaciones internacionales.

A su vez, la OACI continuó proporcionando datos y métricas de transporte aéreo a las Naciones Unidas para contribuir al logro de sus objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Se aprobó el uso del indicador de transporte aéreo diseñado por la OACI para ir midiendo el avance hacia el logro de la Meta 9.1 del Objetivo 9 (Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos). La OACI continuó colaborando con otras organizaciones internacionales (UPU, UNCTAD, ONU, Banco Mundial), compartiendo datos económicos y de comercio, actualizaciones sobre comercio electrónico y análisis de macrodatos.

Por último, a raíz del éxito de la primera reunión del Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), que tuvo lugar en noviembre de 2015, y de conformidad con lo recomendado por el Consejo durante su reunión estratégica celebrada fuera de la Sede en 2016 (COSM 2016), la Secretaría calificará el IWAF como un preeminente evento anual de divulgación para facilitar el acceso al financiamiento y para promover alianzas con las partes interesadas, que incluyan, entre otros, a Estados, instituciones financieras, donantes, organizaciones internacionales y regionales, así como a la industria de la aviación.

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)

La reunión CAEP/10 se llevó a cabo del 1 al 12 de febrero de 2016. En ella se acordaron 17 recomendaciones que contribuirán a que la OACI cumpla con su mandato en relación con la protección del medio ambiente y la aviación. Entre las recomendaciones figuran dos nuevas normas sobre emisiones, propuestas de nuevas publicaciones, tendencias ambientales y la planificación de la labor futura del CAEP.

Se aprobaron las proyecciones actualizadas de ruido y emisiones de las aeronaves, que se recomendarán como base para las decisiones que se tomen en lo relativo al medio ambiente durante el próximo 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Según las tendencias, es previsible que el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores que afectan a la calidad del aire local y las que afectan al clima mundial sigan aumentando en el futuro pero a un ritmo menor que el crecimiento del tráfico.

La nueva norma de emisiones de CO₂ para aviones, que es la primera norma mundial de emisiones de CO₂, se aplicará a los nuevos diseños de tipo de avión a partir de 2020 y a los diseños de tipo de avión que ya están en producción a partir de 2023. Se recomienda la inclusión de esta nueva norma en un nuevo volumen del Anexo 16 (Anexo 16, Volumen III, *Emisiones de CO₂ de los aviones*).

La norma de nvPM, que se aplicará a los motores que se fabriquen a partir del 1 de enero de 2020, abarca los motores de aeronave con un empuje máximo superior a los 26,7kN y es la primera de su tipo. Contiene un procedimiento normalizado de certificación completo para la medición de nvPM, con un límite reglamentario de concentración de nvPM en masa que coincide con el límite de visibilidad de humo fijado por la OACI. La nueva norma de nvPM se recomienda como enmienda del Anexo 16, Volumen II. Con esta norma, la OACI podrá trabajar a través del CAEP para elaborar una norma de nvPM en masa y número más rigurosa en previsión de la reunión CAEP/11 en febrero de 2019.

La reunión CAEP/10 acordó recomendaciones sobre los siguientes aspectos técnicos de un plan mundial de MBM para la aviación internacional: seguimiento, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO₂, criterios de admisibilidad de las unidades de emisión y registros. El CAEP recomendó usar los informes técnicos presentados a la reunión como base para seguir trabajando hasta que el Consejo y la Asamblea resuelvan al respecto.

En la reunión CAEP/10 se analizó una metodología para analizar el ciclo de vida de los combustibles alternativos sostenibles para su uso en un plan mundial de MBM y las proyecciones del aporte potencial que esos combustibles pueden tener en las emisiones netas de CO₂. El análisis del CAEP estimó que para 2020 el consumo de combustibles alternativos sostenibles podría llegar a representar el 2% del consumo total. Si bien no se han logrado despejar algunas incertidumbres importantes que rodean la predicción de la participación de los combustibles alternativos sostenibles en el largo plazo, tomando como base los escenarios evaluados por el CAEP es posible que para 2050 se pueda satisfacer el 100% de la demanda internacional de combustible de aviación con combustibles alternativos sostenibles.

El CAEP recomendó una metodología para cuantificar las emisiones de CO₂ del transporte de carga aérea que sirve de complemento a la calculadora de la OACI para estimar las emisiones de carbono del transporte aéreo de pasajeros.

La reunión CAEP/10 recomendó la redacción de una nueva circular sobre la “Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación” con los principios clave para la comunicación entre los intervinientes y una versión actualizada del *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 – *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que incluya consideraciones sobre el cambio climático.

Continuó el seguimiento del desarrollo de las tecnologías de reducción del ruido y midiendo los avances hacia el logro de las metas de la OACI. Esto es parte de una iniciativa permanente que busca garantizar que se incorporen en los diseños de aeronaves las últimas tecnologías de reducción del ruido. Asimismo, el análisis de las tendencias en materia de ruido de aeronaves realizado por el CAEP muestra que, suponiendo un contexto de desarrollo de las tecnologías más avanzadas, el incremento de las operaciones de aeronaves dejaría de producir una ampliación de las curvas isosónicas después de 2030.

La OACI siguió trabajando en el desarrollo de una nueva norma de ruido para las aeronaves supersónicas del futuro y para comprender el estado actual del conocimiento científico y de las investigaciones sobre estampido sónico y aviones supersónicos. Se prevé que la primera certificación de un avión supersónico podría ocurrir en 2020-2025.

Plan mundial de medidas de mercado (GMBM)

En enero de 2016, el Consejo formó un Grupo de alto nivel para un plan mundial de medidas de mercado para facilitar la convergencia de pareceres respecto a una propuesta de plan mundial de MBM. El grupo se reunió en febrero y abril de 2016 e introdujo mejoras en el texto de la propuesta.

En mayo de 2016 se celebró en Montreal la Reunión de alto nivel sobre un plan mundial de medidas basadas en el mercado (HLM-GMBM) con el propósito de facilitar el debate a alto nivel de la propuesta para un plan mundial de MBM. La reunión de alto nivel (HLM) logró aclarar y mejorar distintas disposiciones de la propuesta. De igual manera, individualizó aspectos que aún deben mejorarse y posibles enfoques alternativos e ideas para resolverlos, apuntando a que los Estados miembros de la OACI estén en condiciones de tomar una decisión sobre un plan mundial de MBM en la próxima Asamblea. La HLM también alentó a los Estados miembros a que siguieran celebrando consultas bilaterales y multilaterales para conciliar sus posturas.

Avanzando en el proceso de elaboración de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, se previó convocar a una reunión del Grupo oficioso de amigos del Presidente, en Montreal, para examinar los resultados de las consultas bilaterales y multilaterales entre los Estados relativas al texto del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM con miras a elaborar un texto de avenencia. Se informaría al Consejo acerca de los resultados de la reunión y dicho órgano aprobaría el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea para someterlo al 39º período de sesiones de la Asamblea en septiembre/octubre de 2016.

Diálogos de la aviación mundial (GLAD)

Con el ánimo de lograr la activa participación de los Estados y demás intervinientes, en 2016 la OACI realizó una segunda ronda de cinco seminarios regionales – denominados Diálogos de la aviación mundial (GLAD) – que abarcaron todas las regiones de la OACI. Los Diálogos contribuyeron a que los participantes se familiarizaran con el texto del proyecto de resolución de la Asamblea propuesto y brindaron la oportunidad de intercambiar comentarios.

Planes de acción de los Estados

Para junio de 2016, 95 Estados miembros (que dan cuenta del 88,1% del tráfico aéreo internacional mundial) ya habían elaborado y presentado sus planes de acción a la OACI, demostrando un alto nivel de interés y compromiso con esta iniciativa. También presentaron sus planes de acción a la OACI los 14 Estados seleccionados para participar en el proyecto de “Creación de capacidades y asistencia” de la OACI y la Unión Europea.

Asistencia a los Estados

El proyecto OACI-Unión Europea denominado “Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional” es un programa de 42 meses de duración mediante el cual se ayuda a 14 Estados seleccionados de África y el Caribe a elaborar y presentar planes estatales de acción sólidos con actividades de reducción de las emisiones de CO₂, establecer inventarios de emisiones e impulsar la aplicación de medidas de reducción del consumo de combustible y las emisiones.

Se ha instalado en los 14 Estados un sistema de gestión ambiental de la aviación para el seguimiento, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO₂, y todos ellos han presentado sus planes de acción a la OACI.

A través del proyecto conjunto de asistencia “Transformar el sector de la aviación mundial: reducción de las emisiones de la aviación internacional” con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), que cuenta con financiación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), la OACI está ejecutando un proyecto piloto en Jamaica de sustitución de las unidades auxiliares de potencia de kerosén y diésel por equipos eléctricos que funcionan con energía solar. Este proyecto piloto apunta a facilitar que la tecnología que se sirve de la energía solar pueda replicarse en dos aeropuertos seleccionados, el Aeropuerto Internacional Norman Marley de Kingston y el Aeropuerto Donald Sangster de Montego Bay.

SERVICIOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES

Estudio de aspectos jurídicos vinculados con las aeronaves pilotadas a distancia

Se confeccionó un cuestionario que se distribuirá oportunamente.

Consideraciones de seguridad operacional en relación con la liberalización económica y el Artículo 83 bis

El Comité Jurídico formuló recomendaciones al Consejo que el Consejo respaldó íntegramente durante su 207º período de sesiones.

Grupo de ejecución, estrategia y planificación (ISPG)

El 20 de abril de 2016, el Consejo en su 208º período de sesiones modificó el nombre del Grupo de planificación estratégica (SPG), que pasó a llamarse Grupo de ejecución, estrategia y planificación (ISPG).

El Consejo de la OACI celebró su tercera reunión estratégica fuera de la Sede del 15 al 16 de junio de 2016, en la Ciudad de Quebec, bajo el tema de *Creación de alianzas mundiales para el desarrollo de la aviación (GPAD)*. Durante un día y medio, los participantes intercambiaron opiniones sobre la función de la OACI en promover y desempeñar la función de interfaz o plataforma para ayudar a los Estados a movilizar fondos de donantes, organismos de desarrollo, instituciones financieras y del sector privado para atender a sus necesidades prioritarias a fin de garantizar el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil internacional. Participaron en la reunión los Representantes de los Estados miembros en el Consejo junto con los Representantes ante la OACI, el equipo directivo de la Comisión de Aeronavegación y el grupo de administración superior de la Secretaría, incluidos los Directores regionales. Los representantes de la industria, del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), así como de la

Unión Europea y del Canadá (Ministerio de Asuntos Mundiales) facilitaron a los participantes información pertinente y valiosos puntos de vista sobre las actividades en curso, los retos y las oportunidades para promover financiación y alianzas mundiales. Los participantes identificaron una serie de recomendaciones de estrategias y medidas concretas que eran necesarias para crear y promover alianzas mundiales con organismos especializados de las Naciones Unidas, instituciones financieras y donantes, así como con el sector privado, a fin de movilizar recursos que permitan mejorar los sistemas de transporte aéreo en los Estados miembros. Esas recomendaciones, junto con las actividades conexas y los plazos de ejecución, fueron aprobadas por el Consejo en la 16ª sesión de su 208º período de sesiones, celebrada el 26 de agosto de 2016.

