



## INFORME SUPLEMENTARIO SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2019 Y RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

### Cuestiones emergentes de la aviación

#### Uso creciente de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)

El uso de pequeñas aeronaves no tripuladas (UA) sigue creciendo a un ritmo acelerado en todo el mundo, lo que supone un desafío para los reguladores, ya que deben elaborar los reglamentos necesarios para garantizar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, permitiendo al mismo tiempo el progreso de la industria. Los Estados miembros han solicitado la asistencia de la OACI para la elaboración de un marco reglamentario armonizado que respalde las operaciones nacionales e internacionales. Esa labor está a cargo del Grupo asesor sobre UAS y un nuevo Equipo especial sobre UAS para la ayuda humanitaria y el desarrollo (TF-UHAD) y también tiene lugar a través de los Simposios DRONE ENABLE.

El Grupo asesor sobre UAS ha completado y publicado la orientación inicial en línea sobre un marco de gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM). El TF-UHAD está elaborando textos de orientación para apoyar a los Estados, los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones no gubernamentales (ONG) contratadas por las Naciones Unidas en la aprobación y ejecución segura y eficiente de operaciones en situaciones en las que el tiempo resulta crítico. Esa labor dará lugar a un marco reglamentario nacional de referencia para UAS pequeños y un proceso de aprobación acelerado para operaciones humanitarias.

Las normas y métodos recomendados propuestos sobre aeronavegabilidad y el enlace de mando y control (C2) están pasando por el proceso de aprobación mientras se siguen desarrollando otros temas.

La OACI también ha elaborado una nueva aplicación digital que está disponible para que los Estados registren aeronaves no tripuladas. Cualquier Estado puede adoptar esta aplicación, sin costo, para gestionar sus tareas cotidianas de registro, con lo que se proporciona un proceso completo de extremo a extremo en el ámbito digital. Se hizo una demostración del prototipo en Drone Enable 2, en China, y actualmente la OACI busca Estados que puedan estar interesados en adoptar la aplicación.



## Marco de confianza

El Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) celebró su sexta reunión del 19 al 21 de marzo de 2019 en Tel Aviv (Israel). Como resultado de esta reunión, el SSGC y sus grupos de trabajo elaboraron una Estrategia de ciberseguridad que se presentará en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Además, el SSGC emitió una serie de recomendaciones relacionadas con la creación de un Repositorio de ciberseguridad de la OACI, así como una plataforma para el intercambio de información pertinente sobre ciberseguridad entre expertos en ciberseguridad de la aviación de los Estados.

## Entorno conectado digitalmente

La decimotercera Conferencia de navegación aérea recomendó que la OACI comenzara a elaborar políticas, orientación y procedimientos para garantizar la disponibilidad e integridad de la información que se intercambia en un entorno conectado digitalmente, que puede verse interrumpido o afectado por sucesos cibernéticos.

Con este fin, se está creando un grupo de expertos para elaborar un marco de confianza para el intercambio de información entre todas las partes interesadas en un entorno conectado digitalmente.

El marco de confianza debería constar de requisitos de gobernabilidad, políticas, procedimientos y rendimiento técnico general para la conectividad e interoperabilidad del sistema. Tiene por objetivo mejorar la resiliencia del sistema de aviación, teniendo en cuenta las amenazas identificadas por estudios sobre seguridad de la aviación.

La labor relativa al marco de confianza se centrará en permitir el intercambio fiable de información tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire entre las partes interesadas de la aviación. Mediante ese marco de confianza, se respaldará la consecución del nivel de resiliencia e interoperabilidad necesario para que el sistema de aviación civil siga funcionando de manera segura.

En la labor se tendrán en cuenta e incorporarán las necesidades futuras de la industria tanto para los usuarios del espacio aéreo existentes como para los nuevos explotadores participantes en el sistema de aviación, teniendo en cuenta las tecnologías pertinentes, incluida la internet, para el intercambio de información de apoyo a la gestión del tránsito aéreo y las operaciones de vuelo.

Para llevar a cabo la labor, participarán expertos de la aviación y de otros sectores que cuenten con conocimientos especializados técnicos, operacionales y en materia de políticas. Así, se observa que en la actualidad tecnologías que de entrada no se desarrollaron para apoyar a la industria de la aviación se están utilizando en la comunidad de la aviación para apoyar operaciones más seguras y eficientes. Con este fin, se firmó un memorando de acuerdo (MoU) entre la OACI y la Corporación para la Asignación de Nombres y Números en Internet (ICANN), el órgano rector de la internet, por medio del cual se estableció un mecanismo de cooperación entre las comunidades de la aviación y de internet.



## Comercio electrónico

Dado que el 90% del comercio electrónico entre empresas y consumidores (B2C) utiliza el transporte aéreo, es esencial disponer de servicios de carga aérea rápidos y fiables para atender el crecimiento continuado que se prevé para este tipo de comercio. La OACI y la Unión Postal Universal (UPU) han emprendido un proyecto conjunto que utiliza la base de datos Comtrade de las Naciones Unidas (UN Comtrade) y los datos de comercio electrónico para identificar y cuantificar las limitaciones logísticas de la actividad del comercio electrónico. Los datos de UN Comtrade representan miles de millones de registros de movimiento de mercancías, incluidos los países de origen y destino, el costo, el seguro, el modo de transporte y el tipo de transacción, mientras que los registros del comercio electrónico registran las transacciones de paquetería de comercio electrónico con información de fecha, hora, clase, peso, número y par de ciudades de origen y destino.

## Financiación de infraestructura y sistemas para la aviación

El rápido crecimiento del tránsito aéreo aumentará la presión sobre la actual infraestructura para la aviación. En consecuencia, la OACI ha estado trabajando con Estados miembros en la financiación del desarrollo de una infraestructura de calidad para la aviación, especialmente a través del Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), plataforma que reúne a responsables políticos de los Estados, asociados para el desarrollo e instituciones de inversión y financiación. El objetivo de la OACI es alentar y promover fuentes de financiación diversificadas, impulsando aún más la función del sector privado, así como un uso eficiente de los recursos nacionales y de financiación del desarrollo internacional, a fin de desarrollar y modernizar sistemas e infraestructura de calidad para la aviación de forma proporcional al nivel previsto de crecimiento del tránsito aéreo y sobre la base de los Planes mundiales de la OACI.



## Avance de los Objetivos estratégicos de la OACI

### Seguridad operacional

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

En junio de 2019, en preparación para el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo aprobó la edición de 2020-2022 del GASP, teniendo en cuenta todas las modificaciones incorporadas por el Grupo de estudio del GASP en respuesta a la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13).

#### **Observación de la seguridad operacional**

#### *Enfoque de observación continua del programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP)*

Se completaron las siguientes actividades durante el primer semestre de 2019, en el marco del CMA del USOAP:

- a) Cuatro auditorías,
- b) Diez misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM),
- c) Seis actividades de validación *ex situ*.

Además, se publicaron dos solicitudes de información obligatorias (MIR) a fin de obtener información en detalle de los Estados sobre cuestiones específicas de seguridad operacional.

Se alcanzó otro hito en febrero de 2019 con la publicación del primer informe no confidencial tras una actividad de evaluación de la implantación de los programas estatales de seguridad operacional (SSPIA). Se han planificado otras dos SSPIA para el segundo semestre de 2019.

Con respecto a la creación de capacidad y la normalización, se organizaron cuatro seminarios prácticos de familiarización con el CMA del USOAP en París, Bangkok, Nairobi y Johannesburgo. Durante ese período, se llevaron a cabo cinco sesiones de formación en el puesto de trabajo para la capacitación de los miembros y líderes del equipo del CMA del USOAP.

La labor prosiguió con la elaboración de un plan de acción para atender las recomendaciones formuladas por el Grupo de expertos para el examen estructurado del CMA del USOAP (GEUSR).



## Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

### *Prioridades de la navegación aérea mundial (GANP)*

En junio de 2019, en preparación para el 40º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo aprobó la sexta edición del GANP, que evoluciona hacia una plataforma en línea, que aportará una visibilidad mejorada y facilitará la comunicación de su contenido a todas las partes interesadas de la aviación y otros sectores. La Secretaría elaboró las actualizaciones del GANP con el apoyo de expertos de Estados y organizaciones internacionales que representaban a diferentes grupos de expertos de la OACI. También participaron expertos de segmentos pertinentes de la industria.

### *Formato mundial de notificación (GRF) 2019*

Del 26 al 28 de marzo de 2019, se celebró un Simposio sobre la implementación del nuevo formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF2019) en apoyo de la fecha de noviembre de 2020 para la aplicación de las normas y métodos recomendados y procedimientos conexos. Asistieron al evento 325 expertos y funcionarios de alto nivel, en representación de 48 Estados miembros y siete organizaciones internacionales. Los objetivos del simposio consistían en aumentar la concientización entre los interesados y ayudarlos a prepararse para la implantación. El formato mundial de notificación es una importante novedad relacionada con la seguridad operacional que no solo reducirá la cantidad de salidas de pista, sino que contribuirá también a mejorar la eficiencia de las pistas. Tras los logros del Simposio GRF2019 seguirán una serie de seminarios regionales que organizarán las Oficinas regionales de la OACI y que se celebrarán durante el resto de 2019 y parte de 2020.

## Seguridad de la aviación y facilitación

### **Seguridad de la aviación**

La Resolución A39-19 — Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil, establece las medidas que deben tomar los Estados y otras partes interesadas contra las ciberamenazas a la aviación civil, a través de un enfoque intersectorial, horizontal y de colaboración.

Adicionalmente, el 39º período de sesiones de la Asamblea encargó a la OACI que guíe e impulse la elaboración de un plan de trabajo integral sobre ciberseguridad y una estructura de gobierno al respecto con todas las partes interesadas. A tal fin, la OACI creó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC), encabezado por el Director adjunto de Seguridad de la aviación y facilitación. El SSGC se ha reunido cinco veces y ha establecido un subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos, así como grupos de trabajo sobre aeródromos, aeronavegabilidad y sistemas de navegación aérea actuales y futuros. Los grupos de trabajo han progresado considerablemente en la identificación de cuestiones relativas a la ciberseguridad y en la elaboración de recomendaciones apropiadas sobre la manera de abordar esas cuestiones. La labor del SSGC y sus grupos de trabajo comprende la elaboración



de un proyecto de estrategia sobre ciberseguridad y de mecanismos relevantes para la compartición e intercambio de información pertinente sobre ciberseguridad. Además, el SSGC ha comenzado a trabajar sobre una metodología de gestión del riesgo transversal a varios dominios funcionales, utilizando diversas tecnologías de recopilación y fusión de datos.

La trigésima reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/30) revisó la propuesta de Enmienda 17 del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, que incluye disposiciones nuevas y/o revisadas sobre verificación de antecedentes, evaluaciones de la vulnerabilidad, intercambio de información e inspección de personas que no son pasajeros. El Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 recomendó estas revisiones, sobre la base de sugerencias para efectuar un examen exhaustivo de las medidas del Anexo 17 pertinentes a las amenazas actuales, según se debatió en la AVSECP/29. El Consejo de la OACI, en su 217<sup>o</sup> período de sesiones, examinó estas propuestas y acordó que la Secretaria General comunicara la propuesta de Enmienda 17 a los Estados y a las organizaciones internacionales interesadas para que estos formularan comentarios antes de fines de septiembre de 2019. Se prevé que la propuesta de Enmienda 17 se presente al Consejo para su adopción durante el 218<sup>o</sup> período de sesiones, que se celebrará en noviembre de 2019, y que entre en vigor en julio de 2020.

La AVSECP/30 refrendó textos de orientación nuevos y actualizados, que posteriormente fueron aprobados por el Consejo para su distribución a las partes interesadas correspondientes. Entre las esferas que abordan los textos de orientación, cabe mencionar la inspección con equipo de detección de trazas de explosivos; incidentes químicos, biológicos y radiológicos; la evaluación de la amenaza que representan las personas mediante la detección del comportamiento; suministros de a bordo y en aeropuertos; e información delicada sobre seguridad de la aviación. La próxima undécima edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI, que se publicará en el cuarto trimestre de 2019, incorporará esas mejores prácticas nuevas y actualizadas.

En junio de 2019 se publicó una versión actualizada de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación*, segunda edición (Doc 10108 — Distribución limitada) de la OACI, que tiene en cuenta las posibles amenazas a la seguridad y el panorama de riesgo mundial.

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

En 2019 se llevaron a cabo catorce auditorías del enfoque de observación continua del USAP de la OACI (USAP-CMA) hasta el 30 de junio, lo que elevó la cantidad total de auditorías del USAP-CMA a 24 auditorías basadas en documentación y 95 *in situ*. Durante el primer semestre de 2019, se organizó un seminario teórico/práctico regional en Bangkok (Tailandia) y se llevó a cabo un curso de instrucción para auditores del USAP-CMA con el apoyo de la Administración de aviación civil de Camerún, con el fin de garantizar que se disponga de una cantidad suficiente de auditores calificados para prestar apoyo al programa.



En 2019 se llevó a cabo una misión de validación de la OACI, que convalidó las medidas tomadas por un Estado para resolver su preocupación significativa de seguridad de la aviación (SSEC). Durante 2019, se publicó una nueva SSEC en el sitio web seguro del USAP y se eliminaron cuatro SSEC de otro Estado. Al 30 de junio de 2019, quedaban 12 SSEC sin resolver en cinco Estados.

## Facilitación

### *Novedades relativas al Anexo 9 — Facilitación y orientaciones conexas*

El Grupo de expertos sobre facilitación celebró su décima reunión (FALP/10) en la Sede de la OACI, Montreal (Canadá) del 10 al 13 de septiembre de 2018. Se informó al Grupo de expertos de las novedades sobre facilitación en la OACI desde su novena reunión (en 2016), así como de novedades similares en las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. El Grupo de expertos consideró propuestas de normas y métodos recomendados (SARPS) nuevos y revisados de la Enmienda 27 del Anexo 9 sobre asuntos como el intercambio de datos de pasajeros, la doble nacionalidad y los documentos de viaje. El Grupo de expertos también analizó los informes de su Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM) y de su Grupo de trabajo sobre el Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP). Se invitó a los Estados participantes en el Grupo de expertos a hacer propuestas sobre la manera en la que la OACI puede incrementar sus esfuerzos para prestar asistencia a los Estados en la aplicación de los SARPS del Anexo 9. También se los invitó a analizar posibles métodos o instrumentos, incluida la instrucción, en lo referente a la lista de verificación del cumplimiento (CC) del Anexo 9 en el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), con miras a aumentar el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9.

La documentación del FALP/10 puede consultarse en: <https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>

Tras la décima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/10, 10 al 13 de septiembre de 2018), el Comité de Transporte aéreo (ATC) creó, el 23 de enero de 2019, un Grupo de trabajo del FALP para examinar las propuestas de normas y métodos recomendados (SARPS) sobre la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos de los registros de nombres de los pasajeros (PNR) de conformidad con la resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Se prevé que se presente un informe sobre las recomendaciones de ese grupo, el equipo especial sobre PNR (PNR-TF), al ATC en octubre de 2019. El Comité también acordó la creación de un grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre FAL para examinar la labor relacionada con la FAL en materia de trata de personas. En febrero de 2019, se difundió la comunicación a los Estados EC 6/3-19/15, en que se invitaba a formular observaciones sobre las propuestas de la Enmienda 27 del Anexo 9. En junio de 2019, el Consejo examinó la propuesta de enmienda.

En apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), en 2019 se impartieron seminarios regionales sobre implantación de la facilitación (FAL), conforme al Anexo 9 — *Facilitación*, en Bangkok (Tailandia), para los Estados de la Región Asia y el Pacífico (APAC) y en Dakar (Senegal), El Cairo (Egipto) y



Lima (Perú), y durante 2018, para las regiones de África oriental y meridional (WACAF) y África occidental y central (ESAF), Oriente Medio (MID), Sudamérica (SAM) y Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC), respectivamente. Estos seminarios se centraron en el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) y en el desarrollo de programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFP).

#### *Estrategia relativa al programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

La segunda reunión del Grupo técnico asesor sobre el Programa de identificación de viajeros (TAG/TRIP/2) se celebró en la sede de la OACI en Montreal (Canadá), del 24 al 26 de abril de 2018. La TAG/TRIP/2 fue informada sobre la amplia gama de iniciativas coordinadas por la Secretaría relacionadas con novedades en el ámbito de las políticas, la asistencia financiada por donantes y los proyectos de creación de capacidad. El TAG/TRIP respaldó las propuestas, los informes técnicos y los textos de orientación, así como el futuro programa de trabajo coordinado sobre TRIP de la Secretaría, el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) y el Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG).

En el sitio web público de la OACI figura una serie de textos de orientación nuevos o actualizados relativos al TRIP y aprobados por la TAG/TRIP/2. Entre ellos están los siguientes: ICAO Guide on Evidence of Identity, ICAO Guide for Best Practice Guidelines for Optical Machine Authentication, The Implementation Steps of Advance Passenger Information (API) System, un folleto informativo sobre el registro de nombres de los pasajeros (PNR) y un conjunto de enmiendas a las especificaciones de los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303). Estos textos de orientación han sido elaborados con el apoyo de expertos técnicos de los grupos de trabajo del TAG/TRIP y pueden consultarse en <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

Con el apoyo del ICBWG, se enviaron 11 comunicaciones a Estados cuyos documentos de viaje, luego de ser evaluados, resultaron no estar en cumplimiento de las especificaciones del Doc 9303. Algunos de esos Estados ya han respondido para informar de que se han adoptado medidas para corregir las deficiencias. Se enviaron otras cuatro comunicaciones en el primer semestre de 2019.