Nota. El ISPG coordina las reuniones del Consejo fuera de la Sede, con el apoyo de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores en su calidad de Secretario del ISPG.

Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) [pendiente de actualización]

Durante el primer semestre de 2016, la Secretaría, actuando en nombre del Consejo en su condición de Autoridad supervisora del Registro internacional, continuó supervisando el funcionamiento del Registro a fin de asegurar su eficiencia de conformidad con el Artículo 17 del *Convenio relativo a las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (el Convenio de Ciudad del Cabo). Durante su 207º período de sesiones en febrero de 2016, el Consejo aprobó las modificaciones de las *Normas y procedimientos para el Registro Internacional* (Doc 9864) recomendadas por la Comisión de Expertos de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional (CESAIR) en su séptima reunión, que tuvo lugar en diciembre de 2015. Al 30 de junio de 2016, se habían recibido 72 ratificaciones y adhesiones al Convenio de Ciudad del Cabo y 65 al Protocolo de Ciudad del Cabo.

Aspectos jurídicos vinculados con los pasajeros insubordinados

Además del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014) que la Conferencia diplomática adoptó el 4 de abril de 2014, por resolución de dicha conferencia se conformó en 2015 el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados con el cometido de actualizar la Circular 288 de la OACI (*Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*) mediante la incorporación de una lista detallada de infracciones y otros actos e introducir los cambios consiguientes por la adopción del Protocolo. El equipo mantuvo su primera reunión en septiembre de 2015 bajo la presidencia de la Sra. M. Polkowska (Polonia). Estableció tres grupos de redacción dirigidos por Singapur, Kenya y Finlandia, respectivamente, para ocuparse de los distintos capítulos del nuevo texto de orientación. La segunda reunión del equipo, en que la IATA actuó como anfitriona, tuvo lugar en Ginebra entre el 30 y 31 de marzo de 2016. Tras la reunión se realizó un seminario jurídico OACI-IATA para promocionar el Protocolo de Montreal de 2014.

RECURSOS HUMANOS

Al finalizar junio de 2016, la dotación de la Organización se componía de 583 puestos de plantilla, entre 294 de categoría Profesional y superior y 289 de Servicios generales. La participación femenina en el plantel de categoría profesional y superiores de la Secretaría ascendía al 30%.

En el primer semestre de 2016, el Consejo aprobó enmiendas del *Código de servicio* de la OACI que surgieron como resultado de un examen exhaustivo del Reglamento del personal y de las Reglas del personal que apunta a armonizar esos textos con los de otras organizaciones del Régimen común de las Naciones Unidas, con el objetivo general de elevar la eficiencia de la Organización. Las enmiendas aprobadas se relacionan con la aplicación del paquete revisado de remuneraciones que aprobó la Asamblea General de las Naciones Unidas para las categorías Profesional y superiores y el aumento de la edad jubilatoria, que pasó a 65 años para el personal con fecha de ingreso en la OACI posterior al 1 de enero de 2014. Asimismo, el Consejo adoptó políticas específicas sobre consultores y adscritos que complementan las disposiciones del Reglamento del personal y las Instrucciones administrativas.

La Secretaría siguió desplegando diversas estrategias y acciones de difusión para contribuir en la búsqueda de candidatos con elevadas calificaciones y grandes condiciones en todos los Estados miembros para llevar adelante la labor futura de la OACI. Entre otras iniciativas, se ofrecieron oportunidades más numerosas y variadas para realizar pasantías en la OACI, se otorgó una beca aeronáutica a una profesional joven que está dando los primeros pasos de su carrera en la aviación y se dio acompañamiento de mentores a jóvenes profesionales de la aviación seleccionados para trabajar en Montreal, para que profundicen sus conocimientos y experiencia en la labor de reglamentación de la aviación civil internacional y las interrelaciones con la industria de la aviación. Siguiendo la orientación de la iniciativa Ningún país se queda atrás, y en el marco del Fondo para el desarrollo de recursos humanos (HRDF), la Organización actuó en estrecho contacto con Estados africanos en la definición de oportunidades de adscripciones con la OACI para ayudarlos a dar mejor respuesta a sus necesidades para una aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI y demás actividades del programa de la Organización.

TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES (ICT)

El área de ICT ha trabajado intensamente para mejorar la infraestructura informática central y desplegar nuevas tecnologías para uso en la Asamblea. Se hicieron grandes mejoras en los servicios de almacenamiento de datos, red inalámbrica y telecomunicaciones para hacer frente a la demanda creciente y garantizar que los usuarios reciban servicios de ICT confiables. Se incorporó una plataforma de inscripción para los eventos de la OACI y se mejoraron los servicios de señalización digital (letreros indicadores) y proyección en el Centro de Conferencias y los despachos de la Secretaría. Se ejecutaron más de 80 proyectos vinculados con tecnologías de comunicación móvil y colaboración a través de la web que permitieron aumentar el uso de esas herramientas, reforzando la eficiencia de la OACI y reduciendo los costos de comunicación y viajes. Las distintas unidades que conforman las direcciones de la OACI prestaron su cooperación para desplegar los nuevos servicios de macrodatos a los Estados miembros y socios externos. Las primeras acciones en este sentido se concentraron en la normalización de los formatos de datos y los servicios de búsqueda para facilitar el acceso a la enorme cantidad de datos de aviación recopilados por la OACI.

En relación con la ciberseguridad, se han hecho grandes avances en la gestión de la seguridad de la información, manejo de riesgos y conformidad. Se examinó el proceso de gestión de la seguridad de la información y se dictaron instrucciones administrativas de carácter fundamental. Se ha iniciado un programa de sensibilización sobre la seguridad de la información que abarca a toda la Organización con el objetivo de dar capacitación al personal sobre esta temática. Se avanzó además en otras áreas, como el riesgo que plantean las aplicaciones informáticas, gestión de la vulnerabilidad, gestión de incidentes y procedimientos para la gestión del cambio de sistemas. Por su lado, se diseñó un plan estratégico de ciberseguridad que comprende una hoja de ruta clara y un marco de gestión de documentos con miras a lograr la certificación ISO 27001:2013.

El espacio de gestión de la red ha sido objeto de importantes modificaciones, con mejoras introducidas en la plataforma para realizar y facilitar la creación y mantenimiento de los contenidos web de la OACI. El nuevo sitio web público ya exhibe el diseño modernizado de la marca OACI. Además, la OACI ha estado trabajando en la preparación de sitios web clave para incorporar dos nuevos idiomas, el árabe y el español. Para ampliar más aún el alcance, el objetivo final de ICT es ofrecer los contenidos web en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas.

GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN

La Sección de Gestión de la Información continuó trabajando en el desarrollo y la asistencia técnica de los sistemas generales y específicos de gestión de la información y procesos de trabajo. Entre los proyectos actualmente en curso pueden citarse el desarrollo de un sistema de gestión del desempeño institucional, la creación de una central de SARPS, un sistema de control para los proyectos de TCB, servicios de gestión de documentos y registros, el desarrollo de nuevos sistemas de gestión de los servicios de idiomas y trabajos de impresión, desarrollos de productos para las actividades de generación de ingresos, la reformulación del sistema de evaluación del rendimiento del personal (PACE), la implementación de una aplicación para los eventos de la OACI diseñada para dispositivos móviles y la continuación del proyecto de digitalización de los documentos en papel.

Todos los documentos del Consejo están ya disponibles para búsqueda digital en inglés y se irán incorporando los demás idiomas.

SERVICIOS A LAS CONFERENCIAS

En colaboración con el Gobierno de Canadá, se terminó de ejecutar la modernización del sistema de control de accesos por tarjetas de identificación, el sistema de seguridad del edificio por circuito cerrado de televisión (CCTV) y la instalación de cerrojos de seguridad en las puertas. Se trabaja en la ampliación del área de inscripción a eventos con la incorporación de tres puestos de atención para brindar mejor servicio, y se trasladó la sala que resguarda el directorio de claves públicas al edificio torre de la Secretaría para mayor seguridad y eficiencia. Se dieron de baja los artículos obsoletos y se reconvirtieron los espacios para dar cabida a más despachos.

En la nueva estructura de gestión de eventos, la Sección de Servicios a las Conferencias ha diseñado herramientas fáciles de usar, directrices y programas de formación y certificación. Se lanzó la nueva herramienta de inscripción a los eventos de la OACI (que se enmarca en el sistema de gestión de relaciones con los clientes), que estará en funcionamiento durante el 39º período de sesiones de la Asamblea (A39) y permitirá agilizar la entrega de las tarjetas de identificación a los delegados que se hayan inscrito en línea con credenciales.

Se realizaron tres proyectos importantes en el Centro de Conferencias, a tiempo para la A39:

- Instalación de un sistema de timbre electrónico que emite una señal sonora para indicar a los participantes que una reunión está a punto de empezar o de reanudarse.
- Instalación de letreros digitales para mejorar la capacidad de transmisión en el Centro de Conferencias, mediante la instalación de pantallas fuera de cada sala para presentar distintos contenidos, que se controlan desde una consola centralizada.

- Manejo centralizado de los proyectores para mejorar la calidad y disponibilidad de servicios audiovisuales en las salas, con proyectores fijos en todas ellas, administrados centralmente por medio de una consola remota.

ACTIVIDADES GENERADORAS DE INGRESOS

Durante los primeros seis meses de 2016, los resultados del ARGF indican que los rubros de eventos, licencias de productos y asociaciones fueron más positivos de lo que se preveía en el presupuesto. Actualmente, el énfasis está puesto en incrementar los ingresos por medio de actividades de desarrollo de capacidad en apoyo de nuevos productos e iniciativas del programa. La aplicación de medidas estratégicas permitió contratar más personal para prestar apoyo a las nuevas iniciativas en las regiones. Los nuevos enfoques integrados que se adoptaron para los eventos, capacitación y publicaciones de la OACI dieron origen a eventos regionales y en la Sede que incluyeron diversas actividades de capacitación y simposios. También se hicieron alianzas entre la OACI y el sector privado para financiar una nueva serie de talleres sobre los objetivos estratégicos de la OACI durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

La modernización gracias a la introducción de nuevas tecnologías de impresión digital contribuyó a mejorar el rendimiento de la imprenta de la OACI mediante la disminución de costos de existencias y de personal y aumento de la productividad, reflejado en un mayor volumen de impresiones.

COMUNICACIONES

Las actividades de información al público y a los medios, conjuntamente denominadas como Comunicaciones (COM) en la OACI, se centraron principalmente en los siguientes ámbitos en el primer semestre de 2016:

- Finalización del nuevo sitio web público de la OACI.
- Obtención de pantallas de video gratuitas en la terminal del Aeropuerto Internacional de Montreal-P.E. Trudeau para transmitir mensajes de la OACI sobre “La aviación unida” y para la promoción de la A39 y el IWAF.
- Coordinación con el equipo “Dreams Soar” del vuelo solo alrededor del mundo para la facilitación internacional en cuanto a la autorización de rutas y obtención de permiso de aterrizaje, difusión local durante la escala en Montreal, etc.
- Diseño y producción de los Certificados del Presidente del Consejo que se otorgarán como distinción.
- Apoyo y promoción permanente en las redes sociales y en la *Revista de la OACI*, en calidad de socio institucional, de los vuelos solares de Solar Impulse que buscan dar la vuelta al mundo, hasta la conclusión exitosa del proyecto.

La Sección de Comunicaciones sigue produciendo o coordinando y finalizando discursos y presentaciones de video del Presidente del Consejo y de la Secretaria General, artículos editoriales, entrevistas y publicaciones y produce o revisa respuestas a entrevistas y artículos en nombre de los directores de la OACI y de su personal técnico. La Sección COM originó 59 comunicados de prensa y noticias destacadas durante el primer semestre del año.

La OACI publicó 324 tuits, que fueron leídos 2 249 millones de veces durante el primer semestre de 2016, sin incluir actividades de interacción, respuestas ni retuiteos. Los seguidores de la cuenta en Twitter se incrementaron en un 19% desde finales de 2015, pasando de 43 000 a 53 000.

COOPERACIÓN TÉCNICA

Al 30 de junio de 2016, se estimaba que el monto correspondiente a la ejecución del Programa de cooperación técnica ascendía a 32,2 millones USD. La Dirección de Cooperación Técnica tiene 100 proyectos en ejecución en 136 países, mediante arreglos con cargo a fondos fiduciarios. Se prevé la ejecución de un programa total de 130,7 millones USD en 2016.

El Programa de Cooperación técnica por región
(en millones de USD)

Región	Al 30 de junio de 2015	Al 30 de junio de 2016
África	25,8	4,4
Las Américas	14,9	22,4
Región Asia/Pacífico	1,40	1,5
Europa y Oriente Medio	0,9	0,6
Oriente Medio	4,1	3,3
Total	47,10	32,2

Proyectos de cooperación técnica de gran envergadura

Entre los proyectos de cooperación técnica de gran envergadura y las modificaciones importantes de proyectos en curso (de más de 500 000 USD), tanto nacionales como regionales, financiados por las entidades y los gobiernos receptores que se aprobaron durante el primer semestre de 2016 se incluyen:

- a) Afganistán – Creación de capacidad en la Autoridad de Aviación Civil de Afganistán (AFG/15/801)
- b) Argentina – Fortalecimiento de la nueva Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (ARG/07/803)
- c) India – Estudio aeronáutico sobre los límites de altura para edificios nuevos cercanos al Aeropuerto Internacional de Mumbai (IND/15/802)
- d) Malí – Apoyo al Programa de rehabilitación de la infraestructura de aeródromos de la Misión Multidimensional Integrada de Estabilización de las Naciones Unidas en Malí (MINUSMA) (MLI/15/801)
- e) Panamá – Fortalecimiento de la nueva Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá (PAN/15/801)
- f) Uruguay – Fortalecimiento de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) (URU/08/801)
- g) Proyecto regional – Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad para los Estados del Golfo (COSCAP-GS) (RAB/04/801)

Entre los proyectos de asistencia técnica y proyectos regionales de cooperación técnica que recibieron contribuciones de los Fondos voluntarios de la OACI durante el mismo período, se incluyen:

- a) Camboya – Asistencia para resolver las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional (RAS/97/903-SF) – Subsidio del SAFE (Boeing) por 30 000 USD

- b) Camboya – Asistencia para resolver las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional (RAS/97/903-SF) – Subsidio del SAFE por 20 000 USD
- c) ASECNA – Programa de procedimientos de vuelo de la Región África-Océano Índico (AFI) (RAF/14/801-SF) – Subsidio del SAFE (Francia) por € 67 803,76

Se recibieron donaciones para los siguientes proyectos de cooperación técnica:

- a) Afganistán – Creación de capacidad en la Autoridad de Aviación Civil de Afganistán (AFG/15/801) – Subsidio de 1 146 156 USD otorgado por el Departamento de Estado de los Estados Unidos
- b) Proyecto regional – Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP-NA) (RAS/02/901) – Subsidio de 130 000 USD otorgado por el Gobierno de Canadá
- c) Proyecto regional – Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional para Latinoamérica (RLA/99/901) – Subsidio de 3 700 USD otorgado por División Turbo SRL (Argentina)
- d) Proyecto regional – Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad en la Comunidad de Estados Independientes (COSCAP-CIS) (RER/01/901) – Subsidio de 100 000 USD otorgado por Airbus (Francia)

Contratación de expertos

El total de expertos de misiones y consultores internacionales contratados al 30 de junio de 2016 era de 138, además de los 812 miembros nacionales del personal de proyectos, alcanzándose un total de 950 funcionarios en servicio, entre ellos 55 expertos de misiones y consultores internacionales que ya se encontraban en el terreno, prestando servicio en proyectos en curso.

Instrucción en aviación civil

En este período, se otorgaron 189 becas por una duración total de 181,5 meses de trabajo, comprendidas 66 becas en el marco de un Memorando de acuerdo firmado por la OACI con la República de Corea y Singapur, a fin de que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI. Además, los programas de instrucción en el país, a cargo de instructores contratados en el marco de proyectos de cooperación técnica, capacitaron a 3 249 empleados de administraciones de aviación civil, y 148 empleados fueron capacitados por los proveedores como parte del componente de adquisiciones de los proyectos de cooperación técnica.

Equipos y subcontratos

Se emitieron 220 órdenes de compra y se realizaron adquisiciones en el terreno por un total de 15,9 millones USD.

Presupuesto para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)

Al 30 de junio de 2016, los ingresos del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) se elevaban a 4,68 millones USD y los gastos, a 4,06 millones USD, es decir que se obtuvo un superávit de 620 000 USD.

**EXAMEN DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2016
CON RESPECTO A LAS RESOLUCIONES DEL 38º PERÍODO DE SESIONES
DE LA ASAMBLEA**

Resolución	Tema y medidas tomadas
A38-1	<p><i>Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares</i></p> <p>En cumplimiento de la Resolución A38-1, el 12 de junio de 2015, el Consejo adoptó la Enmienda 25 del Anexo 9 — <i>Facilitación</i>, que incorpora entre sus disposiciones el requisito de que los Estados sancionen leyes, reglamentos o políticas que favorezcan la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.</p>
A38-2	<p><i>Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea</i></p> <p>En cumplimiento de la Resolución A38-2 y tras consultar a los Estados y organizaciones internacionales, el Consejo aprobó el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP), que se someterán a la Asamblea en su 39º período de sesiones, para obtener su respaldo.</p> <p>El GASP es un documento de alto nivel que reúne las políticas para mejorar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional a nivel nacional, regional y mundial. El documento se reestructuró y revisó, y se complementa con la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación, que sirve de plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en el logro de los objetivos presentados en el GASP mediante un marco de referencia estructurado y común a todas las partes.</p> <p>El GANP sirve como documento de planificación estratégica de apoyo para todos los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y la industria. El GANP se actualizó para que sirviera de orientación adicional para el cumplimiento de las normas y siguiera los ciclos de la Asamblea. Los módulos ASBU también se actualizaron para incorporar los desarrollos tecnológicos más recientes y las normas disponibles. Sin embargo, se preservó la estructura general de ambos documentos para mantener la estabilidad necesaria.</p>
A38-3	<p><i>Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes</i></p> <p>En cumplimiento de la Resolución A38-3, el Consejo adoptó la Enmienda 15 del Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> el 22 de febrero de 2016. Entre los elementos y consideraciones clave, se incluyen: el refuerzo de la protección de los registros de investigaciones, manteniendo un equilibrio entre los objetivos de la investigación y el resguardo de otros intereses de orden público; medios eficaces para proteger los registros que se encuentren bajo la custodia o el control de la autoridad de investigación de accidentes; apoyo a los Estados con la “prueba de equilibrio de los intereses en conflicto” por parte de la autoridad competente designada; adaptación a los diversos sistemas jurídicos y prácticas de los Estados en materia de protección eficaz de los registros de</p>

investigación. También se publicó en junio de 2016 la Parte I – *Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes* del nuevo *Manual de protección de la información de seguridad operacional*, (Doc 10053) para proporcionar orientaciones sobre la aplicación de la enmienda.

A38-4 *Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mantener y mejorar la seguridad operacional de la aviación*

En cumplimiento de la Resolución A38-4, el Consejo adoptó la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* el 2 de marzo de 2016. Uno de los elementos clave de la Enmienda 1 fue la actualización de las disposiciones para la protección de los datos de seguridad operacional, la información sobre seguridad operacional y sus fuentes. En enero de 2016, la Secretaría creó un Grupo para la aplicación de la protección de la información sobre seguridad operacional (SIP-IG) para que brindara apoyo a la Secretaría en su tarea de prestar ayuda a los Estados en la aplicación de las nuevas disposiciones para la protección de los datos y la información sobre seguridad operacional y de sus fuentes.

El Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP) está preparando textos de orientación e identificando las mejores prácticas para el establecimiento de sistemas eficaces de notificación de seguridad operacional. Las orientaciones para el establecimiento de dichos sistemas y para la protección de los datos y la información sobre seguridad operacional y sus fuentes se incluirán en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (SMM) (Doc 9859), cuya publicación está programada para 2017.

A38-5 *Cooperación regional y asistencia para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables*

Se desarrollaron proyectos específicos de asistencia técnica (TA), financiados por el Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) o por los socios para la seguridad operacional, para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias críticas de seguridad operacional, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC). Al 30 de junio de 2016, se habían completado ocho proyectos, se encontraban en curso 16 proyectos y tres estaban en desarrollo. Un proyecto de TA para Uruguay contribuyó a la resolución de las dos SSC identificadas en la Misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en abril de 2014.

En coordinación con las oficinas regionales, se hace un seguimiento de todas las actividades de fortalecimiento de la seguridad operacional que llevan a cabo los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASGs) para mejorar la coordinación regional y facilitar la fijación de objetivos, prioridades e indicadores, así como prestar asistencia, según sea necesario. En febrero de 2015, tuvo lugar una reunión mundial de coordinación de los RASG y los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) para mejorar la coordinación y alinear sus actividades con las del GASP y el GANP.

La OACI, por intermedio de sus oficinas regionales, prosiguió su labor de seguimiento de los Planes de acción de la OACI destinados a resolver las deficiencias de seguridad operacional específicas de cada Estado en forma eficiente y oportuna. En particular con respecto a los Estados con SSC, la OACI verifica periódicamente cómo van progresando por intermedio de la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB), y se toman las medidas que corresponden.

Para abordar debidamente las SSC y las deficiencias de seguridad operacional a nivel regional, la OACI también desarrolló gráficos regionales que permiten hacer un seguimiento de los avances en la vigilancia de la seguridad operacional en las regiones.

La primera reunión presencial de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) de la OACI tuvo lugar el 25 de noviembre de 2015, como reunión paralela al Foro mundial sobre aviación (IWAF). En esa ocasión, los miembros de la alianza tuvieron la oportunidad de analizar cómo coordinar sus esfuerzos y colaborar en la prestación de asistencia técnica. El grupo mantiene teleconferencias trimestrales para organizar las actividades de asistencia técnica de la alianza en los Estados identificados como prioritarios.

Para compilar toda la información sobre seguridad operacional pertinente obtenida de las oficinas regionales, los RASG, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), se creó una base de datos que permite analizar riesgos y contribuye a formular proyectos de asistencia.