#### *Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI*

A fin de promover la participación en el PKD de la OACI, la Secretaría envió en julio de 2018 comunicaciones a los 73 Estados miembros que expiden pasaportes electrónicos pero que aún no participan en el PKD. Al 31 de diciembre de 2018, ocho de esos Estados habían enviado una respuesta indicando su voluntad de incorporarse en el PKD en un futuro cercano y solicitado información adicional sobre las etapas administrativas para lograrlo. En 2018 se incorporaron en el Directorio tres nuevos miembros, a saber, Côte d'Ivoire, Malí y Serbia y otros dos, Italia y Croacia, se sumaron en el primer trimestre de 2019, con lo que el número total de participantes en el PKD se elevó a 65.



## Desarrollo económico del transporte aéreo

### Política y reglamentación del transporte aéreo

En relación con las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATConf/6, 18-22 de marzo de 2013), se llevaron a cabo numerosas tareas por intermedio del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo, algunas de las cuales siguen en curso.

- a) Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo: la OACI siguió promoviendo y vigilando el uso de la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo adoptada por la Asamblea de la OACI en su 39º período de sesiones. Recientemente se realizó una encuesta para determinar el alcance del uso de la visión a largo plazo de la OACI por los Estados en sus prácticas reglamentarias y de formulación de políticas. Las respuestas recibidas de los Estados fueron bastante alentadoras y se están cotejando y analizando las encuestas.
- b) Acceso a los mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos: La Decimoquinta reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/15), celebrada en abril de 2019, examinó los avances de la labor del Grupo desde la última reunión (ATRP/14) relativa a la elaboración de un convenio sobre inversiones extranjeras en líneas aéreas, la elaboración de un proyecto de acuerdo suplementario sobre la liberalización de los servicios de carga aérea en el transporte aéreo internacional, así como las cuestiones de salvaguardias/garantías en el contexto del examen de un acuerdo internacional por el cual los Estados podrían liberalizar el acceso a los mercados. A continuación, se detallan los resultados de la reunión:
  - (i) Examen de un acuerdo internacional por el cual los Estados podrían liberalizar el acceso a los mercados: El ATRP concluyó el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados podrían liberalizar el acceso a los mercados, con perspectivas limitadas de llegar a un consenso respecto de la forma de avanzar en el corto plazo en lo relativo a derechos de tránsito, salvaguardias/garantías, asuntos laborales y sociales. No obstante, el Grupo de expertos opinó que era necesario seguir trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios de la liberalización y las barreras para abrir el acceso a los mercados.
  - (ii) Elaboración de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos: El Grupo de expertos examinó un proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en líneas aéreas, que establece una “dispensa” como instrumento para permitir que las líneas aéreas de las partes en el convenio sean “de propiedad mayoritaria” y estén bajo el “control efectivo” de nacionales de cualquier otra parte en el convenio. Seguía habiendo temas que revestían preocupación sobre las “partes que se benefician sin asumir carga alguna” y la vigilancia reglamentaria; sin embargo, el Grupo de expertos acordó continuar la labor sobre el convenio para finalizar el documento.



- (iii) Elaboración de un acuerdo internacional para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea: Las opiniones del Grupo de expertos estaban divididas en lo relativo a un proyecto de acuerdo suplementario sobre la liberalización de los servicios de carga aérea en el transporte aéreo internacional, que establece un régimen liberal respecto de los derechos de tránsito hasta la *séptima libertad del aire*, la capacidad y la flexibilidad operacional. Ante las opiniones divergentes, no se pudo finalizar en ese momento el proyecto de acuerdo suplementario.

El Comité de Transporte aéreo determinará la labor futura del ATRP en lo que respecta a estas tareas.

### **Reunión sobre transporte aéreo**

*Primera Conferencia ministerial OACI/OMT sobre turismo y transporte aéreo en África:* El evento, acogido por el Gobierno de Cabo Verde, fue organizado conjuntamente por la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) y se celebró del 27 al 29 de marzo de 2019. Al reconocer la fuerte interdependencia entre el transporte aéreo y el turismo, las dos organizaciones reunieron a los ministros de los sectores del transporte aéreo y el turismo para debatir medidas tendientes a seguir desarrollando estas áreas económicas fundamentales. La conferencia adoptó una *Declaración Ministerial* y el *Marco para un plan de acción para el desarrollo de la aviación y el turismo en África (2019-2021)*.

### **Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

La OACI continuó su labor de elaboración y actualización de sus políticas y orientaciones en la esfera de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como de la gestión y financiación de la infraestructura de la aviación. La labor se centró en abordar los problemas relacionados con los aeropuertos no viables desde el punto de vista económico, actualizar las políticas y orientaciones existentes, modernizar el documento *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) y proporcionar nuevas orientaciones y herramientas para respaldar las decisiones de inversión para la financiación de la infraestructura de la aviación. Además, se está llevando a cabo un examen de orientaciones adicionales sobre la recuperación de costos para la prestación de servicios de aeropuertos y navegación aérea.

El Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) celebraron su Séptima Reunión conjunta (AEP-ANSEP/7) del 26 al 28 de marzo de 2019, de conformidad con las nuevas atribuciones aprobadas por el Comité de Transporte aéreo. Las recomendaciones de la reunión fueron respaldadas por el Comité.



El resultado de la reunión dio lugar a la finalización de:

- a) orientaciones relacionadas con la gestión y operación de aeropuertos no viables desde el punto de vista económico (redes de aeropuertos);
- b) la cuarta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562);
- c) un texto de orientación independiente sobre análisis de rentabilidad, análisis de costo/beneficios, análisis de impacto económico y análisis de costo/eficacia;
- d) una nueva aplicación en línea para el análisis de costo/beneficios (CBA) destinada a analizar las inversiones para proyectos identificados de infraestructura de la aviación; y
- e) la mejora de la aplicación en línea de tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea, que ayuda a los Estados y otros usuarios en la formulación y evaluación comparativa de las políticas sobre tarifas de aeropuertos y navegación aérea.

Además, los dos grupos de expertos llevarán a cabo tareas para examinar posibles mecanismos de recuperación de costos y/o enfoques para prestar servicios de navegación aérea para operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), así como para la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos.

La OACI también ha estado trabajando con Estados miembros en la financiación del desarrollo de una infraestructura de calidad para la aviación, especialmente a través del Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), plataforma que reúne a responsables políticos de los Estados, asociados para el desarrollo e instituciones de inversión y financiación.

#### **Datos de aviación y análisis económico**

- a) Plataforma de estadísticas en línea de la OACI

La nueva plataforma en línea ICAO Data+ (<https://data.icao.int/newdataplus>) se ha actualizado con funciones analíticas visuales, que permiten a los usuarios visualizar rápidamente las tendencias, diferencias y similitudes entre los conjuntos de datos compilados y realizar evaluaciones comparativas. La plataforma e-Tools también se ha mejorado con nuevas herramientas. La Secretaría también mejoró la versión en línea de las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) (en colaboración con el ACI) con nuevas herramientas de apoyo a la toma de decisiones para la creación de capacidad y el desarrollo de la infraestructura, así como con una aplicación para el análisis de costo/beneficios a fin de ofrecer una plataforma que permita a los usuarios evaluar diversas opciones de inversión para proyectos de infraestructura de la aviación comparando hipótesis de beneficios y costos. La Secretaría organizó sesiones de instrucción para los Estados.



b) Actividades de pronóstico

El Grupo de trabajo multidisciplinario sobre pronósticos de tráfico a largo plazo (MDWG-LTF) desarrolló un conjunto único de pronósticos de tráfico a largo plazo. Los pronósticos de tráfico se actualizaron con la referencia de 2016 como lo había solicitado el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). La Secretaría perfeccionó la aplicación de pronóstico con pronósticos sobre la flota y el personal aeronáutico (pilotos, controladores de tránsito aéreo y personal de mantenimiento).

c) Cuenta satélite de la aviación (ASA)

El Grupo asesor de expertos sobre la cuenta satélite de la aviación elaboró un marco metodológico de la ASA para medir la contribución de la aviación civil a la economía de una nación, por ejemplo, al producto interno bruto (PIB) y la cantidad de empleos. El marco metodológico de la ASA está armonizado con la norma acordada internacionalmente del Sistema de Cuentas Nacionales 2008 (SCN 2008) adoptado por la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas (CENU) y permitirá a los Estados utilizar datos para formular políticas y efectuar evaluaciones para la planificación del desarrollo de la aviación.

d) Cooperación con las Naciones Unidas

La OACI aportó indicadores de transporte para vigilar los avances en pos de la meta 9.1 del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, (<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx> — Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos).

## Protección del Medio Ambiente

### Undécima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/11) de la OACI

Se celebró la undécima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/11) de la OACI del 4 al 15 de febrero de 2019, en Montreal (Canadá). Asistieron a ella 250 expertos del CAEP, de 31 Estados miembros y 10 organizaciones internacionales, que acordaron 29 recomendaciones técnicas para hacer frente al ruido de las aeronaves y los efectos de la aviación en la calidad del aire local y el clima mundial.

Estas recomendaciones incluyen propuestas de enmienda del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves* y Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*, incluida la recomendación sobre una nueva norma para la masa y el número de emisiones de los motores de materia particulada no volátil (nvPM), que se ha de incorporar en el Anexo 16, Volumen II. Además, la reunión convino en recomendar enmiendas a los cuatro volúmenes del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), para facilitar la implementación de los SARPS del Anexo 16.



La reunión también formuló una serie de recomendaciones relacionadas con aeropuertos y operaciones, incluida una colección-e del conjunto de material didáctico sobre aeropuertos ecológicos, el primer análisis mundial de la eficiencia de vuelo horizontal (HFE), informes sobre el estado del fin del ciclo de vida y el reciclaje de las aeronaves; y con la navegación basada en el rendimiento y los contactos con la comunidad. Se hicieron grandes avances en el ámbito de la protección del medio ambiente y las operaciones y se recomendó aplicar los resultados del análisis ambiental combinado de los B0/B1 de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) para facilitar la toma de decisiones sobre la implementación del Bloque 0 y el Bloque 1 de las ASBU. También se recomendó la aprobación de una síntesis sobre la adaptación al cambio climático a fin de mejorar la preparación del sector de la aviación internacional para enfrentar los efectos del cambio climático en el sector.

La reunión CAEP/11 acordó recomendar la primera evaluación de metas tecnológicas por expertos independientes y, como resultado, recomendó nuevas metas tecnológicas en materia de ruido de las aeronaves, emisiones de óxido nitroso (NO<sub>x</sub>) y rendimiento del combustible para el sector de la aviación. La reunión también recomendó una evaluación actualizada de las tendencias ambientales sobre el ruido de las aeronaves, las emisiones que afectan la calidad del aire local y las emisiones que afectan el clima mundial como base para que la OACI tome decisiones adicionales sobre el medio ambiente.

El CAEP continuó la labor sobre transporte supersónico (SST) y acordó elaborar un estudio preliminar para aviones SST durante el ciclo CAEP/12, con el objetivo de lograr una mejor comprensión de los impactos del ruido en los aeropuertos. Con respecto al estampido sónico, el CAEP recomendó continuar elaborando una norma sobre el tema y, a su vez, vigilar las tendencias de las tecnologías de motores supersónicos y evaluar las repercusiones en las normas de certificación de emisiones.

El CAEP recomendó la publicación de un “Libro Blanco sobre los efectos del ruido de los aviones” para divulgar la información científica consensuada más reciente sobre la cuestión. La reunión también debatió los avances y los pasos a seguir en la tarea de estudiar la viabilidad de una posible meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional. La reunión CAEP/11 avanzó en los Elementos para la implantación del CORSIA. Se logró un acuerdo sobre los medios para calcular y reclamar los beneficios derivados del uso de combustibles de aviación sostenibles en el contexto del CORSIA. El acuerdo incluyó los valores predeterminados y las metodologías para calcular los valores reales necesarios para calcular los beneficios de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida de diferentes materias primas. El CAEP también acordó los requisitos para los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) y un proceso para evaluar y recomendar una lista de SCS admisibles, que certificarán si los combustibles cumplen los criterios de sostenibilidad del CORSIA. Además, formuló una recomendación sobre los reglamentos y procedimientos para el órgano asesor técnico (TAB) del Consejo de la OACI, que evaluará si las unidades de emisión son admisibles para su uso en el marco del CORSIA.

El informe completo de la reunión CAEP/11 se presentará para su examen durante el 217<sup>o</sup> período de sesiones del Consejo, que se celebrará en junio de 2019.



## **Planes de acción de los Estados sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación internacional**

En abril de 2019, 111 Estados miembros habían preparado y presentado voluntariamente planes de acción a la OACI. Estos buenos resultados demuestran el alto nivel de interés de los Estados miembros en esta iniciativa y su compromiso con ella, así como las repercusiones de las actividades de asistencia y creación de capacidad de la OACI. En la última Asamblea, celebrada en octubre de 2016, se invitó a los Estados a actualizar sus planes a más tardar en junio de 2018 y cada tres años a partir de entonces. La presentación de un plan de acción y sus actualizaciones posteriores son necesarias para garantizar que la información incluida sea válida con el paso del tiempo.

Con respecto al Programa OACI de países compañeros para los planes de acción de los Estados, en la Resolución A39-2 de la Asamblea se alentaba a los Estados que ya hubieran presentado planes de acción a compartir la información contenida en ellos y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hubieran preparado los planes. Hasta la fecha, se han creado siete alianzas en el marco del Programa para planes de acción de los Estados de la OACI.

## **Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

Al 25 de abril de 2019, 79 Estados habían anunciado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio.

Tras la adopción por el Consejo de la primera edición del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen IV — *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional* (CORSIA), que contiene las normas y métodos recomendados (SARPS) para la implantación del CORSIA, el Anexo entró en vigor el 22 de octubre de 2018 y se aplica desde el 1 de enero de 2019.

El proveedor seleccionado comenzó en marzo de 2019 a desarrollar el Registro central del CORSIA (CCR), cuya entrega se prevé para fines de 2019 y su puesta en funcionamiento, para principios de 2020. A falta del CCR, la OACI desarrolló una hoja de cálculo en línea para ayudar a los Estados a presentar sus notificaciones durante 2018 y 2019. Al 30 de abril de 2019, 99 Estados habían utilizado esa hoja de cálculo en línea para remitir información sobre los explotadores de aviones que se les atribuyen. En la misma fecha, 6 Estados también habían notificado información sobre 13 órganos de verificación acreditados por ellos.

El Consejo de la OACI creó el Órgano asesor técnico (TAB) para que formule recomendaciones al Consejo sobre unidades de emisión admisibles en el CORSIA. El Consejo acordó una lista de 19 miembros del TAB y aprobó las atribuciones (TOR) de dicho órgano. Asimismo, aprobó los criterios de unidades de emisión (EUC) que utilizará el TAB para llevar a cabo sus tareas de evaluar si los programas de unidades de emisión cumplen esos EUC.



La OACI organizó los siguientes seminarios prácticos regionales sobre el CORSIA en cinco sedes, entre marzo y abril de 2019:

- Asunción, Paraguay (21 - 22 de marzo de 2019) para las regiones NACC y SAM;
- Helsinki, Finlandia (26 - 27 de marzo de 2019) para la región EUR-NAT;
- Seúl, República de Corea (1 - 2 de abril de 2019) para la región APAC;
- El Cairo, Egipto (7 - 8 de abril de 2019) para la región MID; y
- Dakar, Senegal (11 - 12 de abril de 2019) para las regiones ESAF y WACAF.

Los seminarios prácticos regionales se centraron en particular en los temas pendientes relativos a la vigilancia de las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2019, incluida la aprobación de los planes de vigilancia de emisiones por los Estados a más tardar el 30 de abril de 2019, así como en la notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional para apoyar a los Estados en el cumplimiento de las disposiciones conexas de los SARPS relativos al CORSIA a más tardar a principios de 2020<sup>1</sup>.

### **Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA)**

Para brindar más apoyo a sus Estados miembros, la OACI ha elaborado un programa de creación de capacidad denominado ACT-CORSIA (Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA), aprobado por el Consejo en junio de 2018. El Consejo hizo hincapié en la importancia de contar con un enfoque coordinado en el marco de la OACI para armonizar y reunir todas las medidas pertinentes y promover la coherencia en las iniciativas de creación de capacidad. El Consejo pidió asimismo que se coordinasen con la OACI todas las asociaciones bilaterales o multilaterales entre Estados, de modo que se controlaran los avances mundiales respecto de esas iniciativas coordinadas.

En el marco del programa ACT-CORSIA de la OACI, se han establecido asociaciones de colaboración entre los Estados en todas las regiones. En la primera etapa del ACT-CORSIA, unos expertos técnicos aportados por los Estados donantes trabajaron en conjunto con los coordinadores del CORSIA de los Estados beneficiarios para impartir instrucción sobre el terreno y siguieron de cerca la preparación y la implantación del sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA de los Estados (en particular, la elaboración y aprobación de planes de vigilancia de emisiones y el establecimiento de marcos reglamentarios nacionales y/o regionales).

En abril de 2019, se habían establecido asociaciones de colaboración en el CORSIA en diversas regiones de la OACI, en las que participan 15 Estados donantes y 98 Estados beneficiarios. La información más actualizada acerca de las actividades de instrucción sobre el terreno llevadas a cabo por expertos de los Estados donantes con los Estados beneficiarios figura en el sitio web del CORSIA de la OACI, lo que permite una transparencia total en cuanto a los avances en materia de asistencia prestada en el marco de la OACI<sup>2</sup>.

1. <https://www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx>

2. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx>



Sobre la base de este enfoque fructífero y coordinado bajo los auspicios de la OACI, se inició la segunda etapa de las asociaciones de colaboración en el CORSIA a mediados de 2019, centrada en la notificación y verificación en el marco del Anexo 16, Volumen IV. La OACI impartió instrucción a los expertos técnicos de los Estados donantes del 13 al 14 de mayo de 2019 para que estos llevaran a cabo la instrucción sobre el terreno en los Estados beneficiarios en la segunda etapa de las asociaciones de colaboración en el CORSIA, a partir de julio de 2019.

### **Otras actividades de creación de capacidad de la OACI**

El proyecto conjunto OACI-UE, financiado por la UE y ejecutado por la OACI, finalizó en 2019 y prestó apoyo a 14 Estados seleccionados de África y el Caribe para la elaboración e implementación de los Planes de acción de los Estados y el establecimiento de sistemas de vigilancia de emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación internacional.

Se lograron los objetivos del proyecto, que superaron los resultados previstos. Los 14 Estados seleccionados elaboraron y presentaron planes de acción completamente cuantificados y crearon Equipos nacionales para los planes de acción con partes interesadas pertinentes del sector de la aviación que supervisarán su implantación. Se instaló un sistema para el medio ambiente y la aviación (AES) en cada Estado como herramienta para vigilar las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional.

En el marco del proyecto, se implementaron dos proyectos piloto sobre energía solar en las puertas de embarque, que constan de un sistema fotovoltaico y un equipo de electrificación de la puerta de embarque para suministrar energía a las aeronaves durante las operaciones en tierra en los aeropuertos internacionales de Douala (Camerún) y Mombasa (Kenya). La capacidad instalada de estos proyectos es de 1,25 MWp y 500 kWp, respectivamente. Se prevé que con los proyectos se eliminen más de 4 000 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales y se presten servicios a más de 7 500 vuelos por año.

El proyecto también financió cuatro estudios de viabilidad sobre el uso de combustibles de aviación sostenibles (República Dominicana, Trinidad y Tabago, Kenya y Burkina Faso) y uno sobre el uso de energía solar en un aeropuerto (Trinidad y Tabago)<sup>3</sup>.

El proyecto de la OACI, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) ejecutado por la OACI finalizó en 2019 y prestó apoyo a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) en la implantación de medidas de reducción de emisiones. El proyecto, financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, incluyó la implantación de dos proyectos piloto sobre energía solar en las puertas de embarque en dos aeropuertos internacionales de Jamaica, que se convirtieron en modelos de estrategia de mitigación de emisiones que han de imitar otros aeropuertos. Además, la OACI elaboró un conjunto de cuatro documentos de orientación en el marco de este proyecto sobre financiación; energía

---

3. [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_EU.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU.aspx)



renovable; combustibles de aviación sostenibles; y medidas reglamentarias y de organización<sup>4</sup>. También se desarrolló una herramienta basada en la curva del costo marginal de mitigación (MAC) para comparar la rentabilidad de las iniciativas de mitigación de emisiones.

### Eventos y actividades de divulgación de la OACI en 2019

Del 30 de abril al 1 de mayo de 2019 se celebró en la Sede de la OACI el primer Seminario OACI de evaluación de los avances hacia la consecución de la visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050<sup>5</sup>. Este evento se deriva del respaldo brindado por la Segunda Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2)<sup>6</sup> a la visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles (SAF) para 2050. La CAAF/2 señaló que la Visión 2050 se basa en los supuestos de un aumento progresivo del uso de SAF y que se debería examinar periódicamente esta visión mediante un proceso de evaluación para analizar los avances respecto del desarrollo y la utilización de los combustibles de aviación sostenibles. El proceso de evaluación incluiría la organización de seminarios teóricos y prácticos periódicos, previos a la reunión CAAF/3, a más tardar en 2025. En este contexto, el primer seminario de evaluación de la OACI sirvió de foro para el intercambio de información entre los Estados y las partes interesadas pertinentes y de base para la CAAF/3, ya que estableció importantes elementos constitutivos para la cuantificación de la Visión 2050 de la OACI.

Tras el éxito del primer Seminario de la OACI sobre aeropuertos verdes<sup>7</sup>, que tuvo lugar en 2017, se celebró otro seminario en Lima (Perú) del 8 al 9 de mayo de 2019<sup>8</sup>. Este segundo Seminario sobre aeropuertos verdes facilitó debates e intercambios de mejores prácticas sobre la gestión ambiental de los aeropuertos y aportó actualizaciones y novedades sobre el tema. El seminario se organizó en cooperación con la Oficina Regional Sudamérica (SAM) de la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Del 14 al 16 de mayo de 2019 se celebró el Simposio ambiental 2019 de la OACI<sup>9</sup> en Montreal (Canadá). El simposio brindó la oportunidad de adquirir conocimientos e intercambiar información sobre las esferas clave de las actividades de la OACI sobre protección del medio ambiente relativas al ruido, la calidad del aire local y el cambio climático, con miras al 40<sup>o</sup> período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El simposio también incluyó los resultados de los principales eventos de la OACI en materia de medio ambiente, incluida la Undécima Reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/11) y los seminarios prácticos regionales sobre el CORSIA de la OACI de 2019, así como las novedades que se presentaron en el primer Seminario OACI de evaluación de los avances hacia la consecución de la visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050 y el segundo Seminario de la OACI sobre aeropuertos verdes.

4. [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_UNDP.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx)

5. <https://www.icao.int/Meetings/SAFStocktaking/Pages/default.aspx>

6. <https://www.icao.int/meetings/caaf2/pages/default.aspx>

7. <https://www.icao.int/Meetings/greenairports/Pages/default.aspx>

8. <https://www.icao.int/Meetings/GREENAIRPORTS2019/Pages/default.aspx>

9. <https://www.icao.int/meetings/ENVSymposium/Pages/default.aspx>



En 2019, la OACI presentó la quinta edición del Environmental Report (Informe medioambiental) con el fin de divulgar información sobre los avances logrados durante el último trienio en ámbitos esenciales de las actividades de la OACI de protección del medio ambiente. La quinta edición del Environmental Report, que se fundamenta en los logros de los informes anteriores, comunica al público la labor efectuada por la Secretaría de la OACI, los Estados miembros y las numerosas partes interesadas que participaron. Se lo considera el principal documento de referencia en materia de aviación internacional y medio ambiente y recoge las novedades más importantes de este ámbito con anterioridad al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.



## Apoyo a la implantación

### Enmiendas y manuales

#### Enmiendas adoptadas en 2019

##### Enmienda 17 del Anexo 13— *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*

Esta enmienda se refiere a una definición modificada de “representante acreditado”; la armonización de las disposiciones sobre notificación para dar cabida a los incidentes y la difusión de los informes finales; la investigación oportuna de accidentes e incidentes graves y la publicación de informes finales; la facilitación del ingreso de investigadores; la consulta de proyectos de recomendaciones para la seguridad operacional; la enmienda de la lista de ejemplos de incidentes graves y nueva orientación en el Adjunto C; nuevo Adjunto F sobre delegación de investigaciones.

#### Manuales (incluidas versiones preliminares no editadas)

- Doc 10003 — *Manual on the ICAO Meteorological Information Exchange Model (Manual sobre el modelo OACI de intercambio de información meteorológica)* (sin editar)
- Doc 10103 — *Orientación sobre la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI a las aeronaves de rotor basculante* (sin editar)
- Doc 9859 — *Manual de gestión de la seguridad operacional*, 4a. edición.

### Iniciativas de *Ningún país se queda atrás*

#### Seguridad operacional

Además de los simposios y seminarios prácticos regionales sobre gestión de la seguridad operacional que se llevaron a cabo en la sede de la OACI en 2018, se celebraron tres seminarios prácticos de creación de capacidad en seguridad operacional durante el primer semestre de 2019 (Bangkok, 11-15 de febrero; El Cairo, 24-28 de marzo; París, 2-5 de abril).

Los seminarios prácticos tenían por objeto ayudar a los Estados, la industria y el personal de la OACI que cumple una función de apoyo a los Estados a comprender y crear capacidad para la implementación efectiva de los SSP en respaldo de los objetivos del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP). En el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, se ofrecieron patrocinios para cubrir la tarifa de 300 USD del seminario. Se seleccionaron estos Estados en base a un análisis mediante la herramienta de priorización de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) que figura en el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) de la OACI: <https://portal.icao.int/space/Pages/ASIAP.aspx>.



## Seguridad de la aviación y facilitación

Para implementar la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, las Oficinas regionales, en coordinación con Apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) y otras partes que prestan asistencia, elaboran planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP). Estos son planes de corto a mediano plazo, con varias fases, destinados a crear capacidad en los Estados, basados en una evaluación de las necesidades y el compromiso del Estado de mejorar sus capacidades AVSEC. En 2019, 26 Estados seguían trabajando activamente en la ejecución de un ASIP. Hasta el 30 de junio de 2019, se llevaron a cabo 13 actividades de asistencia específica y otras 12 actividades de asistencia sobre la base de la recuperación de costos.

La red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) cuenta actualmente con 35 miembros. En 2019, se realizaron 14 eventos auspiciados por la OACI antes del 30 de junio y se ha programado un evento auspiciado por la OACI para cada ASTC durante el transcurso del año.

En consonancia con el primer objetivo prioritario del GASeP, al 30 de junio de 2019 se impartieron ocho ediciones del seminario práctico actualizado de gestión de riesgos para la seguridad de la aviación de la OACI.

La OACI se asoció con Estados, organismos internacionales y la comunidad académica para promover la seguridad de la aviación. En particular, la OACI se asoció con el Departamento de Transporte del Reino Unido y el Departamento de Estado de los Estados Unidos para proporcionar asistencia específica. Además, la Organización continuó su asociación con la Universidad Concordia para ofrecer tres sesiones del Curso de gestión profesional (PMC) de la seguridad de la aviación, que comenzarán a más tardar el 30 de junio de 2019. La OACI se asoció con la Academia de Aviación de Singapur (SAA) en el desarrollo e impartición del Programa sobre seguridad de la aviación para directores generales de aviación civil, concebido para incrementar la sensibilización y la comprensión del marco de la seguridad de la aviación civil internacional y los requisitos que deben cumplirse. La Academia de Aviación de Singapur acogió la segunda sesión en abril de 2019.

## Facilitación

La OACI continúa aplicando un enfoque sistemático para prestar asistencia a los Estados en la ejecución de la estrategia TRIP de la OACI, especialmente mediante la promoción de la hoja de ruta del TRIP de la OACI, desarrollada para apoyar los esfuerzos de los Estados al respecto. En enero de 2019, el 216º período de sesiones del ATC aprobó la hoja de ruta revisada del TRIP de la OACI para la aplicación de la estrategia TRIP de la OACI por los Estados, incorporando en particular 16 disposiciones nuevas y/o revisadas del Anexo 9 — *Facilitación* (15a. edición) relacionadas con la estrategia TRIP de la OACI.

En febrero de 2019 se celebraron seminarios regionales del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) sobre la gestión de la identificación de viajeros, organizados por el Gobierno de Benín.



La plataforma segura TRIP de la OACI cuenta actualmente con más de 124 coordinadores nacionales para usuarios de Facilitación y más de 220 otros usuarios de Estados, organizaciones internacionales y la comunidad TRIP en general.

La Secretaría, como parte de su compromiso permanente con la implantación de la estrategia TRIP de la OACI y su contribución en aras de metas más amplias de las Naciones Unidas sobre la gestión y la seguridad del control fronterizo, ha intensificado su asistencia a Estados miembros para la implantación del sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) y el sistema API interactivo (iAPI), así como de normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9. Esto se ha logrado principalmente mediante la participación en los eventos de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), el Seminario práctico nacional sobre el establecimiento de un sistema API en la República de Moldova y Turkmenistán; la organización, en colaboración con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), de un Seminario sobre intercambio de datos de pasajeros en Austria, y la organización de los Seminarios regionales de la OACI sobre implantación de la Facilitación en Senegal (para las regiones ESAF y WACAF); Egipto (para la región MID) y Perú (para las regiones NACC y SAM).

Tras la adopción, por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de la resolución 2396 (2017), la OACI ha iniciado una asociación con la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas y otras organizaciones del proyecto “goTravel” de las Naciones Unidas que tiene como objetivo ayudar a los Estados en la implementación de programas API y/o PNR, según sea necesario. El programa conjunto con las Naciones Unidas sobre los viajes relacionados con el terrorismo se presentó oficialmente el 7 de mayo de 2019 en la Sede de las Naciones Unidas.

## **Alianzas mundiales para el desarrollo sostenible**

### **Divulgación y sensibilización**

Del 17 al 18 de enero de 2019, el Grupo Banco Mundial, junto con el Instituto de Recursos Mundiales - Centro Ross para ciudades sostenibles, invitó a la OACI a organizar una sesión durante la Conferencia sobre la Transformación del Transporte para demostrar la manera en que la aviación adopta la innovación y promueve el discurso sobre nuevas movibilidades. Era la primera vez que se incluía a la aviación como parte del programa principal de la conferencia y con el debate sobre “Innovación en la aviación = Valor añadido para la nueva movilidad” se demostró que los avances tecnológicos de vanguardia tales como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en el sector de la aviación repercuten en las industrias y los modos de transporte. La OACI también promovió la idea de que la implementación de medios de movilidad innovadores se realizaría idealmente de manera coordinada y recibió con agrado las evaluaciones conjuntas de impacto sobre la forma en que el sector del transporte en su conjunto puede apoyar y promover mejor el desarrollo.

Las actividades de divulgación pública de 2019 se centraron en las celebraciones del 75º aniversario, previas al 40º período de sesiones de la Asamblea (A40) de la OACI. Esto incluyó la finalización del sitio



web ICAO75 “Future Aviation” (aviación del futuro), la entrega de materiales de divulgación para jóvenes y la orientación para los Estados en apoyo de las competencias sobre innovación de la OACI de 2019, así como la preparación de una amplia variedad de recursos de comercialización conexos.

También se ha iniciado la planificación estratégica para la difusión pública de las actividades y los resultados previstos de la A40, con inclusión de la preparación de la documentación, la identificación de oportunidades en los medios de comunicación y la coordinación de eventos y actividades de celebración.

La OACI siguió ampliando su presencia en los medios de comunicación durante el primer semestre de 2019. El Grupo de comunicaciones elaboró un total de 25 comunicados de prensa y noticias destacadas durante el primer semestre del año y se publicaron unos 2 000 mensajes en redes sociales. Así, se lograron más de 10 000 menciones de la Organización en medios de comunicación en línea reconocidos y medios de comunicación institucionales y más de 45 000 menciones en Twitter. Tanto periodistas como otros creadores de contenido asociaron con mayor frecuencia a la OACI con las investigaciones de accidentes, la resolución de problemas de acceso al espacio aéreo y la integración de los drones.

Con respecto al apoyo de la Oficina Ejecutiva, el Grupo de comunicaciones elaboró o coordinó y finalizó 15 discursos para el Presidente del Consejo y 11 para la Secretaria General.

## **Desarrollo de los recursos humanos**

### **Instrucción**

#### *Evaluaciones y reconocimiento de las organizaciones de instrucción*

Las evaluaciones del programa TRAINAIR PLUS (TPP) proporcionan una opinión clara e independiente de las organizaciones de instrucción y señalan las áreas críticas que necesitan mejorar. Se llevaron a cabo nueve evaluaciones desde el 1 de enero de 2019 y se prevén otras dos antes de fines de junio del mismo año.

Los miembros de TRAINAIR PLUS incluyen a más de 100 organizaciones de instrucción.

#### *Elaboración de cursos y metodología de instrucción*

Se elaboraron o actualizaron 10 conjuntos de material didáctico reconocidos por la OACI durante el período del informe.



### *Conjuntos de material didáctico de la OACI*

La Oficina GAT publicó en 2019 un nuevo conjunto de material didáctico de la OACI, el “CORSIA Verification course” (curso sobre verificación en el marco del CORSIA).

El curso tiene como objetivo verificar los informes de emisiones de CO<sub>2</sub> preparados por los explotadores de aviones, de conformidad con las disposiciones de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

Se han actualizado cuatro cursos existentes: el curso para diseñadores de instrucción (TDC), en inglés y español, y el curso de Validación de la instrucción basada en competencias, también en inglés y español.

Se validaron dos Conjuntos de material didáctico para alianzas (PTP) elaborados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI): Implementing Annex 14 — Advanced Aerodrome Design and Operations (Aplicación del Anexo 14 — Diseño y operaciones avanzados de aeródromos); y un curso en línea sobre el formato mundial de notificación (GRF).