A38-6

Apoyo a la política de la OACI en asuntos del espectro de radiofrecuencias

El espectro de radiofrecuencias es un recurso finito y escaso que administra la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) por medio de sus Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR), que tienen lugar cada cuatro años. La disponibilidad del espectro de radiofrecuencias necesario es un requisito esencial para la seguridad operacional de la aviación civil y la implementación eficaz de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). A medida que sigue aumentando la demanda de espectro radioeléctrico de otros usuarios, la aviación se enfrenta a una competencia cada vez mayor por el espectro limitado disponible. La Resolución A38-6 insta a la OACI, sus Estados miembros, las organizaciones internacionales y otros sectores de la aviación civil a prestar la debida atención y proveer los recursos necesarios para que la aviación siga teniendo acceso al espectro de radiofrecuencias mediante el desarrollo de una estrategia integral y una participación activa en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales relacionadas con este asunto.

La CMR-15 de la UIT se celebró en Ginebra del 2 al 27 de noviembre de 2015. Se lograron resultados positivos para la aviación, plenamente acordes con la Postura de la OACI desarrollada para esta conferencia, que permiten proteger los servicios de seguridad operacional de la aviación existentes y obtener acceso al espectro para nuevos servicios. Los elementos esenciales que contribuyeron al resultado exitoso fueron la oportuna elaboración y coordinación de la Postura de la OACI con todos sus Estados miembros en preparación para la conferencia, la participación activa de los expertos de la OACI en la preparación para la CMR-15, la labor de las organizaciones regionales de telecomunicaciones, la representación de la aviación civil en las delegaciones de los administradores de espectro de los Estados y la participación activa de la delegación de la OACI en la conferencia.

Ya se está preparando la próxima CMR, programada para 2019. La OACI está redactando su postura y se prevé que el Consejo la apruebe en 2017, tras consultar a los Estados. Actualmente, se está revisando la estrategia integral relativa al espectro de frecuencias aeronáuticas, cuya primera versión se aprobó y publicó en 2014.

A38-7

Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África

La OACI lideró la coordinación de las actividades de asistencia con diversas entidades regionales, en apoyo de los Planes de acción de la OACI para evitar la duplicación de esfuerzos, incluida la priorización y coordinación de todas las iniciativas regionales que lleva adelante el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación de la Región AFI (RASG-AFI). Hasta la fecha, han aceptado los planes de acción de la OACI 32 Estados de la AFI.

El Plan AFI continúa proporcionando el apoyo necesario a los Estados a través de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional [a saber, la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil de la Comunidad del África oriental (CASSOA)].

El Plan AFI promovió el establecimiento de la Asociación de organizaciones africanas de instrucción en aviación (AATO) con el objetivo de armonizar y normalizar la instrucción en aviación en África.

Desde 2008, en el marco del Plan AFI, se organizaron numerosos seminarios y talleres sobre distintos temas relacionados con la seguridad operacional, en beneficio de más de 2000 profesionales de la región.

La Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación en África (16 al 20 de julio de 2012, Abuja, Nigeria) reafirmó el compromiso de promover un transporte aéreo confiable, sostenible y seguro en África. Los esfuerzos por alcanzar esas metas y lograr mejoras sostenibles de seguridad operacional ya han tenido resultados tangibles. Entre julio de 2012 y junio de 2016, el número de Estados de toda la Región AFI con un nivel de aplicación eficaz (EI) de 60% como mínimo aumentó de 14 a 24 y el número de Estados con SSC se redujo de 20 a cuatro.

Como el logro de las metas de seguridad operacional de Abuja es crucial para alcanzar los objetivos del GASP en la región AFI, es necesario seguir asistiendo a los Estados por medio del Plan AFI, en colaboración con otros promotores de la seguridad operacional de la aviación, en particular para que todas las actividades relacionadas con la seguridad operacional de la aviación, incluidas las de investigación de accidentes e incidentes (AIG), aeródromos y ayudas terrestres (AGA) y servicios de navegación aérea (ANS), formen parte del programa y se realicen de manera eficaz y oportuna.

El Plan AFI funciona en estrecha colaboración con el RASG-AFI y con el Grupo regional de planificación y ejecución de la Región AFI (APIRG). Por consiguiente, las reuniones RASG-AFI/3 y APIRG/20, celebradas en Yamusukro, Côte d'Ivoire, en diciembre de 2015, respaldaron las metas del Plan AFI para 2016, incluyendo que el 70% de los Estados africanos logren una EI del 60%, no tengan SSC y hayan certificado por lo menos el 45% de todos los aeródromos internacionales.

Con respecto a los ANS, en el Plan AFI se desarrolló un proyecto de implementación en apoyo del Programa de seguridad operacional y aseguramiento de la calidad de los ANSP (ASQA) de África, un mecanismo de examen entre los propios países africanos establecido en 2015.

A38-8 *Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas*

Durante el 38º período de sesiones de la Asamblea, la Comisión convino en alentar a los Estados a utilizar las herramientas desarrolladas por la OACI para cumplir con los requisitos de conocimientos del inglés y en que ya no era necesaria la cláusula de flexibilidad prevista para los Estados que no cumplieran con la disposición para el 5 de marzo de 2011. Se debería seguir alentando a los Estados a que utilicen las herramientas disponibles. No se proponen actualizaciones para el 39º período de sesiones de la Asamblea y no se requiere ninguna otra acción.

A38-9 *Sustitución de halones*

En cumplimiento de la Resolución A38-9, la Secretaría informará a la Asamblea acerca del cronograma previsto para la sustitución de halones en los sistemas de extinción de incendios del compartimento de carga. En el informe que se presentará al 39º período de sesiones de la Asamblea para su aprobación, se proporciona información actualizada sobre el desarrollo de alternativas a los halones para los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves y se propone un nuevo cronograma para la sustitución de halones en los compartimentos de carga.

A38-10 *Reconocimiento de la aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD)*

En cumplimiento de la Resolución A38-10, se publicó la cuarta edición del Volumen I — *Aviones del Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo* (Doc 9625) y la Secretaría entabló contactos con varios Estados y una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para establecer sistemas de aprobación de FSTD basados en el Doc 9625. Como resultado, las orientaciones se incorporaron parcialmente en algunas reglamentaciones nacionales o fueron reconocidas como medios de cumplimiento para la aprobación de FSTD. Se sigue trabajando con otros Estados y con la RSOO. Además, la Secretaría está actualizando el *Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción* (Doc 9841) para incluir orientaciones más claras sobre el reconocimiento de las acreditaciones de las organizaciones de instrucción y sus FSTD.

A38-11 *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*

Uno de los temas clave de la Resolución A38-11 de la Asamblea es que debe proporcionarse más orientación sobre la notificación y publicación de diferencias (Cláusula dispositiva 15). En cumplimiento de dicha resolución, el Consejo aprobó las enmiendas a la Nota sobre la Notificación de diferencias (“Nota”) y al Formulario para la notificación de cumplimiento o de diferencias (“Formulario”) en la sexta sesión de su 207º período de sesiones, el 26 de febrero de 2016. La nota y el formulario enmendados están disponibles como adjuntos a la versión electrónica de las comunicaciones a los Estados sobre la adopción de enmiendas de diversos anexos.

La nota y el formulario enmendados, junto con el nuevo *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) apuntan a aportar más claridad a los Estados con respecto a la aplicación del Artículo 38 del Convenio de Chicago. También se incorporarán textos didácticos sobre el tema en los cursos pertinentes, tanto presenciales como por computadora, incluidos los cursos sobre el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.

Resolución	Tema y medidas tomadas
------------	------------------------

A38 -12 *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*

Como en la A38 se había realizado una revisión completa de la Declaración consolidada, no se proponen actualizaciones para el 39º período de sesiones de la Asamblea.

A38-13 *Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos*

No se requiere tomar ninguna medida.

A38-14 *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

En mayo de 2014 y marzo de 2016, la Organización celebró por segunda y tercera vez el Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS), que se centraron en los temas de desarrollo sostenible del transporte aéreo y competencia en el transporte aéreo internacional, respectivamente.

La 12ª y 13ª reuniones del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) se celebraron en mayo de 2014 y septiembre de 2015, respectivamente.

En junio de 2015, el Consejo adoptó oficialmente el texto de la visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo para que sirviera de punto de referencia y de inspiración para guiar a los Estados miembros en sus esfuerzos por alcanzar la meta última de la liberalización. También adoptó oficialmente principios básicos sobre la protección del consumidor como orientación para los Estados y otros interesados.

La Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) se celebró en Durban, Sudáfrica, en 2013; en Bali, Indonesia, en 2014; y en Antalya, Turquía, en 2015. A finales de 2015, 137 Estados que representaban el 72% del total de miembros de la OACI habían participado en este evento al menos una vez.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

La OACI desarrolló herramientas para mejorar la transparencia de las reglas de defensa de la competencia de los Estados y para fomentar la cooperación, el diálogo y la compatibilidad de la reglamentación. Para ello, se preparó un compendio de las políticas y prácticas nacionales y regionales, que está disponible en el siguiente sitio:

<http://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>

Se actualizó la base de datos en línea de la OACI sobre regímenes y prácticas de protección del consumidor. Además, se publicó en el sitio web de la OACI un estudio de la Secretaría sobre diversos regímenes de protección del consumidor aplicables al transporte aéreo internacional, que se puede consultar en:

http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx

La Organización siguió fomentando la adhesión universal a convenios y acuerdos internacionales, como el *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales* (IASTA) y el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, en una comunicación enviada a los Estados en julio de 2015 y en reuniones regionales y mundiales.

La OACI prestó asistencia adicional a los Estados de acuerdo con sus necesidades y con la situación local. Por ejemplo, para fomentar el desarrollo del transporte de carga en África, se celebró una reunión de la OACI sobre ese tema en Lomé, Togo, en agosto de 2014. También se organizó una conferencia de transporte aéreo regional en Montego Bay, Jamaica, en octubre de 2014, y una reunión sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo en África, en Antananarivo, Madagascar, en marzo de 2015. En dichas reuniones, se adoptaron declaraciones y planes de acción regionales que dieron impulso al desarrollo del transporte aéreo.

Se fortaleció la cooperación de la OACI con organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Turismo (OMT), y con sectores de la industria en temas de interés común, como la conectividad, la promoción de los viajes y el turismo, la liberalización del acceso a los mercados, la protección del consumidor y la asistencia a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Ejemplo de ello es la Declaración de Medellín sobre turismo y transporte aéreo para el desarrollo, adoptada por el Foro de alto nivel organizado conjuntamente por la OMT y la OACI en Medellín, Colombia, en septiembre de 2015. La OACI también participó activamente en la *Global Travel Association Coalition* (GTAC), un grupo conformado por organizaciones gubernamentales y del sector privado líderes en el sector de los viajes y el turismo. El objetivo del grupo es promover una mejor comprensión del rol de los viajes y el turismo como impulsores del crecimiento económico, el empleo y el desarrollo sostenible.

Sección III. Distribución de los productos de las líneas aéreas

Sin novedad.

Sección IV. Comercio de servicios

Sin novedad.

Sección V. Elaboración de criterios

Se actualizó el Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* y el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626). Para el 39º período de sesiones de la Asamblea, estará disponible una versión provisional de ambos documentos.