### *Conjuntos de material didáctico normalizado (STP)*

Se han elaborado tres STP en el período de referencia.

### *Participación de alumnos en cursos de la OACI*

Hasta fines de abril de 2019 habían asistido 975 participantes a los cursos de instrucción.

### *Conjuntos de material didáctico para alianzas (PTP)*

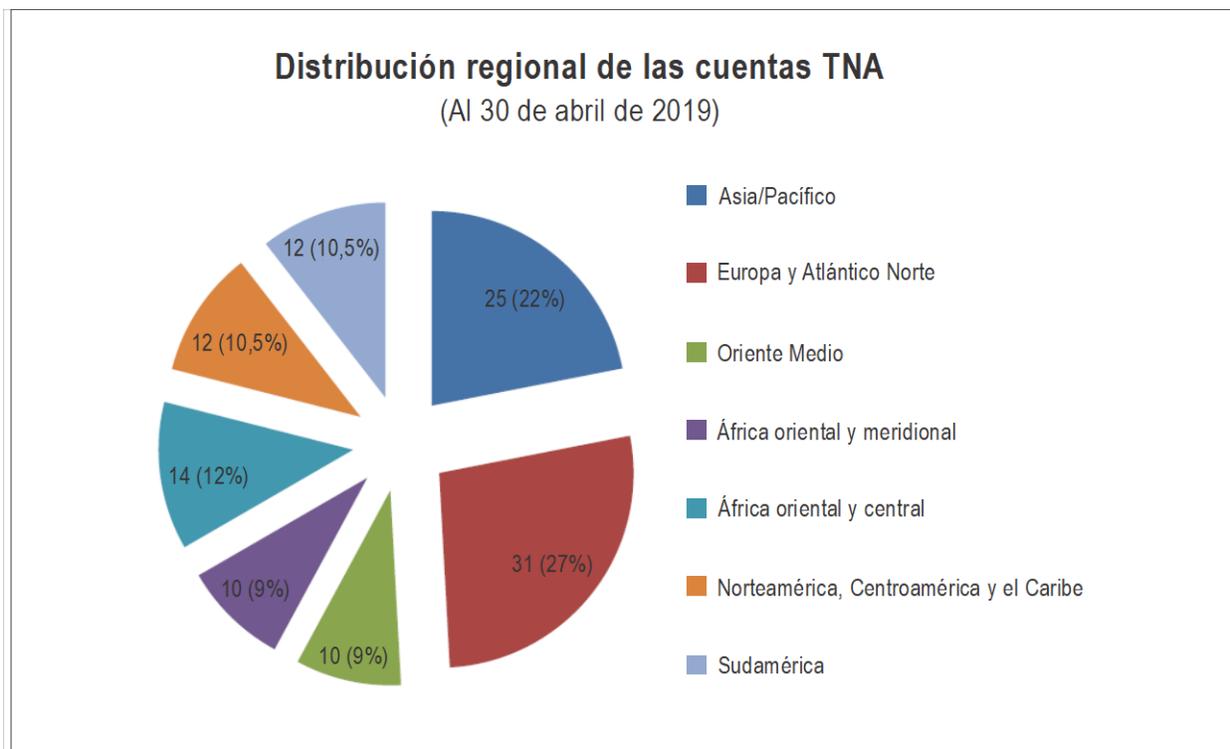
Se implementaron PTP con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Universidad de Waterloo, la *École nationale de l'aviation civile* (ENAC) de Francia y la Escuela de Negocios John Molson (JMSB) de la Universidad Concordia durante el período del informe.

### *Orientaciones para la elaboración de cursos en línea*

Para respaldar a los miembros del TPP en la elaboración de cursos en línea, se difundieron las *Orientaciones para la elaboración de cursos en línea* entre todos los miembros en febrero de 2019. Estas orientaciones también se incorporaron en la nueva versión publicada del material del curso de TDC.

### *Análisis de las necesidades de instrucción*

Al 30 de abril de 2019, un total de 114 usuarios activos han accedido a la herramienta de evaluación de las necesidades de instrucción (TNA) para evaluar las necesidades de instrucción y mejorar la planificación de la instrucción en materia de aviación.



### *Alianzas para la instrucción*

Se ha firmado una nueva alianza para la instrucción con la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL).

Dicha alianza se centra en la elaboración e impartición de instrucción en navegación aérea por el Instituto de Servicios de Navegación Aérea (IANS) de EUROCONTROL y, en particular, en el Curso de gestión de la seguridad de la aviación en la ATM.



### *Proyecto de instrucción de China*

El Gobierno de la República Popular China financió el curso de capacitación para administradores de niveles superior y medio de administraciones de aviación civil (CAA SMMTC) a fin de mejorar las capacidades de los administradores de niveles superior y medio de las CAA para la gestión efectiva de la aplicación de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional, la navegación aérea, la seguridad de la aviación y la facilitación.

Al 30 de abril de 2019, un total de 604 solicitantes de 121 Estados y seis organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) han recibido becas para participar en 25 sesiones que tuvieron lugar en 2018 y 2019.

### **Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)**

Durante el primer semestre de 2019, el Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales de la aviación de la OACI celebró su primera reunión. El Equipo especial está elaborando un marco sobre NGAP como base para identificar estrategias para abordar cuestiones relativas a la NGAP. Este marco se utilizará para estructurar un manual de implementación de la NGAP para asistir a los Estados en la elaboración de planes nacionales y regionales para satisfacer sus necesidades en materia de NGAP. También en el primer semestre 2019, se han integrado los pronósticos de tránsito a largo plazo actualizados en una interfaz electrónica desarrollada recientemente, lo que permite a los Estados y otros usuarios generar pronósticos personalizados operacionales y de tránsito a diferentes niveles de pormenorización (por ruta, par de ciudades y par de aeropuertos). Esta aplicación pronostica los requisitos de un Estado para el personal con licencia, incluidos los pilotos, los controladores de tránsito aéreo, el personal de mantenimiento y la tripulación de cabina. Además, se ha establecido un proceso para el seguimiento de las tendencias en materia de género del personal con licencia. Por último, se está coordinando un evento NGAP centrado en los jóvenes, “De los sueños a la realidad”, como parte de la Feria de innovación de la OACI, que tendrá lugar en septiembre.

### **Igualdad de género**

El 8 de marzo de 2019 se celebró el Día Mundial de la Mujer con el lema “Pensar en igualdad, construir con inteligencia e innovar para el cambio”. Fue un evento coordinado de la OACI, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), celebrado en la sede de la OACI en Montreal al que asistió personal de estas organizaciones. En el evento estuvieron presentes mujeres con puestos de responsabilidad en las organizaciones y la industria de la aviación, que presentaron su propia visión sobre la igualdad de género en el sector de la aviación.



## Programa de cooperación técnica

Al 30 de junio de 2019, el total del Programa de cooperación técnica ejecutado por la OACI se estima en 28,5 millones USD. En el marco de diversos arreglos relativos a fondos fiduciarios, la Dirección de cooperación técnica está llevando a cabo 90 proyectos de cooperación técnica financiados por los propios Estados beneficiarios, dos proyectos de asistencia técnica y tres proyectos del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV) en 141 países. Se prevé que la implementación del programa ascienda a un total de 92,3 millones USD en 2019.

### El Programa de Cooperación Técnica por región (en millones USD)

Región	2018	Al 30 de junio de 2019
África	5,44	5,49
Las Américas	29,39	18,71
Asia/Pacífico	1,23	1,40
Europa	0,18	0,23
Oriente Medio	3,43	2,65
<b>Total</b>	<b>39,67</b>	<b>28,48</b>

### Proyectos y revisiones aprobados recientemente

Entre los proyectos de cooperación técnica y las revisiones a gran escala de los proyectos en curso que se han aprobado durante el primer semestre de 2019, cabe mencionar:

- Somalia — Asistencia para mejorar el sistema de aviación civil de Somalia (SOM18801)
- Etiopía — Acuerdo CAPS con Ethiopian Airlines Group (ETH19701)
- Proyecto regional — Programa cooperativo de seguridad de la aviación (RAS04901)

En este período se aprobó un nuevo proyecto en el marco del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV):

- Proyecto regional — Asistencia del IPAV para el estudio de PEIDP (RAS19301).



## Fondos de donantes

Se recibieron contribuciones de donantes para los siguientes proyectos de cooperación técnica:

- Proyecto regional — Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia septentrional (COSCAP-NA) (RAS02901) — Donación de AIRBUS por un monto de 50 000 USD;
- Proyecto regional — Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia meridional (COSCAP-SA) (RAS97902) — Donación de AIRBUS por un monto de 50 000 USD; y
- Proyecto regional — Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad — Asia sudoriental (COSCAP-SEA) (RAS97903) — Donación de AIRBUS por un monto de 100 000 USD y de BOEING por un monto de 3 750 USD.

## Fondos voluntarios de la OACI

No se aportaron contribuciones adicionales de los fondos voluntarios de la OACI para proyectos de Asistencia Técnica (TA) implementados a través de la TCB durante el período del informe. Sin embargo, se transfirieron fondos por un monto de 20 000 USD del proyecto RAS18801 (TA) para la implementación del proyecto IPAV RAS19301.

## Contratación de expertos

La cantidad total de expertos y consultores internacionales sobre el terreno contratados al 30 de junio de 2019 fue de 167, de los cuales 161 (6 mujeres y 155 hombres) fueron asignados para trabajar sobre el terreno, además de 743 miembros del personal de proyectos nacionales, lo que implica un total de 983 funcionarios en servicio, incluidos 79 (8 mujeres y 71 hombres) expertos y consultores internacionales sobre el terreno que ya trabajaban en proyectos en curso.

## Instrucción en aviación civil

En este período, se otorgaron 323 becas (52 mujeres y 271 hombres) por una duración total de 89,6 meses de trabajo, con 156 premios en el marco de los memorandos de acuerdo firmados por la OACI con la República de Corea y Singapur para impartir instrucción financiada por dichos países y administrada por la OACI.

Además, en los programas de instrucción en el país impartidos por instructores en el marco de proyectos de cooperación técnica, se capacitó a 1 748 miembros del personal de administración de aviación civil (367 mujeres y 1 381 hombres), y 243 miembros del personal (37 mujeres y 206 hombres) recibieron instrucción de proveedores por medio del componente “adquisiciones” de los proyectos de cooperación técnica.



### **Equipos y subcontrataciones**

Se emitieron 159 órdenes de compra y subcontratos y el gasto total de adquisiciones sobre el terreno ascendió a 13,5 millones USD.

### **Presupuesto de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)**

Al 30 de junio de 2019, los ingresos estimados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) ascendieron a 5,4 millones USD y los gastos a 5,1 millones USD, por lo que la estimación del exceso de los ingresos respecto de los gastos es de 0,3 millones USD.



## Estrategias de apoyo

### Servicios jurídicos y relaciones exteriores

#### Solución de controversias

##### Brasil y Estados Unidos (2016)

Durante sus 213<sup>o</sup>, 214<sup>o</sup> y 215<sup>o</sup> períodos de sesiones, el Consejo recibió los informes de situación de las negociaciones entre el Demandante (Brasil) y el Demandado (Estados Unidos de América). Fue informado de dos reuniones sustantivas celebradas entre representantes de las Partes en 2018, los notables progresos de las Partes para solucionar su controversia y la continuación de las negociaciones en aras de una resolución satisfactoria a la mayor brevedad posible. A la vista de lo anterior, el Consejo alentó a las Partes a continuar sus negociaciones para alcanzar rápidamente una solución satisfactoria a su desacuerdo. El Consejo reiteró que seguía siendo válida la decisión aprobada en la octava sesión de su 212<sup>o</sup> período de sesiones sobre la suspensión de la solicitud de respuesta por el Demandante a la contramemoria presentada por el Demandado el 31 de agosto de 2017.

Durante su 216<sup>o</sup> período de sesiones, el Consejo recibió un informe de situación de las negociaciones entre el Demandante (Brasil) y el Demandado (Estados Unidos de América). En el informe de situación se indicaba, entre otras cosas, que las Partes habían tomado recientemente medidas para crear un grupo de trabajo compuesto por expertos técnicos del Brasil y los Estados Unidos a fin de elaborar un proyecto cooperativo destinado a identificar las mejores prácticas en la aplicación del Artículo 12 del Convenio de Chicago, en consonancia con los debates celebrados en el 39<sup>o</sup> período de sesiones de la Asamblea. En el informe se indicaba además que las Partes continuarían los debates sobre la solución de su controversia, con miras a concluir las negociaciones lo antes posible. El Consejo decidió seguir ocupándose de este asunto en el entendimiento de que recibiría, en un período de sesiones posterior, una actualización de la Secretaria General sobre cualquier novedad.

##### Solicitud presentada en virtud del Artículo 54 n) del Convenio de Chicago

En la primera sesión de su 214<sup>o</sup> período de sesiones, celebrada el 17 de mayo de 2018, el Consejo examinó una solicitud presentada por los Emiratos Árabes Unidos, con arreglo al Artículo 54 n) del Convenio de Chicago, relativa a “tres incidentes graves de seguridad operacional”, en los que se vieron involucrados aviones militares de Qatar y una aeronave civil matriculada en EAU, ocurridos el 15 de enero de 2018 y el 26 de marzo de 2018. Tras considerar la cuestión, el Consejo instó a los Estados miembros concernidos a que siguieran colaborando, en particular para promover la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la eficiencia y la sostenibilidad de la aviación civil internacional.



*Qatar y Bahrein, Egipto, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda (A); Qatar y Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda (B)*

El 19 de marzo de 2018, los Demandados afectados por la Demanda (A) y la Demanda (B) presentaron conjuntamente declaraciones de excepción declinatoria cuestionando la jurisdicción del Consejo para tratar los asuntos planteados por el Demandante (Qatar). El 1 de mayo de 2018, el Demandante remitió comentarios en respuesta a las declaraciones de excepción declinatoria a ambas Demandas (A) y (B). Además, el 12 de junio de 2018, los Demandados remitieron conjuntamente Réplicas a las Respuestas del Demandante para ambas Demandas (A) y (B). Una vez oídos los argumentos de las Partes sobre las objeciones preliminares, el Consejo, en la octava sesión de su 214<sup>o</sup> período de sesiones, celebrada el 26 de junio de 2018, decidió no aceptar en ninguno de los casos las declaraciones de excepción declinatoria de los Demandados. En la primera sesión de su 215<sup>o</sup> período de sesiones, se informó al Consejo que el Secretario de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) había notificado formalmente a la OACI de que los Demandados de ambas Demandas (A) y (B) habían presentado, el 4 de julio de 2018, Demandas ante la CIJ para iniciar procedimientos en el caso relativo a la Apelación relativa a la jurisdicción del Consejo de la OACI, en virtud del Artículo 84 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Bahrein, Egipto, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos contra Qatar) y en el caso relativo a la Apelación sobre la jurisdicción del Consejo de la OACI en virtud del Artículo II, Sección 2, del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales de 1944 (Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos contra Qatar).

Durante sus 216<sup>o</sup> período de sesiones, el Consejo recibió un informe oral sobre la situación de los dos casos presentados por Qatar en octubre de 2017 en virtud del Artículo 84 del Convenio de Chicago. Se recordó que los respectivos Demandados en los dos casos –Demanda (A) y Demanda (B)– habían presentado apelaciones ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) contra las decisiones del Consejo de fecha 29 de junio de 2018. Dado que dichas apelaciones todavía estaban pendientes de resolución ante la CIJ y que las decisiones del Consejo seguían suspendidas en virtud del Artículo 86 del Convenio de Chicago, el Consejo acordó que, independientemente de su decisión previa de seguir ocupándose de estos asuntos, suspendería su examen al respecto hasta que la CIJ se pronunciase sobre las dos apelaciones.

### **Aspectos jurídicos de las aeronaves no tripuladas**

En la quinta sesión de su 215<sup>o</sup> período de sesiones, celebrada el 7 de noviembre de 2018, el Consejo aprobó la adición de esta cuestión al programa de trabajo del Comité Jurídico. Sobre la base de las respuestas de los Estados a la encuesta jurídica de 2016 (comunicación a los Estados LE 4/63-16/77) relativa a la legislación nacional y las cuestiones jurídicas internacionales pertinentes sobre los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), el Comité concluyó que se debían seguir considerando los aspectos jurídicos de las operaciones de las RPAS y estableció un Grupo de trabajo para abordar los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas y su integración en la aviación civil. Las reuniones del Grupo de trabajo se programarán para que coincidan con las reuniones del Grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP), a fin de promover la uniformidad y las sinergias con la labor técnica y jurídica que está llevando a cabo la Organización.



## **Orientación sobre los conflictos de intereses**

En aplicación de la Resolución A39-8 de la Asamblea, que estableció el trabajo futuro de la Organización sobre los conflictos de intereses en la aviación civil, la Secretaría realizó una compilación de las disposiciones de la OACI (Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil) que fue presentada en el 37º período de sesiones del Comité Jurídico. La compilación incluye las disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses relativos a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la investigación de accidentes e incidentes y la política de transporte aéreo incluidos en los Anexos 13, 17 y 19 de la OACI y en más de una docena de manuales de la Organización. Esta compilación estará disponible de forma permanente en todos los idiomas de trabajo de la OACI tal como solicitó el Comité Jurídico.

## **Ciberamenazas a la aviación civil**

Atendiendo a la inclusión en el programa de trabajo del Comité Jurídico del punto “consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil”, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) participó en la primera reunión de Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) — Subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos (RSLREG), celebrada el 22 de noviembre de 2018 y prestó asistencia al RSLEG en la definición del alcance de su trabajo, el análisis preliminar de las respuestas de 61 Estados y territorios a la encuesta sobre disposiciones jurídicas nacionales aplicables en materia de ciberseguridad y convino en una metodología para llevar a cabo un análisis más exhaustivo de las respuestas. La LEB también presentó los tratados de derecho aeronáutico aplicables a los ciberataques contra la aviación civil y llegó a la conclusión de que la ratificación del Convenio de Beijing de 2010 representaba un avance en la creación de un marco jurídico adecuado para abordar las ciberamenazas. El RSGLEG acordó seguir analizando si se deben elaborar nuevos instrumentos internacionales para abordar la ciberseguridad, y en qué forma deben elaborarse, y remitir sus conclusiones al Comité Jurídico. Posteriormente, el SSGC, en su quinta reunión celebrada el 23 de noviembre de 2018, acordó incluir medidas legislativas y reglamentarias, y trabajar para promover la ratificación de los instrumentos de Beijing como parte de la Estrategia de Ciberseguridad.

## **Aplicación del Artículo 21**

El Equipo especial sobre la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago (A21TF) mantuvo su segunda reunión en Montreal los días 10 y 11 de abril de 2018. Tras sus deliberaciones, el Equipo especial acordó recomendar al Comité Jurídico que apoye el trabajo actual de la Secretaría relativo al diseño de la Red de matrículas de aeronaves (ARN) como una posible solución a largo plazo que ayude a los Estados miembros a cumplir sus obligaciones emanadas del Artículo 21. En consecuencia, el Equipo especial estableció el Subgrupo de la red de matriculación de aeronaves (ARNSG) para prestar asistencia a la Secretaría en el desarrollo de la ARN. Como solución provisional, el Equipo especial acordó además recomendar un certificado modelo para la cancelación de la matrícula de una aeronave, que, en



principio, fue respaldado por el Comité Jurídico. El Equipo especial subrayó la necesidad de trabajar en colaboración con otros órganos pertinentes de la OACI como el Equipo especial sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT) y el Grupo de expertos sobre aeronavegabilidad.

Respecto de las recomendaciones de la segunda reunión del Equipo especial sobre la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago (A21TF), celebrada del 10 al 11 de abril de 2018, posteriormente respaldada por el Comité Jurídico en su 37º período de sesiones, la Secretaría presentó el certificado modelo de cancelación de matrícula de aeronaves propuesto por el A21TF al Equipo especial sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT-TF) para su examen durante su tercera reunión, celebrada en Montreal del 29 de enero al 1 de febrero de 2019.

### **Cuestiones jurídicas relacionadas con los pasajeros insubordinados**

El Equipo especial sobre los Cuestiones jurídicas relacionadas con los pasajeros insubordinados finalizó su trabajo de actualización de la Circular 288 de la OACI — Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores, tras la adopción del Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014), de conformidad con la resolución de la Conferencia Diplomática. En el 37º período de sesiones del Comité Jurídico (4 – 7 de septiembre de 2018) se presentó un proyecto de manual para la actualización de la Circular 288, junto con un informe sobre la labor del Equipo especial a lo largo de cuatro reuniones. El Comité Jurídico expresó su apoyo y agradecimiento al Equipo especial por el trabajo realizado y con relación a su recomendación acordó: que el material de orientación que actualiza la Circular 288 de la OACI adopte la forma de un manual; que la Organización establezca un repositorio de legislación penal de los Estados sobre infracciones de pasajeros insubordinados o perturbadores (con enlaces a los sitios pertinentes en Internet de los Estados miembros); que la Secretaría realice una encuesta a los Estados miembros sobre las sanciones administrativas o regímenes comparables que hayan establecido con relación a los pasajeros insubordinados o perturbadores; y que la Organización examine el enfoque del uso de los términos “insubordinado” y “perturbador” con vistas a una alineación de las publicaciones de la OACI. El 7 de noviembre de 2018 el Consejo tomó nota del informe del Comité Jurídico sin hacer comentarios al proyecto de manual, que será publicado en 2019.

El 6 de mayo de 2019 se publicó una versión preliminar en inglés del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117). Este manual actualiza la Circular 288 de la OACI — Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores, de resultados de la adopción del Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014). A partir del 1 de mayo de 2019, se recibieron ocho ratificaciones y 11 adhesiones al Protocolo. Para la entrada en vigor del Protocolo solo se necesitan tres ratificaciones/adhesiones más.



## **Aspectos de la liberalización económica y del Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional**

El 21 de marzo de 2018 se publicó el *Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 10059) de la OACI. Se ha continuado trabajando en las recomendaciones del Equipo especial sobre el Artículo 83 bis, sancionadas por el Consejo en la séptima sesión de su 207º período de sesiones, y adelantando el trabajo preparatorio para el establecimiento de un sistema interactivo en línea de registro y publicación de los arreglos y acuerdos conformes al Artículo 83 bis y otros acuerdos y arreglos aeronáuticos, incluido el trabajo inicial sobre el diseño del sistema. En su 208º período de sesiones de junio de 2018, la Comisión de Aeronavegación aprobó las enmiendas conexas al Anexo 6 del Convenio de Chicago, que se han comunicado a los Estados miembros y las organizaciones internacionales apropiadas para que estos formulen observaciones.

Las enmiendas al Anexo 6 del Convenio de Chicago se sometieron a un examen final por la Comisión de Aeronavegación en su 210º período de sesiones, celebrado en marzo de 2019, momento en el cual la Comisión recomendó que el Consejo las aprobara, con fecha de aplicación del 5 de noviembre de 2020.

## **Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado**

Sobre la base de las respuestas de los Estados a la encuesta de 2016 (comunicación a los Estados LE 4/50–16/86) sobre problemas prácticos a los que deben hacer frente los Estados debido a la clasificación de “aeronave civil/de Estado”, el 37º período de sesiones del Comité Jurídico decidió:

- a) tomar nota de la importancia que siguen teniendo las observaciones y recomendaciones del estudio de la Secretaría sobre aeronaves civiles/de Estado de 1993 relativas a la cuestión de la determinación de la situación de una aeronave como civil/de Estado, que debería estar a disposición de los Estados de una manera más accesible;
- b) recomendar al Consejo que se aliente a los Estados a colaborar mutuamente para abordar las cuestiones operacionales relacionadas con la situación de una aeronave como civil/de Estado y/o intercambiar las mejores prácticas para la aplicación del Artículo 3 b) del Convenio de Chicago, ya sea a través de consultas directas o mediante la utilización de foros o de grupos regionales apropiados de la OACI; y
- c) eliminar del programa de trabajo general del Comité jurídico el punto “Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado”.



### **Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)**

En su 214<sup>o</sup> período de sesiones celebrado en junio de 2018, el Consejo aprobó la renovación de Aviareto Ltd. como Registrador del Registro Internacional de Garantías Internacionales sobre equipo aeronáutico por un cuarto período a partir del 1 de marzo de 2021. Al terminar el 1 de julio de 2018 el período de tres años del mandato de los miembros de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR), el Consejo nombró los 15 miembros siguientes: Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Irlanda, Kenya, Kuwait, México, Nigeria, Reino Unido, Singapur y Sudáfrica. La octava reunión de CESAIR se celebró del 29 al 31 de agosto de 2018 en la Sede de la OACI en Montreal con el objetivo principal de considerar las modificaciones propuestas por el Registrador a las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864). Los cambios recomendados serán presentados al 216<sup>o</sup> período de sesiones del Consejo en febrero/marzo de 2019. La CESAIR eligió a la Sra. Y. Yang (China) como presidenta y reeligió a la Sra. S.H. Tan (Singapur) como vicepresidenta para el siguiente trienio. Al 31 de diciembre de 2018, había 74 Partes en el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Convenio de Ciudad del Cabo) y en el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Protocolo aeronáutico).

Durante su 216<sup>o</sup> período de sesiones, celebrado en marzo de 2019, el Consejo aprobó los cambios en las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864) recomendados por la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) en su octava reunión celebrada en agosto 2018. Al 1 de mayo de 2019, eran 76 las Partes en el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico.

### **Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

El Presidente del Consejo y la Secretaria General continuaron la labor de promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional durante sus visitas a Estados miembros y en reuniones con funcionarios gubernamentales de alto nivel.

En la Región Asia-Pacífico, la República de Corea organizó un seminario jurídico los días 24 y 25 de mayo de 2018 para promover los instrumentos de Beijing, el Protocolo de Montreal de 2014, el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo aeronáutico de 2001 y los Protocolos que enmiendan los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago. Asistieron al seminario casi 600 participantes de más de 30 Estados miembros.

La Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) prestó asistencia a la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) en la preparación e impartición del curso de derecho aeronáutico internacional, cuyo objetivo es, entre otros, promover la ratificación de los instrumentos jurídicos aeronáuticos internacionales. En 2018 asistieron al curso, impartido en la Sede de la OACI y en las Regiones, casi 150 participantes.



Se invitó a los Estados miembros, mediante la comunicación a los Estados LE 4/75.1–19/37, enviada el 18 de abril de 2019, a participar en el Evento inaugural OACI sobre los tratados “Un siglo de tratados de derecho aeronáutico internacional”, que tendrá lugar los días 24 y 25 de septiembre de 2019 durante el 40º período de sesiones de la Asamblea. Este evento tiene por objeto promover la ratificación de tratados multilaterales de derecho aeronáutico ofreciendo instalaciones especiales para que los representantes de los Estados miembros, al margen del período de sesiones de la Asamblea, depositen instrumentos de ratificación o adhesión a los tratados de derecho aeronáutico internacional para los que la OACI cumple la función de depositario.

### **Dominica — 193º Estado miembro de la OACI**

El 14 de marzo de 2019, la Commonwealth de Dominica depositó ante el Gobierno de los Estados Unidos su notificación de adhesión al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La adhesión entró en vigor el 13 de abril de 2019, tras lo cual Dominica pasó a ser el 193º Estado miembro de la OACI.

### **Revisión de los límites de responsabilidad en el marco del Convenio de Montreal de 1999**

Los límites de responsabilidad establecidos en virtud del Convenio de Montreal de 1999 están sujetos a un mecanismo integrado de revisión periódica, que funciona como método para evitar el deterioro de los límites de responsabilidad debido a condiciones inflacionarias con el paso del tiempo. Por lo tanto, la OACI, en su calidad de depositario de este Convenio, efectuó la tercera revisión de los límites de responsabilidad conforme al Artículo 24 del Convenio.

Estos límites se expresan en derechos especiales de giro (DEG). Sobre la base de los datos obtenidos del Fondo Monetario Internacional, entidad encargada de administrar los DEG, se concluyó que se ha alcanzado el umbral establecido en el Convenio para incrementar los límites. El factor de ajuste determinado es de 14%. Como se establece en el Artículo 24 2) del Convenio, dicho ajuste será vinculante para todos los Estados Partes a menos que la mayoría de ellos expresen su desaprobación ante la OACI dentro de un plazo establecido por la Organización. En breve se enviará una comunicación a los Estados describiendo ese proceso.

### **Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias**

Tras el 37º período de sesiones del Comité Jurídico (4–7 de septiembre de 2018), en 2019 se creó un Grupo de trabajo para el examen del Reglamento para la solución de controversias de la OACI (WG-RRSD), encargado de la revisión de dicho Reglamento, teniendo en cuenta, entre otras cosas, las mejores prácticas, la documentación equiparable que se utiliza para fines similares en otros ámbitos del sistema de las Naciones Unidas y en organizaciones gubernamentales internacionales y, en particular, en el Reglamento de la Corte Internacional de Justicia. La primera reunión del Grupo de trabajo se celebró en Montreal del 7 al 9 de mayo de 2019 para acordar métodos de trabajo y crear una hoja de ruta para la implementación de la tarea.



## Gestión de recursos humanos

A fines de junio de 2019, había 597 puestos establecidos dentro de la Organización, de los cuales 309 estaban en las categorías Profesional y superiores y 288 correspondían a la categoría de Servicios generales. La representación total de mujeres en la Secretaría en las categorías Profesional y superiores era del 30%.

Prosiguió la labor de elaboración de la primera Estrategia de la gente de la OACI, aprovechando las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas a través de un proceso ampliamente consultivo en el que participaron miembros de la administración superior y otros miembros clave del personal, así como un grupo de discusión integrado por personal de toda la Organización. La Estrategia de la gente se completará durante 2019 para garantizar una armonización óptima con el Plan de actividades 2020-2022 y el nuevo presupuesto trienal. La estrategia traza la manera en que la OACI prevé fortalecer, desarrollar, retener y obtener su fuerza de trabajo, de modo de crear una organización más centrada en las personas y enfocada en desarrollar las capacidades de su gente para cumplir su mandato de modo eficiente y efectivo.

Se realizó un cambio no sustancial del Código de servicio, con una nueva redacción neutra en lo que se refiere a género con el fin de completar aún más el plan de implementación en el marco del programa de igualdad de género aprobado por el Consejo, por el que se exige que todas las comunicaciones oficiales de la OACI utilicen un lenguaje neutro en cuanto a género.

## Servicios de idiomas

En el marco del proyecto del sistema de gestión de los servicios de idiomas (LSMS), se están finalizando las condiciones para una licitación y se analizarán las respuestas en el segundo semestre de 2019. En paralelo, se están evaluando las herramientas en uso en las Naciones Unidas para efectuar una evaluación comparativa. Posteriormente, se tomará una decisión sobre la mejor solución para la gestión de documentos en la OACI.

La OACI participó en la Reunión anual internacional sobre disposiciones en materia de idiomas, documentación y publicaciones (IAMLADP), celebrada en Bruselas del 27 al 29 de mayo de 2019. La reunión fue organizada por la Unión Europea y asistieron a ella más de 50 organizaciones internacionales. Se debatió una amplia gama de temas y se compartieron las mejores prácticas sobre la gestión de los servicios de traducción, interpretación, conferencias y publicaciones. En el complejo mundo del multilateralismo y la cooperación internacional, los participantes se comprometieron a defender el principio del multilingüismo, fomentar el intercambio de conocimientos sobre nuevas tecnologías lingüísticas y aprovechar las oportunidades que ofrecen las innovaciones centradas en el ser humano y la inteligencia artificial.



La OACI también asistió a la Reunión Anual Internacional sobre Traducción y Terminología Asistidas por Ordenador (JIAMCATT), celebrada en Luxemburgo del 13 al 15 de mayo de 2019. La JIAMCATT es un foro para la cooperación y el intercambio de conocimientos especializados en traducción, interpretación, terminología y documentación asistidas por ordenador. En la reunión se estudió el modo en que las tecnologías y la innovación están afectando a las profesiones lingüísticas. Se hizo hincapié en la colaboración entre las organizaciones y la comunidad académica para facilitar el intercambio de conocimientos generales y especializados a fin de aprovechar el potencial de esas tecnologías y, a su vez, diseñar estrategias integrales que aprovechen los activos fundamentales de todo servicio de idiomas: los lingüistas.

### Gestión de la información

La actualización del sistema de planificación de recursos institucionales (PRI), que brinda soporte a todas las actividades financieras, de adquisiciones y recursos humanos de toda la Organización, se completó a principios de 2019. El sistema se actualizó a la versión más reciente, que cuenta con el soporte completo del proveedor del producto. La nueva versión integra una interfaz de usuario actualizada y nuevas funcionalidades. Se ha presentado un proyecto de seguimiento para examinar, racionalizar y automatizar los procesos de trabajo de toda la Organización. Se prevé que la actualización mejore la productividad y contribuya a mantener la continuidad del servicio. Además, se actualizó el servicio de SharePoint, que respalda el contenido y las aplicaciones del portal en toda la Organización, a una versión que contará con el soporte completo de su proveedor durante los próximos cinco años. Esta actualización no solo permitirá incorporar nuevas funcionalidades en apoyo de todos los usuarios, sino que también garantizará la continuidad del servicio.

Todas las actividades necesarias para la A40 ya están dispuestas: solución de votación electrónica, sesiones de transmisiones web y publicación de contenido específico. Prosiguieron las iniciativas tendientes a mejorar la capacidad de resiliencia de la Organización en materia de ciberseguridad mediante la instalación de soluciones de TI de seguridad. Además de un nuevo cortafuegos de última generación, se implementó una solución avanzada de protección de puntos terminales para cada servidor y estación de trabajo.

Están en marcha la evaluación y el rediseño de la red, que tienen en cuenta varias recomendaciones de expertos de la industria y las Naciones Unidas, según se prevé en el plan de acción para la seguridad de la información. Para mantener la capacidad y la disponibilidad, se está llevando a cabo una renovación gradual de la infraestructura de computación y almacenamiento en la Sede y las oficinas regionales.