Apéndice B — Estadísticas

La primera reunión del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP/1) tuvo lugar en abril de 2014.

El Programa de estadística de la OACI se modernizó como parte de la iniciativa de gestión de datos de la Organización (EDM), que apunta a armonizar distintas fuentes de datos dentro de la organización utilizando tablas y taxonomías de referencia para crear un repositorio holístico de datos transfuncionales. El proceso de reingeniería mejorará la interfaz de las aplicaciones y la interoperabilidad con los Estados, los organismos de las

Naciones Unidas, las organizaciones internacionales, la industria y otros interlocutores, y permitirá una mejor difusión de los datos recopilados.

Se añadieron a la nueva plataforma web Data+ de la OACI (<https://www4.icao.int/newdataplus>) funciones analíticas visuales que permiten a los usuarios visualizar rápidamente las tendencias, las diferencias y las similitudes entre selecciones de datos y hacer análisis comparativos.

La reingeniería del Programa de estadística le permite a la OACI aprovechar sus datos brutos armonizados y transformarlos en información útil para los análisis económicos. La Secretaría desarrolló herramientas de análisis comercial, el Sistema de notificación y análisis de CO₂ de la OACI (ICORAS) y un estudio económico de las operaciones de las líneas aéreas.

La OACI emprendió un proyecto conjunto en sociedad con la Unión Postal Universal (UPU), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Foro Internacional de Transporte (ITF) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el Centro interdisciplinario de modelos matemáticos y computacionales (ICM) de la Universidad de Varsovia.

Se ha proporcionado asistencia y datos y análisis de aviación a los Estados y organizaciones internacionales que los han solicitado.

Apéndice C — Pronósticos, planificación y análisis económicos

El Grupo de trabajo multidisciplinario sobre pronósticos de tráfico a largo plazo (MDWG-LTF) del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP) desarrolló un conjunto único de pronósticos de tráfico de largo plazo con un horizonte de 30 años. El MDWG-LTF está integrado por 10 Estados miembros y tres organizaciones internacionales, además de cinco grupos de trabajo del Comité para la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).

Se compiló un conjunto de datos por series cronológicas de pasajeros-kilómetros de pago (RPK) y toneladas-kilómetros de carga (FTK), correspondientes tanto a las operaciones internacionales como nacionales, desglosados por pares de ciudades y por transportista, desde 1995 a 2012, a partir de: a) datos de tráfico reales proporcionados por los Estados a la OACI (en los formularios de información de transporte aéreo A, B y C) y publicados directamente por los Estados, que abarcan más del 90% del tráfico de pasajeros y el 95% del tráfico de carga; y b) datos estimados de tráfico obtenidos de las programaciones de las líneas aéreas publicadas en la *Official Airline Guide* (OAG), que se utilizaron para completar los datos faltantes. Este conjunto de datos inicial fue luego cotejado con los datos de la Base de datos común de operaciones (COD) que administra el CAEP para determinar una base común de los volúmenes de tráfico correspondientes a 2012.

El grupo de trabajo elaboró pronósticos de tráfico de largo plazo para 50 grupos de rutas, que pueden tomarse como base para elaborar pronósticos más detallados y adaptados a diversos fines, tales como seguridad operacional, planificación de sistemas de navegación aérea y análisis ambientales.

Apéndice D — Impuestos

En julio de 2015 se realizó una encuesta entre los Estados para indagar sus posturas con respecto a las políticas de la OACI relativas a la carga impositiva del transporte aéreo internacional y su cumplimiento. Los resultados de la encuesta estarán disponibles como suplemento del Doc 8632.

(<http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>).

Apéndice E — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

La quinta reunión conjunta del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) tuvo lugar en mayo de 2015.

Al analizar diversos modos y medios de financiar el desarrollo de la infraestructura aeronáutica, la OACI investigó extensamente las experiencias de los Estados en el desarrollo de diversos modelos mixtos (de participación pública y privada, PPP) para proyectos de infraestructura (www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx). En el sitio web público de la OACI, se presentó un informe actualizado sobre los aspectos económicos de los aeropuertos: www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx.

El Grupo de trabajo multidisciplinario sobre los desafíos económicos relacionados con la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBUs) produjo informes sobre cómo realizar análisis de costos y beneficios, rentabilidad y efectos económicos y planes de financiación.

En julio de 2015, se realizó una encuesta entre los Estados para indagar el nivel de aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos. Los resultados de la encuesta indican que la mayoría de los 83 Estados que respondieron (y que representan el 84% del tráfico regular mundial) aplican las políticas de la OACI.

Apéndice F — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Se realizaron estudios sobre diferencias regionales en los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales correspondientes a los años 2011, 2012 y 2013, y está en curso un estudio sobre el 2014; sus resultados se publican en circulares cada dos años. Sobre la base de los resultados de esos estudios, se proporcionan anualmente los valores de las ponderaciones mundiales y por área al Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para establecer los factores de prorrateo de los ingresos por servicios de pasajeros generados por los viajes entre compañías.

Apéndice G — Correo aéreo

Se proporcionan anualmente a la Unión Postal Universal (UPU) datos y análisis financieros y sobre el tráfico de las líneas aéreas, que se utilizan para calcular la tarifa básica de transporte del correo aéreo, de conformidad con el Artículo 53 del Convenio postal universal.

A38-15

Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Apéndice A — Criterios generales

Gracias a las generosas contribuciones voluntarias de los Estados miembros, la OACI pudo continuar con iniciativas para mejorar la seguridad de la aviación en el mundo, facilitar y canalizar la cooperación internacional/regional, promover la colaboración entre gobiernos y la industria y mejorar la coordinación entre los donantes. Estas contribuciones también permitieron avanzar en la aplicación de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) durante el trienio 2014-2016, apoyando plenamente las iniciativas de la campaña *Ningún país se queda atrás*. La experiencia de la ICASS confirma que sigue siendo pertinente la estrategia, como marco robusto para orientar las acciones de la OACI de seguridad de la aviación, que debería ampliarse hasta que se apruebe la implementación de un nuevo Plan de seguridad de la aviación mundial — GASeP.

Apéndice B — Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

Se sigue recalcando la importancia de ser parte en los convenios de seguridad de la aviación en presentaciones informativas y en reuniones de alto nivel.

Apéndice C — Implantación de medidas de seguridad de carácter técnico

A fin de promover la eficiencia y la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación durante el trienio, la OACI siguió actualizando orientaciones y publicando otras nuevas, incluida la novena edición del *Manual sobre seguridad de la aviación*, que se complementó con orientaciones separadas sobre los siguientes temas:

- Evaluación de impactos (en seguridad de la aviación);
- Cultura de la seguridad de la aviación;
- Sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS); y
- Reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación.

En consulta permanente con el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos (WGTR) del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC), la OACI siguió de cerca las posibles amenazas para la seguridad de la aviación (p. ej., ciberseguridad, seguridad de la parte pública, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia y artefactos explosivos improvisados transportados por personas y sistemas portátiles de defensa antiaérea). La pronta comunicación y difusión de los riesgos de seguridad de la aviación, con orientaciones para todos los Estados y partes interesadas, hizo posible tomar medidas coherentes, eficaces y oportunas. Se publicaron otros textos de orientación a fin de aumentar la capacidad de los Estados de establecer, según el riesgo, las prioridades para los recursos de seguridad de la aviación, que incluyen: *Operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto*, *Información sobre sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)* y la *Guía de información y evaluación de la vulnerabilidad de los aeropuertos* y el Repositorio de ciberseguridad en el portal seguro de la OACI. También se puso énfasis en enfrentar las amenazas nuevas y existentes mediante un seguimiento continuo en la OACI y con actividades de asistencia.

Se está elaborando actualmente la propuesta de Enmienda 15 del Anexo 17 — *Seguridad*, que incluirá disposiciones nuevas y/o revisadas sobre detección del comportamiento, innovación en seguridad de la aviación, MANPADS, evaluación de riesgos, ciberseguridad y seguridad de la parte pública. En particular, con respecto a las disposiciones relativas a la seguridad de la parte pública, el Consejo de la OACI tuvo en cuenta la intensificación de la amenaza de ataques terroristas en la parte pública de los aeropuertos, combinada con incidentes terroristas recientes en lugares muy concurridos, tanto en aeropuertos como en otros lugares no relacionados con la aviación, y decidió elevar a normas los métodos recomendados sobre la seguridad de la parte pública.

Apéndice D — Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita

A raíz de los últimos sucesos que afectaron a la aviación civil y los ataques que sufrió, el Consejo solicitó que se recordara a los Estados miembros su obligación de notificar los actos de interferencia ilícita (AUI) a la OACI de la manera más expedita, conforme a lo estipulado en el Anexo 17. A fin de facilitar el cumplimiento de dicha obligación, la Secretaría de la OACI, en colaboración con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, desarrolló un formulario de notificación para simplificar su uso y agilizar su presentación, concentrándose en la recopilación de datos clave e información fundamental relativa al incidente.

Apéndice E — Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación

En 2015 se inició la plena aplicación del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA), y se presentan informes periódicos al Consejo sobre su estado de aplicación. Se elaboró, para ser presentado al 39º período de sesiones de la Asamblea, un informe sobre la aplicación general del USAP-CMA que trata sobre la ejecución global del Programa, los principales resultados de las auditorías, un análisis del grado de aplicación de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación y una indicación sobre el nivel de cumplimiento de las normas del Anexo 17.

Apéndice F — El Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI

La Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación incluye: liderazgo, coordinación y asistencia a los Estados miembros en función de sus necesidades; promoción de la cooperación regional; supervisión y coordinación de una red mundial de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y elaboración y mantenimiento de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP).

La Estrategia establece un marco para identificar las necesidades de seguridad de la aviación de los Estados miembros y una hoja de ruta para la implantación de un sistema de seguridad de la aviación nacional eficaz que cumpla con las normas y métodos recomendados (SARPS). Esta estrategia exitosa se basa en los planes de mejoras de la seguridad de la aviación (ASIP), que se elaboran en colaboración entre la OACI y el Estado que recibe la asistencia, y prevé la asistencia de las organizaciones regionales, otros Estados miembros y, cuando corresponde, la industria. En los ASIP se pone de relieve la necesidad de contar con la voluntad política y el pleno compromiso de los Estados de fortalecer la seguridad de la aviación a fin de beneficiarse del apoyo ofrecido por la OACI y otros asociados.

La Secretaría apoyó al Grupo de entidades prestadoras de asistencia en seguridad de la aviación para coordinar la asistencia en todo el mundo. La actividad del grupo incluye el intercambio de información sobre proyectos de asistencia actuales y busca garantizar que se aplique un enfoque colectivo en la asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación.

Para atender la necesidad continua de instrucción AVSEC a nivel mundial y regional, la red OACI de ATSC se amplió a 30 centros, y otros centro el reconocimiento. En apoyo a sus iniciativas de instrucción y asistencia, la Secretaría completará una revisión de todos sus ASTP para finales de 2016 a fin de cerciorarse de que cumplen con los requisitos de instrucción por competencias de la política de la OACI sobre instrucción mundial en aviación.

Bajo el liderazgo de la Secretaría, la OACI apoya varias iniciativas AVSEC regionales, como el Foro de coordinación regional de la seguridad de la aviación de Asia-Pacífico (RASCF) y el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL).

De conformidad con el Anexo sobre seguridad de la aviación del Memorando de cooperación OACI/UE, que establece, entre otras cosas, un marco para el intercambio de información y actividades conjuntas, la Secretaría está coordinando activamente actividades de asistencia financiadas por la Unión Europea a través de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

Apéndice G — Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral en distintas regiones del mundo

Se siguió promoviendo el reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación, a través de una colaboración extensa con las partes interesadas y la industria, y la difusión del nuevo texto de orientación *Reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación*, así como el intercambio y análisis de información por conducto del Grupo de expertos AVSEC. Los acuerdos de reconocimiento mutuo de la seguridad de la aviación ganan cada vez mayor impulso en la gestión de los asuntos bilaterales de seguridad de la aviación.

Apéndice H — Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

Durante el período transcurrido desde el 38º período de sesiones de la Asamblea, la OACI fomentó la cooperación entre los Estados miembros y con otros interesados, con el objeto de mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo, tanto a escala regional como mundial.

En febrero de 2016, la OACI suscribió un memorando de acuerdo (MoU) con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) que establece el marco de cooperación para reforzar la seguridad en los aeropuertos de todo el mundo. El MoU establece un mecanismo que contribuye al Programa de excelencia en seguridad aeroportuaria (APEX), del ACI, diseñado para ayudar a los aeropuertos a identificar y corregir sus vulnerabilidades de seguridad de la aviación.

La OACI también reforzó la cooperación en el ámbito de seguridad de la carga, en estrecha colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) mediante la suscripción de un MoU en 2011, celebrando conferencias y seminarios conjuntos y publicando un folleto conjunto titulado *Transporte mundial de la carga aérea*, todo ello con el objetivo de fomentar el movimiento seguro de la carga y el correo a escala mundial. En este sentido, la OACI también colabora con la OMA y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) para apoyar su Programa de carga aérea, lanzado recientemente con el objetivo de establecer unidades que puedan analizar los perfiles de la carga procesada en el aeropuerto para minimizar el riesgo de que los envíos de carga se utilicen con fines ilícitos, incluidos los actos de interferencia ilícita.

A38-16

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

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

En 2013 entró en vigor la Enmienda 23 del Anexo 9 — *Facilitación*, que se centra en el Apéndice 13 del Anexo 9, con el objetivo de mejorar el intercambio de datos de los pasajeros y la respuesta eficaz a las pandemias o epidemias de gran escala. En noviembre de 2013, el Consejo adoptó la Enmienda 24 del Anexo 9, relacionada con la facilitación del transporte de personas con discapacidades y aspectos tales como la seguridad del proceso de expedición de documentos de viaje; la inspección de documentos de viaje en los aeropuertos; la utilización de los sistemas de datos de información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR), y los procedimientos relacionados con el retiro de personas no admisibles y personas deportadas. Se celebró un seminario sobre facilitación para los Estados de la región NACC, en México, en mayo de 2013. El seminario se centró en prioridades del programa así como en cuestiones relacionadas con personas inadmisibles y deportadas y el establecimiento de programas nacionales de facilitación del transporte aéreo. Asimismo, se destacaron cuestiones relativas a los datos del API y el PNR.

En 2014 entró en vigor la Enmienda 24 del Anexo 9. También tuvo lugar la octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación, en Montreal, del 24 al 28 de noviembre de 2014. Además de avalar un nuevo manual sobre Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo, formuló y propuso enmiendas para el Anexo 9. Ese mismo año, se celebraron seminarios regionales sobre facilitación (FAL) en las distintas regiones de la OACI, incluidos uno en Lima en septiembre, y otro en París en octubre. Los seminarios se centraron en los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR), así como en cuestiones relativas a personas inadmisibles y deportados, el establecimiento de programas nacionales de facilitación del transporte aéreo, el acceso al transporte aéreo para las personas discapacitadas, la estrategia del Programa de identificación de viajeros (TRIP) de la OACI, el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y otros asuntos de facilitación que interesan a los Estados de las Regiones.

En 2015, el Consejo adoptó la Enmienda 25 del Anexo 9 que, entre otras cosas, se relaciona con cuestiones como la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), la facilitación de la carga y la base de datos de documentos de viaje robados y extraviados (SLTD) de la INTERPOL. Se publicó un nuevo *Manual sobre modelos de Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (PNFTA)* con orientaciones sobre la forma en que los Estados pueden cumplir con las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9. Durante el año, a la luz de la norma 3.10.1 (13ª edición, 2011) del Anexo 9, conforme a la cual los Estados contratantes

debían disponer que los pasaportes que no fueran de lectura mecánica caducaran para el 24 de noviembre de 2015, la Secretaría realizó una campaña intensiva de comunicación para recordar a los Estados la “fecha límite” y que debían responder a la comunicación EC6/3-12/70, *Aplicación de la norma 3.10.1 del Anexo 9 – Facilitación*. Al 31 de diciembre de 2015, las respuestas oficiales a la comunicación indicaban que 140 Estados miembros habían cumplido con el plazo y 16 lo habían hecho con posterioridad a la fecha límite. Se celebró en Bangkok, en Marzo de 2015, un seminario de facilitación para los Estados de la región APAC.

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

En 2013, el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) fue avalado por el 38º período de sesiones de la Asamblea, como una estrategia mundial para reforzar la seguridad de los documentos de viaje. El TRIP de la OACI hace énfasis en un enfoque holístico para la gestión de la identificación a fin de maximizar los aspectos de seguridad y facilitación, y se espera que aumente la capacidad de los Estados de identificar en forma unívoca a las personas, proporcionando a las autoridades herramientas eficaces y orientación. La OACI siguió prestando asistencia a los Estados miembros sobre todos los asuntos relacionados con los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), incluyendo actividades de creación de capacidad financiadas por donantes. A nivel regional, la Organización dictó seminarios con el apoyo de los Estados anfitriones para promover la concientización acerca de las normas sobre MRTD, biometría y seguridad de la aviación. Se celebró un seminario regional en Saint Martin, Antillas Neerlandesas, en julio; seguido de otro en Burkina Faso, en noviembre. En ambos eventos se promovieron las mejores prácticas para la expedición segura de pasaportes y sistemas de control fronterizo, enfatizando a la vez la importancia de expedir MRTD que se ajusten a las normas de la OACI y de participar en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. Además de seminarios regionales sobre MRTD, la OACI celebró su noveno simposio y exposición sobre MRTD en Montreal, en octubre. El simposio anual se centró en los beneficios de implantar controles fronterizos automatizados siguiendo las normas y especificaciones de la OACI y la ventaja de utilizar herramientas eficaces de inspección para control fronterizo, como el PKD de la OACI. Al final del año, el PKD ya contaba con 39 participantes, con la incorporación de Bélgica, Irlanda, la República de Moldova y Tailandia. Se insta a los Estados a participar en el PKD debido a la importancia de mejorar la seguridad transfronteriza y la facilitación del transporte aéreo. En 2013 la OACI continuó promoviendo la participación en el PKD mediante una serie de seminarios prácticos.

En 2014, se llevaron a cabo una serie de actividades significativas en el marco de la estrategia TRIP de la OACI. La aplicación de la estrategia se inició con la Fase I en África, mediante proyectos de asistencia desarrollados en estrecha cooperación con organizaciones regionales como: la Comunidad de Estados Sahel-Saharanos (CEN-SAD), el Mercado Común de África Oriental y Meridional (COMESA), la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) y la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO/ECOWAS). Los esfuerzos para vincular las necesidades de los Estados con las especializaciones de la OACI y la comunidad de donantes resultaron exitosos, como lo demuestra el apoyo de Canadá a la iniciativa de “fortalecimiento de la seguridad de los documentos de viaje en el Sahel”, centrada en crear capacidad en la Región mediante seminarios prácticos, instrucción y misiones de evaluación técnica.

Entretanto, la OACI siguió atendiendo a las necesidades de creación de capacidad en otras regiones de África y en Asia central y las Américas, mediante propuestas de proyectos y actividades de asistencia. Se celebraron dos seminarios regionales sobre MRTD, uno en Uzbekistán en abril y el otro en España en junio. Ambos eventos promovieron las mejores prácticas para la expedición de pasaportes y sistemas de control fronterizo seguros, recalcando al mismo tiempo la importancia de expedir MRTD conformes con las especificaciones de la OACI y participar en el PKD de la OACI. Durante el seminario regional celebrado en España, la OACI, en estrecha coordinación con la Comisión Europea, organizó pruebas de interoperabilidad del protocolo digital de Control de acceso complementario (SAC), que ya es obligatorio para todos los nuevos pasaportes electrónicos expedidos en los Estados miembros de la Unión Europea a partir de diciembre de 2014. En las otras regiones, la OACI siguió realizando análisis de carencias en los Estados beneficiarios, particularmente en la región de Centroamérica y Sudamérica, con el apoyo del Canadá.

La integridad fronteriza y la gestión del control fronterizo fueron los temas centrales del Décimo Simposio y exposición sobre MRTD, biometría y seguridad fronteriza, celebrado en Montreal en octubre, al que asistieron 505 participantes. Uno de los resultados principales de la 22ª reunión del Grupo técnico asesor sobre documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD/22), celebrada en Montreal en mayo, fue la aprobación de la séptima edición del Doc 9303 – *Documentos de viaje de lectura mecánica*. La reunión examinó muchos otros asuntos relacionados con la implementación de la estrategia TRIP de la OACI, incluidos las atribuciones revisadas del grupo, la elaboración de un programa de trabajo y un nuevo portal web del TRIP. Para avanzar en su cometido, la TAG/MRTD/22 aprobó los programas para la labor futura de sus dos subgrupos: el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías y el Grupo sobre implantación y creación de capacidad.

La OACI siguió fomentando la participación en el PKD mediante una serie de seminarios regionales teóricos y prácticos, instando a los Estados a que se adhieran, por la importancia de reforzar la seguridad transfronteriza y la facilitación del transporte aéreo. Durante el año se adhirieron Brasil, Filipinas, Irán (República Islámica del), Qatar, Seychelles y Uzbekistán, elevando a 45 el número total de miembros del PKD de la OACI.

En 2015 continuaron con éxito los esfuerzos de relacionar las necesidades de los Estados con las especialidades de la OACI y la comunidad de donantes. También se realizaron actividades significativas de implantación del TRIP, incluyendo iniciativas de creación de capacidad. El proyecto financiado por Canadá “Fortalecimiento de la seguridad de los documentos de viaje y la gestión de los documentos de viaje en el Sahel” continuó durante 2015 con un seminario regional que tuvo lugar en Niamey, Níger, en enero, misiones de evaluación técnica en Mali y Túnez y la elaboración de un conjunto de material didáctico normalizado (CMDN) denominado “Control de la autenticidad y validez de los documentos de viaje en el control fronterizo en los aeropuertos – Nivel 1”. Este curso fue desarrollado conjuntamente por la Sección FAL y la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) para satisfacer la creciente demanda de asistencia técnica de los Estados miembros de la OACI para erradicar el uso de documentos de viaje fraudulentos y combatir el crimen transfronterizo y el terrorismo. El CMDN tiene por objetivo profundizar el conocimiento y las habilidades que deben tener los agentes de primera línea para identificar documentos de viaje fraudulentos al examinar los documentos de viaje.