Se ha creado una nueva oficina de gestión de proyectos para todos los proyectos de tecnología de la información y la comunicación (TIC) en toda la Organización, destinada a mejorar la vigilancia y la gobernanza de los proyectos de TIC, independientemente de la sección de la Organización que sea propietaria o responsable de originar los proyectos. Una dependencia creada recientemente gestionará los servicios y el personal conexos a fin de supervisar la arquitectura empresarial y la gestión de proyectos.



## Actividades generadoras de ingresos

Los resultados del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) correspondientes al primer semestre de 2019 indican que las áreas de venta de publicaciones, eventos, licencias de productos e instrucción están satisfaciendo las expectativas del presupuesto. El enfoque actual consiste en estudiar nuevas oportunidades de generación de ingresos y garantizar, a su vez, que los ingresos fundamentales procedentes de publicaciones y eventos sigan apoyando a la Organización.

Un nuevo soporte lógico digital permite la venta y distribución de publicaciones y documentos de la OACI en formato digital y, a su vez, la protección de la propiedad intelectual de la Organización. Los nuevos eventos en la Sede y en las regiones, la transmisión de eventos en vivo y las presentaciones de video SkyTalks equilibran la necesidad de generar ingresos con la de respaldar los Objetivos estratégicos de la Organización. La imprenta de la OACI sigue registrando mejoras en cuanto a eficiencia a medida que el personal adquiere experiencia en la impresión digital y los procesos conexos. Además, se prevé que las nuevas publicaciones comerciales y la incorporación de nuevas capacidades para respaldar esta área contribuyan a obtener futuras fuentes de ingresos.



DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2019  
EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES  
DEL 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

**A39-1 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**

Para difundir más información sobre las políticas y orientaciones de la OACI, se publicaron artículos sobre el trabajo de la OACI en el área de la protección del medio ambiente en varias ediciones de la Revista de la OACI, el sitio web *Uniting Aviation*, y el sitio web de la OACI, los informes sobre el medio ambiente de 2016 y 2019, y varias publicaciones externas. Se han organizado diversos simposios, talleres y seminarios sobre el medio ambiente y la aviación (<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Meetings-Events.aspx>) en la Sede de la OACI y en todas las regiones de la OACI.

Se actualizaron las proyecciones de ruido y emisiones de las aeronaves y se determinaron las tendencias mundiales relativas al medio ambiente de la ICAO. Estas se recomendarán en el próximo 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI como la base para tomar decisiones en cuestiones del medio ambiente. Las tendencias actualizadas indican proyecciones a largo plazo de consumo de combustible, ruido y NO<sub>x</sub> inferiores a las que se presentaron en la A39, lo cual puede atribuirse a una combinación de la integración en las flotas de aeronaves con mejor tecnología y una reducción de la demanda de tráfico a largo plazo pronosticada. Las tendencias indican también que se prevé que el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves sigan aumentando en el futuro, pero a un ritmo inferior al del crecimiento del tráfico.

En la décima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/10) se recomendaron la norma inicial para la masa de materia particulada no volátil (nvPM) y las metodologías para medirla, que posteriormente fueron adoptadas por el Consejo en marzo de 2017 como parte del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen II — Emisiones de los motores de las aeronaves*. Como un siguiente paso, la reunión CAEP/11 recomendó las primeras normas sobre masa y número de nvPM para motores de aeronaves de más de 26,7kN. La norma propuesta incluía límites de masa y número de nvPM que se aplicarían a nuevos tipos de motores a partir del 1 de enero de 2023, dando cierto margen a los motores con empuje nominal inferior a 150kN. Estas normas y métodos recomendados (SARPS) para nuevos tipos están acompañados por una norma sobre masa y número de nvPM para motores en producción, aplicable a partir del 1 de enero de 2023. Las nuevas normas sobre masa y número de nvPM se recomiendan como una enmienda del Anexo 16, Volumen II.



Se recomendaron otras enmiendas del Anexo 16, Volumen II para mantener actualizados y pertinentes los SARPS relativos al medio ambiente. Actualmente las enmiendas del Anexo 16, Volumen II, incluida la nueva norma sobre masa y número de nvPM están en el proceso de adopción de SARPS. Adicionalmente, se actualizó el *Manual técnico-ambiental (ETM) (Doc 9501) Volumen II — Procedimientos para la certificación respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves*.

También se convino en actualizar el *Manual sobre la calidad del aire en los aeropuertos (Doc 9889)* de la OACI, introduciendo, entre otras cosas, información sobre emisiones nvPM.

### **A39-2 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 trabajado activamente para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, desarrollando y facilitando la implementación de una canasta de medidas de mitigación para alcanzar las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mejorar la eficiencia del combustible en un 2% al año y mantener el mismo nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> de 2020 (crecimiento neutro en carbono a partir de 2020).

Tras su adopción por el Consejo, la nueva norma para las emisiones de CO<sub>2</sub> se incluyó en un nuevo volumen del Anexo 16 (Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Esta nueva norma, la primera norma de diseño mundial sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de cualquier sector, se aplicará a nuevos diseños de tipo de aviones a partir de 2020 y a diseños de tipo de aviones que ya están en producción, a partir de 2023. Esto significa que si el diseño de un avión en producción se modifica después de 2023, el avión tendría que cumplir la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub>. En 2028 hay un corte en la producción, es decir, que los aviones en producción que no cumplan la norma a partir de 2028 ya no podrán seguir fabricándose, a menos que se modifiquen los diseños para cumplir la norma.

Reconociendo que muchas de las mejoras operacionales definidas en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) pueden reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>, en el 11<sup>o</sup> ciclo del CAEP se siguieron analizando los beneficios ambientales que genera la implementación de tales medidas. La OACI continuó también apoyando a los Estados y partes interesadas en sus iniciativas para desarrollar e introducir combustibles de aviación sostenibles, y actualizando con regularidad el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI y la proyección de la producción futura de tales combustibles, junto con sus beneficios ambientales durante el ciclo de vida. La segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) de la OACI respaldó la Visión 2050 de la OACI sobre combustibles sostenibles para la aviación, con miras a actualizarla para incluir una proporción cuantificada de combustibles que se sustituirían con combustibles de aviación sostenibles (SAF) para 2050, y las reducciones de carbono que se logran con los SAF.



Continuó la cooperación con otras organizaciones internacionales que trabajan en la formulación de políticas en el área del cambio climático, especialmente con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). En las reuniones de la Conferencia de las Partes (COP) la OACI hizo declaraciones y presentaciones sobre las novedades con respecto a la aviación internacional y el cambio climático, y organizó eventos paralelos y estuvo presente en puestos de exhibición en asociación con varios Estados y organizaciones. Se promovió la cooperación en cuestiones ambientales y del cambio climático en asociación con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales tales como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el Grupo de Gestión Ambiental (EMG) de las Naciones Unidas, Movilidad sostenible para todos (SUM4All) del Banco Mundial, y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Se preparó un Informe de síntesis sobre la adaptación al cambio climático, que contiene información sobre los diversos impactos climáticos en el sector de la aviación, así como las opiniones de distintas partes del sector de la aviación internacional sobre cómo podrían afectar sus operaciones, su nivel de preparación y sus expectativas.

Se elaboró una “Colección en línea para Aeropuertos ecológicos” (*Eco-Airport Toolkit e-collection*), que incluye secciones sobre Energía renovable en los aeropuertos, Gestión de desechos, Sistemas de gestión ambiental y Diseño ecológico de edificios de aeropuertos. Esta colección proporciona a la comunidad de la aviación internacional información práctica y lista para usar.

La Secretaría continuó actualizando la calculadora de emisiones de carbono de la OACI y desarrolló una interfaz de programación de aplicaciones (API) para que pueda integrarse fácilmente en sitios web y servicios externos.

La Secretaría continuó también desarrollando herramientas asociadas a la iniciativa del Plan de acción estatal de la OACI, incluyendo el Sistema para el medio ambiente y la aviación (AES), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) y una calculadora de curva de costo marginal de reducción.

Como parte de las iniciativas para prestar más asistencia a los Estados y facilitar el acceso a financiamiento para la preparación y ejecución de los planes de acción de los Estados, la OACI estableció asociaciones con la Comisión Europea (CE), así como con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Estas asociaciones llevaron a ejecutar y terminar exitosamente dos proyectos para asistir a 14 Estados de África y del Caribe en la elaboración de sus planes de acción, el establecimiento de sus sistemas para el medio ambiente y la aviación (AES), la vigilancia de las emisiones de la aviación y la implementación de medidas y de proyectos piloto para reducir las emisiones de la aviación.

Con respecto al trabajo sobre el fin de la vida útil y reciclaje de las aeronaves, se preparó un informe que contiene una descripción general de las políticas internacionales y orientaciones de la industria relacionadas con el manejo ambiental de los procedimientos de fin de la vida de las aeronaves.



### **A39-3 — Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM).**

Se ha trabajado mucho para responder a la solicitud del 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016 de implementar el CORSIA.

En el sitio web de la OACI ([www.icao.int/corsia](http://www.icao.int/corsia)) se publicó información actualizada sobre la implementación del CORSIA y sobre los Estados que se han ofrecido para participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA. Al 25 de abril de 2019, 79 Estados habían anunciado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio.

El Consejo de la OACI adoptó la primera edición del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de compensación y reducción de carbón para la aviación internacional (CORSIA)*, que contiene las normas y métodos recomendados (SARPS) para la implementación del CORSIA. El Anexo 16, Volumen IV surtió efecto el 22 de octubre de 2018 y fue aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

La primera edición del *Manual técnico-ambiental* de la OACI (Doc 9501), Volumen IV — *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* se publicó en julio de 2018. El ETM promueve la uniformidad en la implantación de los procedimientos técnicos del Anexo 16, Volumen IV, entre otras cosas, proporcionando orientación a los Estados, los explotadores de aviones y otras partes pertinentes con respecto al significado previsto de las normas que figuran en la primera edición del Anexo 16, Volumen IV. Tanto el Anexo 16, Volumen IV como el Doc 9501, Volumen IV están a disposición de todos los Estados, en todos los idiomas de la OACI, en el sitio web público del CORSIA de la OACI.

La OACI desarrolló la Herramienta de estimación y notificación de CO<sub>2</sub> (CERT) del CORSIA, que se puso a disposición de los explotadores de aviones en el sitio web público del CORSIA de la OACI, para facilitar la vigilancia y notificación de sus emisiones de CO<sub>2</sub>. El objetivo de esta herramienta es simplificar la estimación y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de los vuelos internacionales para los explotadores de aviones que tengan niveles bajos de actividad, y ayuda a esos explotadores a cumplir sus requisitos de vigilancia y notificación en el marco del CORSIA.

El Consejo de la OACI acordó los requisitos funcionales del Registro central del CORSIA (CCR) y la Secretaría seleccionó un proveedor para que lo desarrolle para fines de 2019, de modo que empiece a operar a principios de 2020.

El Consejo de la OACI estableció el Órgano técnico asesor (TAB) para que formulara recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA. El Consejo acordó una lista de 19 miembros del TAB, y aprobó sus atribuciones. El Consejo aprobó también los criterios de unidades de emisión (EUC) que usaría el TAB al realizar su tarea de evaluar los programas de unidades de emisión con referencia a los EUC.



La OACI organizó talleres regionales anuales sobre el CORSIA, con el objetivo de proporcionar más información sobre la implementación del CORSIA, haciendo particular énfasis en la Resolución A39-3 de la Asamblea, la vigilancia de las emisiones de CO<sub>2</sub>, y la notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, para apoyar a los Estados en el cumplimiento de las disposiciones pertinentes de la Resolución A39-3 de la Asamblea y de los SARPS sobre el CORSIA.

Para dar más apoyo a sus Estados miembros, la OACI desarrolló un programa de creación de capacidad llamado ACT-CORSIA (Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA) que promueve un enfoque coordinado en el marco de la OACI para armonizar y aunar todas las medidas pertinentes y promover la coherencia en las iniciativas de creación de capacidad. La Secretaría de la OACI coordinó asociaciones bilaterales o multilaterales entre Estados para crear capacidad para el CORSIA, de modo que se tuviera un seguimiento del progreso mundial de tales iniciativas coordinadas y se pudieran anunciar públicamente. Para abril de 2019 se habían establecido asociaciones de colaboración en el CORSIA entre 15 Estados donantes y más de 98 Estados beneficiarios. Para asegurar la coherencia de la asistencia proporcionada y del material utilizado en esas asociaciones, la OACI capacitó y coordinó a los expertos de los Estados donantes para que a su vez impartieran capacitación sobre el terreno en los Estados beneficiarios. En el sitio web del CORSIA de la OACI se actualiza la información sobre las actividades de capacitación de los expertos de los Estados donantes en los Estados beneficiarios, lo que permite obtener total transparencia del progreso de la asistencia en el marco de la OACI.

#### **A39-4 Enmienda al Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

#### **A39-6 Enmienda al Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

Los Protocolos de enmienda de los Artículos 50 (a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se publicaron en el primer trimestre de 2017 (en los Docs 10077 y 10076, respectivamente).

#### **A39-5 Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

#### **A39-7 Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

El 20 de enero de 2017 se envió a los Estados la comunicación LE 3/1.20, LE 3/1.21–17/2, a la que se adjuntaron las resoluciones, información administrativa para asistir a los Estados en la ratificación de los Protocolos, y copias certificadas de los instrumentos. Al 1 de mayo de 2019, 39 Estados habían ratificado los dos Protocolos.

#### **A39-8 Conflictos de intereses en la aviación civil**

Se hizo una compilación de las disposiciones de la OACI (Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil) que se presentó al 37<sup>o</sup> período de sesiones del Comité Jurídico. Esta



compilación, que consiste en disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses en los campos de seguridad operacional, protección e investigación de accidentes e incidentes de la aviación, así como en las políticas de transporte aéreo que figuran en los Anexos 13, 17 y 19, estará disponible en forma permanente, en todos los idiomas de trabajo de la OACI, tal como lo solicitó el Comité Jurídico.

### **A39-9 Promoción del Convenio de Montreal de 1999**

La Organización promovió la ratificación del Convenio de Montreal de 1999 mediante una comunicación a los Estados (LE 3/38.1–17/25), expedida el 2 de marzo de 2017. El Presidente del Consejo, la Secretaria General y otros funcionarios de la OACI continuamente hacen énfasis en la ratificación del Convenio durante sus visitas a los Estados. La Organización promueve la ratificación en seminarios jurídicos, cuando funcionarios de Estado realizan depósitos en persona y en reuniones de la OACI. Al 1 de mayo de 2019, el Convenio de Montreal de 1999 tenía 136 Estados partes.

### **A39-10 Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010**

La Organización promovió la ratificación de los instrumentos de Beijing de 2010 mediante una comunicación a los Estados (LE 3/44, LE 3/45-17/26), que se envió el 2 de marzo de 2017. El Convenio de Beijing entró en vigor el 1 de julio de 2018, y el Protocolo de Beijing el 1 de enero de 2018. El Presidente del Consejo, la Secretaria General y otros funcionarios de la OACI continuamente hacen énfasis en la ratificación de estos tratados durante sus visitas a los Estados. La Organización promueve la ratificación en seminarios jurídicos, cuando funcionarios de Estado realizan depósitos en persona y en reuniones de la OACI. Al 1 de mayo de 2019, el Convenio de Beijing tenía 28 Estados partes, y el Protocolo de Beijing 31.

### **A39-11 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

#### *APÉNDICE C – Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI*

El Presidente del Consejo, la Secretaria General y otros funcionarios de la OACI hicieron continuamente énfasis en la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional durante sus visitas a los Estados. La Organización también promueve la ratificación cuando funcionarios de Estado realizan depósitos en persona, en reuniones de la OACI y en seminarios jurídicos. En colaboración con la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, la Oficina regional de la OACI para África oriental y meridional organizó un seminario jurídico, los días 27 y 28 de noviembre de 2017 y, con el auspicio de la República de Corea, se celebró otro en la región de Asia y el Pacífico los días 24 y 25 de mayo de 2018.

#### *APÉNDICE D – Enseñanza del derecho aeronáutico*

El curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI se inició en 2017, con el objetivo de habilitar al personal de las Administraciones de Aviación Civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros con o sin conocimientos jurídicos, así como a funcionarios



gubernamentales con responsabilidades en materia de políticas, legislación de aviación civil, y su aplicación, para que respalden a su organización en la aplicación del derecho aeronáutico internacional. Desde su inicio, este curso, elaborado por la Oficina de Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI en coordinación con la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, se ha impartido en todas las Regiones de la OACI a más de 180 participantes. El curso ha recibido elogios por su gran valor, ya que proporciona a los participantes información sobre diversos aspectos del derecho aeronáutico internacional, incluidos los tratados internacionales de derecho aeronáutico. En 2019 el curso se traducirá a otros idiomas de la OACI para aumentar su alcance y su efectividad.

#### *APÉNDICE E – Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)*

El Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados concluyó su trabajo de actualización de la Circular 288 (Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores), lo cual se informó al 37º período de sesiones del Comité Jurídico (4–7 de septiembre de 2018). El 6 de mayo de 2019 se publicó en inglés una versión preliminar del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117)

#### **A39-12 Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

La tercera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) fue aprobada por el Consejo, para que posteriormente reciba el respaldo del 40º período de sesiones de la Asamblea. La sexta edición del Plan mundial de navegación aérea, que usa una plataforma basada en la web, también fue aprobada por el Consejo para su posterior presentación a la Asamblea.