En marzo de 2015, el Gobierno del Canadá financió un proyecto similar para el Caribe. Más orientado al control fronterizo, este proyecto incluyó la elaboración de un modelo de controles fronterizos basados en el riesgo, una guía de evaluación, dos seminarios regionales y cuatro misiones de evaluación técnica.

En noviembre se celebró un seminario regional sobre MRTD en Nairobi. El TRIP de la OACI continuó difundiendo novedades sobre los documentos de viaje y gestión de la identificación que figuran en el *Informe de la OACI sobre MRTD – Volumen 10*, Ediciones 1 a 3. El objetivo del informe es dar cuenta de las novedades, tendencias, innovaciones y aplicaciones en el ámbito de los MRTD a los Estados miembros de la OACI y a los sectores internacionales del ámbito aeronáutico y seguridad. El 11º Simposio y exposición sobre MRTD, celebrado en Montreal en octubre, al que asistieron más de 500 participantes, en representación de 86 Estados y 18 organizaciones internacionales, se centró en las bases de la gestión holística de la identificación de viajeros. Se publicó, en inglés, la séptima edición del Doc 9303. Un nuevo participante, Colombia, se hizo miembro del PKD de la OACI en el transcurso del año, elevando el número total de miembros a 46. En marzo de 2015, Bundesdruckerei GmbH firmó el contrato para la provisión del PKD de la OACI, en calidad de contratista principal para el diseño completo, desarrollo y operación del PKD.

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

En 2013 se publicaron en el sitio web de la OACI directrices para la implantación en los Estados de los requisitos del sistema PNR y la difusión del mensaje PNRGOV. El mensaje PNRGOV, avalado por la OACI, la OMA y la IATA, es un formato electrónico normalizado para la transmisión de datos PNR de las líneas aéreas a los Estados, cuyo objetivo es armonizar la utilización del sistema PNR a escala mundial, aumentar la eficacia de la utilización de los datos y mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación. La OACI, junto con la IATA y la OMA, elaboró un juego de herramientas que contiene material de instrucción y concientización sobre la API y el PNR. El conjunto de herramientas se empleará en el contexto de una campaña mundial para promover las normas y directrices mundiales sobre el API y el PNR. Asimismo, en 2013 se publicaron las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros, publicadas en colaboración con la OMA y la IATA. El objetivo del documento es ayudar a los Estados a implantar programas nacionales de AIP y fomentar su armonización internacional. Incorpora orientaciones sobre la lista de pasajeros (PAXLST), un mensaje electrónico normalizado desarrollado específicamente para la transmisión de los manifiestos de pasajeros. Incluye nuevas disposiciones sobre la seguridad de la aviación, así como sobre cuestiones relacionadas con la protección de los datos y el sistema API interactivo (iAPI), un método más avanzado de despacho de pasajeros en los aeropuertos. Tanto el mensaje PNRGOV como las directrices sobre la API complementan los SARPS pertinentes del Anexo 9.

En 2015, después de la adopción de la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad de la ONU que, entre otras cosas, exhorta a los Estados miembros a utilizar la API para prevenir el desplazamiento de combatientes terroristas extranjeros, la OACI incrementó la cooperación con el Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo en tareas conjuntas relativas a la API y el PNR.

A38-17

Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Apéndice A — Generalidades

A fin de seguir difundiendo la información sobre sus políticas y textos de orientación, la OACI publicó artículos en varias ediciones de la Revista de la OACI; difundió su Informe de 2013 sobre el medioambiente y otras publicaciones; se organizaron diversos simposios y seminarios sobre la aviación y el cambio climático (mayo de 2013), la tecnología verde (septiembre 2014) y las asociaciones mundiales en aviación para reducir las emisiones (septiembre de 2015).

También se organizaron dos series de Diálogos de la aviación mundial (GLADS) en cinco regiones de la OACI. Los GLADS responden al pedido del 38º período de sesiones de la Asamblea de organizar seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial para la aviación internacional a fin de facilitar la información y el compromiso de todos los Estados miembros de la OACI.

La OACI organizó eventos paralelos e instaló puestos de exposición durante el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)

Se aprobaron proyecciones actualizadas sobre el ruido y las emisiones de las aeronaves, que se recomendarán como base para la toma de decisiones con respecto al medio ambiente en el 39º período de sesiones de la Asamblea.

Las tendencias indican que seguirán aumentando el ruido de las aeronaves, las emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y las emisiones de las aeronaves que afectan al clima mundial, pero a un ritmo inferior al crecimiento del tráfico. Por primera vez, las tendencias incluyeron una evaluación de la posible contribución de los combustibles alternativos a las emisiones netas de CO₂. Se estima que, para 2020, del consumo total de estos combustibles, hasta un 2% correspondería a combustibles sostenibles. La predicción del porcentaje de combustibles alternativos sostenibles en el largo plazo encierra incertidumbres importantes; sin embargo, con base en las hipótesis evaluadas por el CAEP, es posible que para 2050 se llegue a satisfacer el 100% de la demanda de combustible de la aviación internacional con combustibles alternativos sostenibles. El futuro desarrollo y uso de combustibles alternativos dependerá en gran medida de las políticas e incentivos que se adopten, así como de su eficiencia ecológica y económica. Basándose en las hipótesis del análisis, si se produjera un volumen suficiente de combustibles alternativos para reactores en 2050 para reemplazar por completo los hidrocarburos, se reducirían las emisiones netas de CO₂ en un 63%.

Las tendencias de ruido de las aeronaves muestran que es posible que, después de 2030, si la tecnología sigue avanzando, el incremento de las operaciones de aeronaves dejaría de producir una ampliación de las curvas isosónicas.

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

La reunión CAEP/10 (febrero de 2016) finalizó una recomendación sobre una norma de certificación de las emisiones de CO₂. Se recomienda que la nueva norma se incluya en el nuevo volumen del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente* (Volumen III — *Emisiones de CO₂ de los aviones*). La Secretaría está impulsando su adopción por medio del proceso de adopción de SARPS que concluirá a principios de 2017.

La CAEP/10 recomendó un nuevo volumen para el *Manual técnico ambiental* (Doc 9501) sobre el uso de procedimientos para la certificación de CO₂ de los aviones, que será publicado por la OACI como la primera edición del Volumen III del Doc 9501.

La reunión del CAEP/10 recomendó la primera norma de partículas no volátiles (nvPM) para motores de aeronaves de más de 26,7kN. La norma sobre nvPM que se aplicará a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2020 es la primera de su género. Se recomendó que esta nueva norma se incorpore como enmienda del Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*. Además, se recomendaron otras enmiendas del Anexo 16, Volumen II, para mantener actualizados y pertinentes los SARPS sobre el medioambiente. La Secretaría está impulsando la adopción de las enmiendas del Anexo 16, Volumen II, incluida esta nueva norma.

Se actualizó el *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501) — *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves* que la OACI publicará como enmienda del Doc 9501, Volumen II.

Las recomendaciones de enmienda del Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves* tienen por objetivo mantener actualizados los SARPS relativos al medio ambiente y asegurar que sigan siendo pertinentes. La Secretaría está impulsando la adopción de las enmiendas del Anexo 16, Volumen I.

Se actualizó el *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen I — *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves*, que la OACI publicará como enmienda del Doc 9501, Volumen I.

Se actualizó el *Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en torno a los aeropuertos* (Doc 9911), que se publicará próximamente.

La Secretaría actualizó el documento *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988) para incluir reglas empíricas para estimar los beneficios de los elementos del conjunto de medidas de la OACI para el tratamiento de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

El CAEP elaboró una circular para compartir las enseñanzas extraídas y las buenas prácticas para ayudar a los Estados y a la industria a hacer participar a las comunidades y tratar cuestiones y asuntos ambientales. La circular de la OACI "*Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*" se dio a conocer en la CAEP/10.

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

La reunión CAEP/10 recomendó que se publicara una actualización del *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que incluye recomendaciones específicas sobre la planificación y la gestión de la utilización del terreno, uno de los elementos del “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

Sin novedad.

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

No se hicieron actualizaciones. La Secretaría definió el alcance del análisis mundial de los efectos de las restricciones de vuelos nocturnos; sin embargo, no se aportaron los fondos suficientes para continuar con esta labor.

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

En el contexto de la creciente demanda de transporte aéreo internacional, la reunión CAEP/10 recomendó que se publicara una actualización del *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*.

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

La CAEP se anticipó a la posible reanudación de los vuelos supersónicos, deliberando acerca de la posibilidad de crear una nueva norma sobre el ruido supersónico para las futuras aeronaves.

Durante el ciclo de la CAEP/11, siguieron identificándose puntos de medición para la evaluación del ruido del estampido sónico en tierra con fines de homologación; se seleccionaron los parámetros de medición del ruido para la norma, que evalúen el ruido del estampido sónico y muestren una correlación favorable entre las mediciones en el exterior y la respuesta de los individuos en el interior; y se evaluaron los beneficios de complementar las mediciones físicas con predicciones del estampido sónico para la homologación relativa al ruido supersónico.

El estado actual del conocimiento sobre el estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos indican que la homologación de aviones supersónicos podría ocurrir entre 2020-2025.

Apéndice H — Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local

Durante la reunión CAEP/10 se recomendó la primera norma sobre materia particulada no volátil (nvPM) para motores de aeronaves de más de 26,7kN. La norma, que se aplicará a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2020, es la primera de este tipo. La nueva norma nvPM se recomendó como una enmienda del Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*.

A38-18

Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático

La OACI y sus Estados miembros han permanecido activos en el tratamiento de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional desarrollando y facilitando la implantación de una “canasta de medidas de mitigación” a fin de lograr las metas mundiales a las que aspira la OACI para el sector de la aviación internacional de mejorar la eficiencia del consumo en 2% anual y mantener sus emisiones de CO₂ a partir de 2020 al mismo nivel (crecimiento neutro en carbono a partir de 2020).

La Secretaría cooperó con el CAEP para actualizar la evaluación de tendencias de 2013 que nutren el análisis en el Consejo y, posteriormente, en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Se recomienda que la nueva norma de emisiones de CO₂ se incluya en un nuevo volumen del Anexo 16 (Volumen III) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para ser adoptada por el Consejo de la OACI. Esta nueva norma, la primera en su género, se aplicará a nuevos diseños de tipo a partir de 2020 y a los diseños de tipo que ya estén en producción, a partir de 2023. Esto significa que, si el diseño de un avión en producción se modifica después de 2023, la aeronave tendrá que cumplir con la norma de emisiones de CO₂. La fecha de corte de producción de 2028 implica que los aviones en producción que no cumplan la norma a partir de 2028 ya no podrán producirse, a menos que se modifiquen los diseños para que cumplan con la norma.

Reconociendo que muchas de las mejoras operacionales definidas en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) tienen el potencial de reducir el consumo de combustibles y las emisiones de CO₂, se realizó un análisis de los beneficios ambientales derivados de la implantación de dichas medidas. La OACI siguió apoyando a los Estados y a las partes interesadas en sus esfuerzos por desarrollar e introducir combustibles alternativos para la aviación, incluyendo actualizaciones periódicas del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) y proyecciones sobre la producción futura de dichos combustibles y sus beneficios ambientales durante su ciclo de vida.

Como parte de su cooperación con la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC), la Secretaría de la OACI ha desarrollado metodologías en el marco del mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) para proyectos relacionados con la aviación. La metodología de “sistemas de rodaje eléctricos para aviones” fue aprobada por la Junta Ejecutiva del MDL en noviembre de 2015. En Mayo de 2016, se aprobó una segunda metodología de MDL sobre “energía solar para operaciones nacionales en la puerta de embarque”. Éstas son las primeras metodologías aprobadas de MDL relacionadas con la aviación.

Se han hecho esfuerzos significativos para cumplir con lo solicitado por el 38º período de sesiones de la Asamblea de desarrollar un plan mundial de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional. El Grupo Asesor sobre el Medio Ambiente (EAG), con el apoyo técnico proporcionado por el CAEP de la OACI, había logrado avanzar inicialmente empleando un enfoque de “anteproyecto”, que se inició con una propuesta básica para un plan mundial de MBM con el objetivo de deliberar y analizar las ventajas y desventajas de los elementos de diseño, permitiendo introducir mejoras a la propuesta de “anteproyecto”. El EAG se reunió 15 veces en total, y el CAEP llevó a cabo una serie de análisis solicitados por el EAG y el Consejo.

En enero de 2016, el Consejo estableció un grupo de alto nivel sobre el plan mundial de medidas de mercado para facilitar la convergencia de opiniones sobre una propuesta de plan mundial de MBM. El grupo se reunió en febrero y en abril de 2016, y avanzó en el mejoramiento del texto propuesto.

Más adelante en el proceso de elaboración del Plan mundial de MBM para la aviación internacional, se celebró una reunión de alto nivel (HLM) sobre un Plan mundial de MBM, en mayo de 2016, en Montreal, con el objetivo de facilitar el debate de alto nivel sobre una propuesta de plan mundial de MBM. La HLM aclaró y mejoró una serie de disposiciones contenidas en la propuesta y reconoció que había aspectos sobre los que era necesario seguir trabajando, así como posibles enfoques e ideas alternativos para tratar estas cuestiones.

Como medio para garantizar la plena participación de todos los Estados y demás partes interesadas, la OACI llevó a cabo dos rondas de cinco seminarios regionales —Diálogos de la aviación mundial (GLAD) en 2015 y 2016, cubriendo a todas las regiones de la OACI en cada ronda. Estos seminarios contribuyeron a familiarizar a los participantes con el texto propuesto para la Resolución de la Asamblea y proporcionar oportunidades para recibir comentarios.

Además, el CAEP siguió trabajando sobre los aspectos técnicos del plan (p. ej. Seguimiento, notificación y verificación (MRV); criterios de unidades de emisión (EUC) y registros], en apoyo de las deliberaciones del EAG y el Consejo.

Para junio de 2016, 95 Estados miembros, que representan el 88,1% del tráfico aéreo internacional mundial, habían preparado y presentado planes de acción a la OACI, demostrando el alto nivel de interés y compromiso de los Estados miembros con esta iniciativa. La OACI también lanzó el programa de “países compañeros”, mediante el cual se alienta a los Estados que han presentado planes de acción a establecer asociaciones con Estados miembros que aún no hayan elaborado sus planes de acción a fin de brindarles apoyo y compartir experiencias y conocimientos.

La OACI también actualizó la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988) cuyos elementos de cuantificación se han automatizado en una herramienta informática, conocida como calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI. Como parte de sus actividades de creación de capacidad, la OACI realizó ocho seminarios ambientales con talleres sobre planes de acción en todas las regiones de la OACI y en la Sede. Se hicieron 400 contactos con coordinadores nacionales de los planes de acción.

Como parte de los esfuerzos de la OACI para proporcionar más asistencia a los Estados y facilitar el acceso al financiamiento para el desarrollo e implantación de los planes de acción estatales, la OACI estableció alianzas con la Unión Europea (UE), así como con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

El proyecto de asistencia conjunta OACI-UE, “Creación de capacidad para la mitigación de emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional”, es un proyecto de 6,5 millones de EUR para prestar asistencia a 14 Estados de África y el Caribe en la elaboración de sus planes de acción; establecimiento de sus sistemas para el medio ambiente y la aviación (AES) para el seguimiento de las emisiones de la aviación; y la aplicación de medidas para reducir las emisiones de la aviación. Tras la celebración de los seminarios iniciales en la República Dominicana, en diciembre de 2014, y en Camerún,

en febrero de 2015, se establecieron los equipos nacionales de planes de acción en todos los Estados seleccionados y, para junio de 2016, todos los Estados habían presentado sus planes de acción. La OACI continúa prestando apoyo en la aplicación de las medidas de mitigación incluidas en los planes de acción.

El proyecto conjunto de asistencia OACI-FMAM-PNUD, "Transformar el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional", es un proyecto de 2 millones USD, que comprende la elaboración de orientación y mecanismos de apoyo para ayudar en la identificación y aplicación de medidas que conduzcan a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación, y un proyecto práctico piloto realizado en Jamaica, que consiste en el remplazo de grupos auxiliares de energía a base de queroseno y diésel por equipos eléctricos impulsados con energía solar. El proyecto piloto en Jamaica tiene por objetivo facilitar la reproducibilidad de la tecnología solar en los aeropuertos.

A38-19 *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010*

La Organización siguió promoviendo la ratificación de los instrumentos de Beijing mediante la comunicación (LE 3/44, LE 3/45-14/69), visitas del Presidente del Consejo y/o la Secretaria General a los Estados miembros, así como reuniones con funcionarios gubernamentales de alto nivel. Además, la Organización promueve continuamente su ratificación en ocasión del depósito de instrumentos en persona y en otras reuniones de la OACI. La Organización coauspició o participó en seminarios jurídicos en Namibia, Polonia, República de Corea, Singapur y la IATA, para promover estos instrumentos. Además, se unió a la oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (ONUDC) en Bangladesh y en Nigeria para promover los instrumentos y contribuir a la publicación del "Módulo 5 del programa de estudios para la capacitación jurídica contra el terrorismo: *Delitos de terrorismo relacionados con el transporte (aviación civil y navegación marítima)*". Al 8 de julio de 2016 el Convenio sumaba 31 Estados firmantes y 14 ratificaciones o adhesiones; y el Protocolo registraba 33 Estados firmantes y 15 ratificaciones o adhesiones.

A38-20 *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*

El Presidente del Consejo y la Secretaria General, así como otros funcionarios de la OACI, ponen énfasis en las cuestiones de ratificación durante sus visitas a los Estados, y cuando un Estado no ha ratificado el Convenio, se le insta a hacerlo. La Organización promueve la ratificación en seminarios jurídicos, durante los depósitos de instrumentos en persona, en los períodos de sesiones de la Asamblea y demás reuniones de la OACI. A la fecha de este informe, el Convenio de Montreal de 1999 ha sido ratificado por 120 Estados.

A38-21 *Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*

Se publicó la Resolución en el Doc 10022 *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013)*, que se distribuyó a los Estados miembros.

A38-22 *Presupuestos de los ejercicios de 2014, 2015 y 2016*

Sección A: No se requieren acciones.

Sección B: No se requieren acciones.

Sección C: No se requieren acciones.

Resolución	Tema y medidas tomadas
A38-23	<p data-bbox="363 212 1451 302"><i>Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio</i></p> <p data-bbox="363 338 1451 457">La fecha de incorporación de Sudán del Sur como miembro es el 10 de noviembre de 2011 y la fecha a partir de la cual empieza a cobrarse la cuota de este Estado es el 1 de diciembre de 2011 a una tasa de contribución del 0,06%. No se requiere ninguna otra acción.</p>
A38-24	<p data-bbox="363 495 1451 585"><i>Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas.</i></p> <p data-bbox="363 621 1451 741">En 2015, la Secretaria General envió a todos los Estados miembros tres cuadros en los que se indican la cuota del año en curso y los importes adeudados al 31 de diciembre del año anterior. Hasta la fecha de este informe, en 2016 la Secretaria General había enviado una comunicación a los Estados sobre el mismo tema.</p> <p data-bbox="363 777 1451 896">Desde el último periodo de sesiones de la Asamblea, no se propusieron nuevos arreglos. El Consejo sigue promoviendo su política de invitar a los Estados miembros con cuotas atrasadas a formular propuestas de pago para liquidarlas, de conformidad con la Resolución A37-32.</p> <p data-bbox="363 932 1451 1094">Al 15 de junio de 2016, el derecho de voto en la Asamblea de 21 Estados miembros se consideraba suspendido debido a que presentaban atrasos en el pago de sus cuotas equivalentes o superiores a las contribuciones totales de los últimos tres ejercicios financieros y de aquellos Estados miembros que no cumplían con acuerdos suscritos de conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, cláusula dispositiva 4 b).</p> <p data-bbox="363 1129 1451 1287">Durante ese período, también se aplicaron las medidas adicionales estipuladas en la Resolución A37-32, cláusula dispositiva 9, a los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido con arreglo al Artículo 62 del Convenio. Sólo los Estados que no tienen cuotas anuales atrasadas, exceptuando el presente año, podrán ser elegidos como Representantes en el Consejo, los Comités y demás órganos.</p>
A38-25	<p data-bbox="363 1325 1451 1352"><i>Incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo</i></p> <p data-bbox="363 1381 1451 1415">No se requiere emprender acciones adicionales.</p>
A38-26	<p data-bbox="363 1453 1451 1480">Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016</p> <p data-bbox="363 1514 1451 1640">La Secretaria General informó a los Estados sus cuotas para 2015 mediante la comunicación A1/8-15/39, de fecha 29 de mayo de 2015; la comunicación A1/8-15/70, de fecha 1 de septiembre de 2015; la comunicación A1/8-15/83, de fecha 30 de noviembre de 2015; y para 2016, la comunicación A1/8-16/59 de fecha 10 de junio de 2016.</p>
A38-27	<p data-bbox="363 1677 1451 1705"><i>Fondo de capital circulante</i></p> <p data-bbox="363 1734 1451 1797">El Consejo aprobó la recomendación de aumentar el nivel del Fondo de capital circulante a 8,0 millones USD. No se requieren otras acciones.</p>

Resolución	Tema y medidas tomadas
A38-28	<p data-bbox="363 212 805 239"><i>Enmienda del Reglamento financiero</i></p> <p data-bbox="363 275 1451 365">Se publicó en 2014 la 15ª edición del <i>Reglamento financiero de la OACI</i> (Doc 7515), en la que se incorporaron todas las enmiendas aprobadas por el 38º período de sesiones de la Asamblea.</p>
A38-29	<p data-bbox="363 405 1451 464"><i>Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012 y examen de los respectivos informes de auditoría</i></p> <p data-bbox="363 499 813 527">No se requieren acciones adicionales.</p>
A38-30	<p data-bbox="363 564 773 592"><i>Nombramiento del Auditor externo</i></p> <p data-bbox="363 627 813 653">No se requieren acciones adicionales.</p>

— FIN —