#### **A39-13 Sustitución de halones**

La OACI continúa colaborando con Estados y con los consorcios de la industria establecidos por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) para motores/grupos auxiliares de energía (APU) – Alternativas a los Halones para los Sistemas de Propulsión de Aeronaves (HAAPS) y el Grupo asesor, Compartimiento de carga – Sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga (CCHRAG) en relación con los agentes de sustitución de halones. No se han identificado alternativas viables para uso en los sistemas de extinción de incendios en los motores y APU. Con respecto al compartimiento de carga, el CCHRAG mantiene su compromiso de apoyar a la OACI para cumplir el plazo de 2024 para la sustitución de halones en las aeronaves con nuevos certificados de tipo presentados después de noviembre de 2024.

Recientemente, el grupo realizó una evaluación técnica de las tecnologías potenciales para determinar si para ese plazo estaría listo un sistema de extinción de incendios sin halones que haya sido conceptualmente validado. El CCHRAG confía en que ese sea el caso. El ICCAIA presentará información actualizada en una nota de información del 40º período de sesiones de la Asamblea.



En 2018 se efectuó un estudio, en colaboración con la Secretaría del Ozono, por intermedio del Comité de Opciones Técnicas sobre Halones (COTH) del Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica (GETE) del Protocolo de Montreal, para determinar las cantidades actuales y proyectadas de halones contenidos en los sistemas de protección contra incendios de la aviación civil, y los usos y la liberación de halones asociados a esos sistemas. Los resultados del estudio no fueron concluyentes y se sigue trabajando para producir los resultados deseados.

#### **A39-14 Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables**

La OACI continuó apoyando a los Estados que tienen dificultades para resolver deficiencias en la seguridad operacional, incluyendo preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) identificadas principalmente mediante las actividades del Enfoque de observación continua del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El apoyo se prestó mediante colaboraciones con Estados, organizaciones internacionales y regionales y la industria, y se está implementando como parte de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP).

Las principales actividades de la ASIAP son compartir información entre los miembros sobre las actividades de asistencia técnica para evitar duplicación, e identificar y convenir en los Estados que son prioritarios para la asistencia. Las actividades de asistencia se refuerzan con las contribuciones voluntarias que se aportan al Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE), que permiten que la OACI movilice recursos adicionales para ejecutar programas de asistencia técnica en Estados y organizaciones regionales. La OACI está trabajando con organizaciones regionales y algunos Estados para reforzar las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). Con el establecimiento de la Plataforma cooperativa para RSOO, la OACI está trabajando para promover la coordinación y cooperación entre estas organizaciones regionales. Además, con el Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) la OACI está creando otro instrumento para ayudar a los Estados y RSOO a reforzar sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.

#### **A39-15 Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

##### *APÉNDICE A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional*

Visión de la OACI a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo: la OACI continúa promoviendo y monitorizando el uso de la visión de la OACI a largo plazo para la liberalización del transporte aéreo, adoptada por el 39º período de sesiones de la Asamblea. Recientemente se llevó a cabo una encuesta para determinar la medida en que se usa la visión de la OACI en la formulación de políticas y reglamentación de los Estados. Las respuestas que se recibieron de los Estados fueron bastante alentadoras y se están recopilando y analizando las encuestas.



Acceso a los mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos: la decimoquinta reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/15), celebrada en abril de 2019, examinó el avance del trabajo del Grupo de expertos desde la última reunión (ATRP/14) sobre la formulación de un Convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, la elaboración de un proyecto de acuerdo suplementario sobre la liberalización de los servicios de carga aérea en el transporte aéreo internacional, y sobre los temas de salvaguardias/seguridades en el contexto del examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados.

El trabajo futuro en este tema se centrará en continuar el progreso en el desarrollo de un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, se seguirá trabajando para resolver las consideraciones restantes con respecto a las partes que se benefician sin reciprocidad y a la supervisión reglamentaria, con miras a finalizar este proyecto de convenio.

Se harían esfuerzos adicionales para establecer y promover buenas prácticas de reglamentación y de gobernanza en el transporte aéreo internacional, incluyendo la modernización y armonización de enfoques reglamentarios de los Estados miembros.

Competencia leal. La OACI concentró sus esfuerzos en desarrollar herramientas para dar más transparencia a reglas de los Estados sobre la competencia y fomentar la cooperación, el diálogo y la compatibilidad reglamentaria. En este sentido, la Secretaría preparó un compendio de políticas y prácticas de competencia actualmente vigentes a nivel nacional o regional, que actualiza con regularidad. La base de datos incluye ahora 129 Estados, o el 68% de los miembros de la OACI. El compendio se encuentra en el sitio <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>.

Protección del consumidor: La OACI continuó promoviendo sus principios fundamentales de protección del consumidor, que tienen el propósito de proporcionar orientación de alto nivel a los Estados y partes interesadas, para asegurar que los pasajeros estén debidamente protegidos en las tres fases de su viaje. Se estableció una base de datos sobre las reglas de protección del consumidor de los Estados, que se encuentra en el sitio <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>. Se alienta a los Estados y partes interesadas a que envíen a la OACI comentarios sobre la base de datos y sobre su experiencia con la aplicación de las orientaciones.

Los eventos de la Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) continúan proporcionando una plataforma para hacer más eficientes las negociaciones de servicios aéreos y las consultas. Se realizaron eventos de la ICAN en Nassau, Bahamas, en 2016; Colombo, Sri Lanka, en 2017; y en Nairobi, Kenya, en 2018. Para fines de 2018, 142 Estados, o el 74% de los Estados miembros de la OACI habían utilizado la ICAN al menos una vez.

#### **APÉNDICE B — Impuestos**

La Secretaría continuó siguiendo de cerca las novedades en este campo y promoviendo la aplicación de las políticas de la OACI sobre impuestos contenidas en el documento *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632), a través de contactos con los



Estados miembros y organizando conferencias. Una de esas conferencias fue el Cuarto Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS/4) en Incheon, República de Corea, del 8 al 10 de mayo de 2019, en el que se dedicó una sesión a un panel sobre el impacto de los gravámenes en la sostenibilidad del transporte aéreo.

#### *APÉNDICE C — Aeropuertos y servicios de navegación aérea*

La Organización continuó su trabajo relativo a la política de cobro de derechos y a los aspectos económicos y gestión de la infraestructura de la aviación, conforme a las decisiones conexas del 39º período de sesiones de la Asamblea. El trabajo se centró en actualizar las políticas y orientaciones existentes, modernizar las *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) y desarrollar nuevas orientaciones y herramientas para asistir en las decisiones sobre inversión en financiación de infraestructura.

La séptima reunión conjunta de los Grupos de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (AEP-ANSEP/7) se celebró en marzo de 2019, de acuerdo con las nuevas atribuciones aprobadas por el Comité de Transporte aéreo. El Comité respaldó las recomendaciones de la reunión.

Actualización de las políticas y orientaciones de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea: la cuarta edición preliminar del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) se estaba finalizando y se presentará al 40º período de sesiones de la Asamblea como material de referencia. La reunión AEP-ANSEP/7 estableció un nuevo grupo de trabajo para que realice un examen a fondo del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) siguiendo la misma práctica de la revisión del Doc 9562.

Modernización de *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100): La aplicación en línea *Aero Tariff* se mejoró para incluir una potente plataforma de análisis para asistir a los Estados y otros usuarios en la formulación y análisis comparativos de las políticas sobre derechos aeroportuarios y de navegación aérea.

Formulación de orientaciones sobre la recuperación de costos de provisión de servicios aeroportuarios y de navegación aérea: los Grupos de expertos hicieron recomendaciones en este sentido, y se establecieron dos grupos de trabajo para que examinen posibles mecanismos de recuperación de costos y enfoques para los servicios de navegación aérea que se presten a las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), así como para el servicio de meteorología aeronáutica.

Desarrollo de orientaciones y herramientas para asistir en decisiones de inversión en financiación de infraestructura de aviación: las orientaciones independientes sobre estudios económicos, análisis de costo-beneficio, análisis de impacto económico y análisis de costo-eficacia estaban en la etapa final de preparación. Adicionalmente, se desarrolló una nueva aplicación en línea para análisis de costos y beneficios (CBA) para analizar las inversiones en proyectos de infraestructura de aviación identificados.



#### *APÉNDICE D — Datos de aviación/Estadísticas*

En marzo de 2017 se celebró la segunda reunión del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP/2).

Se inició un proyecto conjunto con las Naciones Unidas denominado COMTRADE, para proporcionar a los Estados datos sobre comercio y medios de transporte a nivel estatal, a fin de facilitar la formulación de políticas para responder al crecimiento acelerado del comercio electrónico y la carga.

La OACI se adhirió a la iniciativa “*e-trade for all*” liderada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en calidad de miembro fundador. La OACI asumió el liderazgo en el Grupo de medición y análisis de la iniciativa de comercio electrónico transfronterizo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

La OACI siguió proporcionando datos e indicadores a las Naciones Unidas para apoyar sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en especial indicadores de transporte para supervisar el progreso hacia el ODS 9, Meta 9.1 (Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, lo que incluye las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos). Como organismo custodio del indicador mundial de la Meta 9.1.2 de los ODS de la ONU (Volúmenes de pasajeros y de carga por medio de transporte), en marzo de 2018 y 2019 se proporcionaron a la ONU los datos e indicadores actualizados.

Se realizaron sesiones prácticas y seminarios sobre datos de aviación y análisis en Teherán, Irán, en febrero de 2017; La Habana, Cuba en julio de 2017; París, Francia en abril de 2018; y Nairobi, Kenya en diciembre de 2018.

Se finalizó la reorganización de los formularios de información de transporte aéreo de la base de datos estadísticos integrada (ISDB) de la OACI. Todos los datos en la ISDB se integraron en la plataforma de gestión de datos empresariales (EDM) de la OACI, lo cual ha aumentado la eficiencia y propiciado la alta calidad del procesamiento de datos y estadísticas.

Se lanzó la plataforma de soluciones de datos de aviación civil de la OACI (iCADS) que incluye aplicaciones de vanguardia para datos, así como herramientas de visualización. Los Estados y las partes del sector de la aviación pueden acceder a la última tecnología y aplicaciones para tomar decisiones de políticas basadas en evidencias.

#### *APÉNDICE E — Pronósticos, planificación y análisis económicos*

En colaboración con el Foro Internacional del Transporte en la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (ITF-OECD) y con Estados miembros que son parte del Grupo de trabajo multidisciplinario sobre pronósticos de tráfico a largo plazo (MDWG-LTF), se actualizaron los pronósticos de tráfico a largo plazo por grupos de rutas. Los pronósticos actualizados se pusieron a disposición del Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG) y el Grupo sobre elaboración de modelos y bases de datos (MDG) del CAEP en abril de 2018.



El conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, elaborado mediante el trabajo del Grupo de trabajo multidisciplinario sobre pronósticos de tráfico a largo plazo (MDWG-LTF) del Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP) se actualizó y se integró en una nueva interfaz electrónica que permite a los Estados y a otros usuarios generar pronósticos de tráfico y operacionales individualizados a diferentes niveles de granularidad (por ruta, pares de ciudades y pares de aeropuertos). Esta aplicación tiene también la capacidad para pronosticar los requisitos de personal titular de licencias de aviación (pilotos, controladores de tránsito aéreo y personal de mantenimiento) de cada Estado.

Un grupo asesor de expertos en el marco metodológico para la cuenta satélite de la aviación (ASA) preparó un documento para estimar la contribución de la aviación civil en términos de porcentaje del producto interno bruto (PIB) y número de empleos. Los Estados utilizarán la metodología como marco normalizado para medir el impacto económico y social de las actividades de aviación civil y para obtener financiación e inversiones en el sector del transporte aéreo.

Se realizaron estudios sobre diferencias regionales en los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales para los años 2013, 2014, 2015 y 2016, y está en curso un estudio sobre el año 2017; 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 líneas.

La Secretaría desarrolló una aplicación de análisis de costo-beneficio para que los usuarios puedan evaluar y analizar comparativamente los costos y beneficios de distintas opciones de inversión para un proyecto definido de infraestructura de aviación. La aplicación incluye ya varios análisis como el valor presente neto (VPN), la tasa interna de retorno (TIR) y la relación costo-beneficio.

Una aplicación en línea de *Aero Tariff* convirtió el documento impreso *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) en una herramienta en la web que proporciona una plataforma analítica para la formulación y el análisis comparativo de las políticas de imposición de derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.

Los proyectos de macrodatos han avanzado, en cooperación con las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y el sector académico. Los proyectos incluyen: 1) el análisis de la conectividad aérea, la red de transporte aéreo y la competencia de las líneas aéreas mediante la transferencia de datos informáticos comerciales (MIDT); 2) integración de los datos sobre vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B) en la supervisión en tiempo real de los cambios en la capacidad, derechos de navegación aérea, calculadoras del rendimiento del combustible e implementación de las ASBU; y 3) medición del comercio electrónico mundial directo al consumidor (B2C).

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



### **A39-16 Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

Para concientizar más a los Estados sobre las ventajas de recurrir a la TCB de la OACI para la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, se pidió a la OACI que utilizara plenamente los recursos disponibles en la Organización para promover los servicios de la TCB en los niveles más altos de las autoridades de aviación civil y durante misiones y reuniones de funcionarios de la OACI. En particular, las responsabilidades de las Oficinas regionales se reforzaron en la edición más reciente del Manual de las oficinas regionales con la introducción de un nuevo proceso de aseguramiento de la calidad. La TCB también se hizo más visible en el sitio web público de la OACI y mediante conversaciones con partes interesadas, asistencia a conferencias de la OACI y distribución de material promocional. El segundo Simposio mundial sobre cooperación en la aviación (GACS II) se celebró en Atenas, Grecia, y el tercero (GACS III) se celebrará en Phuket, Tailandia en julio de 2019.

Adicionalmente, la TCB continuó manteniendo al mínimo los costos de apoyo administrativo, sin afectar adversamente la calidad de sus servicios, tomando medidas para aumentar la eficiencia y la productividad y, en la medida de lo posible, minimizando los gastos, teniendo en cuenta otros ingresos no operacionales. Para ello, la TCB siguió monitorizando la salud financiera del Programa de cooperación técnica, y controlando los gastos con la aplicación del concepto de plantilla básica, para mantener un presupuesto equilibrado.

### **A39-17 Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)**

Los funcionarios de la TCB siempre alientan a los Estados, las instituciones financieras, la industria de la aviación y otras partes interesadas a participar en el IPAV proporcionando recursos financieros y humanos en forma sostenida. El Fondo voluntario del IPAV se creó para depositar las contribuciones al Programa de Estados clientes, organizaciones de las Naciones Unidas, la industria de la aviación, entidades internacionales y otras partes. En 2016 se destinó específicamente al IPAV una transferencia única de 100 000 CAD del Fondo de mejora de la eficacia y la eficiencia de la TCB, con el fin de ayudar a los Estados en desarrollo que participaban en el Programa de cooperación técnica a resolver las deficiencias de seguridad operacional y seguridad de la aviación identificadas en las auditorías del Enfoque de observación continua del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) y del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA). Posteriormente, teniendo en cuenta la situación financiera positiva del Fondo AOSC, El Consejo aceptó la propuesta de la Secretaria General de que el 50% del Fondo para la mejora de la eficiencia y eficacia de la TCB, sin sobrepasar 125 000 CAD por año, se destinara al Fondo IPAV o a proyectos de asistencia técnica.

Durante el período del informe se realizaron nueve proyectos del IPAV, por la suma total de 123 100 USD, que fueron financiados o bien mediante la cuenta común del Fondo del IPAV, o por los Estados beneficiarios.



## **A39-18 Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con seguridad de la aviación**

### *APÉNDICE A – Criterios generales*

Durante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que tuvo lugar del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016 en Montreal, se adoptaron dos resoluciones relativas a la seguridad de la aviación. La primera de ellas, la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con seguridad de la aviación, fue la Resolución A39-18. Tomando nota con satisfacción de los progresos realizados en la implementación de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación, la Asamblea acordó prorrogar la estrategia hasta la formulación y ejecución plenas de un nuevo marco estratégico mundial: EL Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP). En noviembre de 2017, el Consejo de la AOCI aprobó el GASeP, el cual sirve de base para que los Estados, la industria, las partes interesadas y la OACI trabajen conjuntamente con el objetivo común de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo y lograr cinco resultados prioritarios clave, a saber: a) aumentar la conciencia sobre los riesgos y la respuesta ante ellos; b) desarrollar una cultura de seguridad y las capacidades humanas; c) mejorar los recursos tecnológicos y la innovación; d) perfeccionar la vigilancia y el aseguramiento de la calidad; y e) incrementar la cooperación y el apoyo. El GASeP es un ambicioso plan basado en metas que compromete a la OACI, los Estados y la industria colectivamente a mejorar de manera significativa la seguridad de la aviación para 2030, en concordancia con las instrucciones del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Aunque el GASeP se había aprobado para aplicación inmediata, se adoptó como “documento vivo” y así se mantendrá para que la OACI siga recibiendo de los Estados la información que le permita evaluar las mejoras que podrían incorporarse al Plan. Este enfoque se considera necesario debido a la rapidez con que se elaboró el Plan.

Entre 2017 y 2018 se realizaron cuatro conferencias regionales específicamente sobre el GASeP, en las cuales se abordaron temas como responsabilidad compartida y prioridades regionales, definición de desafíos y amenazas únicos de cada región y formulación de hojas de ruta regionales. A los eventos asistieron numerosos funcionarios de alto nivel, representantes de un gran número de Estados y partes interesadas. Se adoptaron medidas para ajustar los plazos y ejecutar las tareas e iniciativas indicadas en cada una de estas hojas de ruta. Las conferencias regionales cumplieron una función importante al facilitar el intercambio de conocimientos, el aprendizaje recíproco y la evaluación entre pares en todas las regiones de la OACI.

Conjuntamente con la presentación del GASeP ante el Consejo para su aprobación, la OACI organizó el primer Simposio mundial sobre seguridad de la aviación (AVSEC2017). Este evento de 2017 fue el primero de una serie de simposios anuales centrados específicamente en facetas importantes del GASeP. Además de las reuniones oficiales de grupos de expertos, se organizaron seminarios prácticos, presentaciones interactivas y ejercicios teóricos. Antes del AVSEC2018 se celebró la primera Jornada de consultas de la industria, en la cual se trataron las innovaciones actuales y futuras en materia de tecnologías y procesos, seguida de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2).



La HLCAS/2, reunida el 29 y 30 de noviembre de 2018, expresó su decidido apoyo al GAsEP y reconoció con gratitud que las conferencias regionales de seguridad de la aviación organizadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia habían ayudado a los Estados miembros a entender el GAsEP con mayor profundidad. La HLCAS/2 examinó un orden del día con cinco cuestiones y formuló 21 recomendaciones que se reunieron en dos categorías generales: a) las recomendaciones dirigidas directamente a los Estados y/o la industria; y b) las recomendaciones que requieren de medidas por parte de la OACI. Las recomendaciones dirigidas a las partes interesadas se comunicarán mediante el envío de cartas a los Estados, mientras que las dirigidas a la OACI serán implementadas por el Consejo y/o la Secretaría. Esta última ya ha estado trabajando en muchos de los resultados de la conferencia, y la mayoría de los restantes se logrará en el transcurso de 2019. Los resultados de esta labor se notificarán al Consejo y sus comités durante el período de sesiones de 2019.

Herramientas para la ejecución del GAsEP: Una vez terminado, este documento se enviará a cada funcionario regional de seguridad de la aviación y facilitación, a fin de agilizar y concentrar las actividades. Este conjunto de herramientas genera un informe mensual en el cual se desglosa cada actividad prioritaria en tareas principales y subtareas, lo que facilita el logro de los resultados pertinentes al final del año. Los resultados, análisis y gráficos del USAP se actualizarán mensualmente y se compartirán con las oficinas regionales para dar seguimiento al progreso de los Estados en el logro de las metas de implementación efectiva del GAsEP para 2020. Los datos incluirán una categorización subregional, según proceda, y resaltarán aquellos temas de seguridad de la aviación que han de tratarse de forma específica en las labores de instrucción y otras iniciativas de formación de capacidad.

Se han formulado y emprendido numerosas iniciativas de mejoramiento de la capacidad en apoyo a las medidas del GAsEP. Una distribución apropiada de información acerca de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación de la OACI* (Doc 10108 – Distribución limitada) y la realización del seminario práctico sobre la gestión de riesgos en cada región han mejorado considerablemente la comprensión de la metodología de riesgos, así como de las amenazas y contramedidas viables y la adopción de enfoques innovadores para atenuar los riesgos. Se han dictado seminarios prácticos y producido textos de apoyo sobre cultura de seguridad y amenaza interna que se han traducido a los seis idiomas oficiales de la OACI. Las oficinas regionales (RO) de la Organización reciben actualizaciones mensuales sobre los resultados del CMA del USAP para ayudarles a definir áreas específicas de interés en sus regiones y canalizar la asistencia según corresponda.

Tras las restricciones impuestas por algunos Estados al transporte de aparatos electrónicos portátiles (PED), dos grupos de expertos, el Equipo especial (TF) sobre artefactos explosivos improvisados (IED) y el Grupo sobre seguridad de la carga (CSG), se esforzaron por resolver los múltiples aspectos de la cuestión con una perspectiva holística e integrada. A raíz de ello, la Secretaría, en colaboración con el Grupo de expertos AVSEC, se dio a la tarea de elaborar textos de orientación sobre el uso de tecnologías de inspección para atenuar la amenaza que representan los IED ocultos en los efectos personales. Con tal propósito, en su 217<sup>o</sup> período de sesiones, el Consejo aprobó incluir las mejores prácticas sobre la utilización de detectores de trazas de explosivos en la venidera 11a. edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada).



*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 por medio de presentaciones informativas y en reuniones de alto nivel.

*APÉNDICE C – Medidas de seguridad de carácter técnico*

A fin de promover la eficiencia y la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación, la OACI siguió actualizando las orientaciones y publicando otras nuevas durante el trienio.

La 10a. edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI se publicó en todos los idiomas en enero de 2018. Actualizado en colaboración con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) a fin de ayudar a los Estados a poner en práctica las disposiciones nuevas y actualizadas del Anexo 17 — *Seguridad*, incluidas las que figuran en las enmiendas 15 y 16, esta edición introdujo todos los textos elaborados desde la publicación de la novena edición. De especial interés son los textos de orientación nuevos o actualizados sobre los temas siguientes: seguridad en la parte pública de los aeropuertos; inspección del personal y de vehículos; ciberamenazas a sistemas críticos para la aviación; inspección con equipos de detección de trazas de explosivos; evaluación de la amenaza que representan las personas mediante la detección de comportamientos; aprovisionamiento en vuelo y en los aeropuertos; información sensible sobre seguridad de la aviación; e incidentes químicos, biológicos y radiológicos.

El Consejo aprobó la enmienda 16 del Anexo 17 — *Seguridad* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) durante su período de sesiones de marzo de 2018, la cual entró en vigor en noviembre del mismo año. Esta enmienda incorpora disposiciones nuevas y revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y el equipaje de mano, medidas sobre la carga, el correo y los demás artículos y las ciberamenazas. Durante la fase de redacción de la enmienda, se tuvo en cuenta los posibles problemas de implementación y la evaluación de impacto. No obstante, este examen reveló un efecto positivo sobre el mejoramiento de la seguridad de la aviación y la facilitación. Desde el punto de vista de los costos, la evaluación de riesgos a cargo del Estado permitirá determinar las estrategias de atenuación que deban aplicarse; por su lado, el impacto general sobre los recursos dependerá de la evaluación de amenazas y riesgos y los tipos de medidas que se apliquen.

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).

*APÉNDICE D – Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita*

Reconociendo la amenaza continua que presentan los actos de interferencia ilícita para la aviación civil, 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 y numerosos artículos del Convenio de La Haya, el Convenio de Montreal y el Convenio de Beijing. Para



facilitar el cumplimiento de esta obligación, los Estados pueden utilizar el formulario para notificar los actos de interferencia ilícita, con lo cual se busca simplificar su uso y agilizar su envío, centrándose en la obtención de datos clave e información crítica sobre el incidente.

#### *APÉNDICE E – Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI*

En cumplimiento de la resolución A39-18 de la Asamblea relativa al USAP, la Secretaría de la OACI consultó al Grupo de estudio de la Secretaría (SSG) sobre dicho programa para examinar el alcance y la metodología del CMA del USAP, con el propósito de asegurarse de que proporciona información fiable sobre la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación en tierra y que la metodología tenga en cuenta un enfoque basado en los riesgos. La labor del SSG se centró en cuatro áreas principales de interés, a saber: interpretación de normas y capacitación de auditores; ejecución operacional de la auditoría; resolución de deficiencias graves de forma oportuna; y priorización mediante la aplicación de un enfoque basado en los riesgos.

Se sometieron las recomendaciones pertinentes, conjuntamente con una predicción de los beneficios y las repercusiones, a la consideración del 30º Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y al Consejo. Los resultados finales del examen del CMA del USAP se presentarán ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su aprobación.

#### *APÉNDICE F – Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad (ISD-SEC) de la OACI*

En cumplimiento de la Resolución A39-18 de la Asamblea, que se afirmó con la adopción de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y de conformidad con los objetivos prioritarios del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), la finalidad de la OACI es prestar asistencia específica para resolver las deficiencias de seguridad que se han detectado en los Estados miembros. El objetivo primordial de la asistencia en materia de seguridad de la aviación y facilitación es apoyar a los Estados miembros para que puedan resolver las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) identificadas a través del Programa de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI y prestarles asistencia para la aplicación de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* y del Anexo 17 — *Seguridad* — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

El plan de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) se concibe específicamente para un Estado con base en los resultados de evaluación de necesidades y los requerimientos de asistencia de dicho Estado; el plan puede iniciarse tras una auditoría USAP o por solicitud del Estado. Cada fase de un ASIP tiene indicadores de rendimiento, condiciones y medidas de aseguramiento de la calidad que deben cumplirse antes de dar inicio a la fase siguiente. En consecuencia, la capacidad de un Estado para culminar un ASIP depende de su capacidad para satisfacer las condiciones del programa a fin de velar por una implementación efectiva de mejores medidas de seguridad de la aviación. Durante el trienio pasado hubo 25 ASIP activos, de los cuales se terminaron 11, y se han solicitado otros ocho.

La gestión de la instrucción en materia de seguridad de la aviación es responsabilidad del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC), de la ATB. ISD-SEC se ocupa de realizar seis cursos de instrucción y siete seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación. Para



ofrecer instrucción sobre seguridad de la aviación a todos los Estados miembros bajo los auspicios de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), ISD-SEC gestiona la Red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC). Actualmente, 35 miembros de la Red de ASTC operan en las siete regiones de la OACI, con cinco nuevos ASTC aprobados por la OACI que se sumaron a la red durante el trienio 2017-2019. En 2017 y 2018, se realizó un total de 69 cursos y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación auspiciados por la OACI a través de la Red de ASTC, en los cuales participaron 1 019 especialistas en seguridad de la aviación de 128 Estados miembros.

Conforme a las modalidades de trabajo entre GAT y ATB para la armonización del Programa de seguridad de la aviación de la OACI, la coordinación de la Red de ASTC seguirá bajo la responsabilidad de ISD-SEC. Sin embargo, todo nuevo aspirante a ingresar a la red de ASTC debe primero sumarse a la Red del TPP. ISD-SEC hará evaluaciones específicas de AVSEC una vez que el centro de instrucción haya sido reconocido como miembro de la Red del TPP. Además, la Secretaría reconoce la necesidad de continuar actualizando la instrucción actual para alinearla con la versión actual del Anexo 17 — *Seguridad*, los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* relativos a la seguridad de la aviación y el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada), así como de formular nuevas capacitaciones en materia de seguridad de la aviación y facilitación que aborden las carencias observadas en la cartera actual y las amenazas nuevas y emergentes.

#### *APÉNDICE G – Medidas adoptadas por el Consejo con respecto a la cooperación multilateral y bilateral*

Se continuó la labor de promoción de los principios de cooperación multilateral y bilateral en materia de seguridad de la aviación mediante la diseminación de una cláusula modelo actualizada sobre seguridad de la aviación para su posible inserción en acuerdos bilaterales de servicios aéreos para mejorar la cooperación entre los Estados, específicamente en cuanto al intercambio de información entre las debidas autoridades de seguridad de la aviación. También se han registrado avances considerables para ayudar a los Estados a establecer un reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación por medio de la difusión de orientaciones actualizadas de la OACI sobre el reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad y el establecimiento de arreglos relativos a un control de seguridad único para incluir arreglos multilaterales. La formalización de acuerdos de reconocimiento de la seguridad de la aviación es esencial para la gestión de los asuntos bilaterales de seguridad de la aviación.

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

En el tiempo transcurrido desde el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la organización ha fomentado 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.

La OACI coopera con varias oficinas, direcciones y organismos especializados de las Naciones Unidas [p. ej., el Centro de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (CNUCT), la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)], así como otras organizaciones internacionales [p. ej., INTERPOL, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA)] para cumplir los compromisos establecidos en la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo. Las actividades de cooperación están



directamente relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación, la identidad y la gestión de los controles fronterizos conforme se describen en las resoluciones 1373 (2001), 1624 (2005), 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de seguridad de las Naciones Unidas.

En mayo de 2018, la Secretaría de la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) firmaron un arreglo de cooperación con el cual se echaron las bases para la cooperación entre las dos organizaciones. Además, la Secretaría de la OACI sigue prestando asistencia a la DECT con su participación en visitas a los países para evaluar la ejecución de las resoluciones relativas a las medidas contra el terrorismo en la aviación civil de los Estados de las Naciones Unidas y determinar la eficacia de sus leyes, reglamentos y políticas de aviación. La DECT continúa apoyando las labores de la OACI para asegurarse de que la implementación de los sistemas API se mantenga entre las máximas prioridades de los Estados.

La Secretaría de la OACI continúa colaborando con la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas. En diciembre de 2018, la OACI firmó un arreglo de cooperación que solidifica los términos de la colaboración entre las dos organizaciones a fin de fortalecer la asistencia para crear capacidad en la lucha contra el terrorismo, lo cual incluye: desarrollo de capacidades específicas; instrucción y otros recursos necesarios, como asistencia técnica; y transferencia y programas de tecnología. Como integrante del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha con el Terrorismo (CTITF), la OACI firmó el Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas y participó en la Conferencia de Alto Nivel de las Naciones Unidas de Jefes de Organismos Antiterroristas de los Estados Miembros en junio de 2018.

En cooperación con la OLCT y la DECT, la OACI ha participado en la elaboración de un Compendio de buenas prácticas: “Protección de la infraestructura crítica ante ataques terroristas” y “Uso responsable de la biométrica contra el terrorismo”.

### **Resolución A39-19: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

En su 39º período de sesiones, la Asamblea de la OACI reafirmó la importancia y urgencia de proteger los sistemas de infraestructura y los datos críticos de la aviación civil contra ciberataques y lograr un compromiso global de acción por parte de la OACI, sus Estados miembros y partes interesadas de la industria para abordar en forma colaborativa y sistemática los problemas de ciberseguridad en la aviación civil y mitigar sus amenazas y riesgos. En la Resolución A39-19, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, se señalan las medidas que han de tomar los Estados y otros interesados al respecto. También en el 39º período de sesiones, la Asamblea giró instrucciones a la Organización para que elaborara un plan de trabajo general en materia de ciberseguridad y una estructura de gobernanza.

Para cumplir estos objetivos, la OACI estableció el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC), bajo la conducción del Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación (DD/ASF). La membresía del SSGC reúne a 20 Estados, 13 organizaciones internacionales y la Secretaría



de la OACI, con el seguimiento del Grupo de administración superior de la Secretaría para asuntos comunes de seguridad operacional y seguridad de la aviación, presidido por la Secretaria General.

Desde su creación en agosto de 2017, el SSGC se ha reunido seis veces y formulado un conjunto de recomendaciones sobre el tema emergente de la ciberseguridad en la aviación. El resultado principal fue la formulación de una Estrategia integral de ciberseguridad para dirigir la labor de los Estados y la OACI a fin de velar por la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y su continuidad mediante la aplicación de un marco sólido de ciberseguridad. En su 217<sup>o</sup> período de sesiones, el Consejo acordó en principio presentar la Estrategia de ciberseguridad en la aviación a la Asamblea en su 40<sup>o</sup> período de sesiones.

#### **Resolución A39-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

El Consejo actualizó el Anexo 9 — *Facilitación* y convino en que el material sobre “mejores prácticas”, textos de orientación y recursos para complementar la información contenida en las *Señales internacionales para la orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* (Doc 9636) se publicarían en el sitio web de la OACI. Está preparándose la segunda edición del *Manual de facilitación* (Doc 9957).

#### **Resolución A39-21: Resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI**

El Consejo decidió (Véase C-DEC 215/6) sobre un conjunto de medidas dirigidas a reducir el número global de comunicaciones a los Estados y tomó nota de una propuesta de enmienda del formato de dichas comunicaciones para facilitar su procesamiento por parte de los Estados. Esta decisión complementa una serie de medidas que adoptó la Secretaría en los últimos años para hacer un mejor seguimiento del nivel de respuesta y alentar una tasa más alta de respuesta. Continúan los esfuerzos en este ámbito.

#### **A39-22 Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias**

La OACI publicó el *Manual on Notification and Publication of Differences* (Doc 10055) [Manual sobre la notificación y publicación de diferencias], y trabaja activamente para mejorar el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).



### **A39-23: Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB)**

La Asamblea adoptó la Resolución A39-23: Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) como instrumento para galvanizar las medidas para ayudar a los Estados a fortalecer sus sistemas de aviación civil, lo que a su vez contribuye al desarrollo socioeconómico sostenible a nivel nacional y regional.

Una de las prioridades de esta iniciativa es fomentar la voluntad política necesaria para apoyar el compromiso con la aviación y su mejoramiento. La OACI lleva adelante esta labor con su participación en reuniones y eventos internacionales clave, como: la 26ª Cumbre de la Unión Africana (2016); la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible de 2016; el Foro Económico Mundial de Davos (de 2017 a 2019); el Foro Internacional del Transporte (2017 a 2019); y versiones consecutivas del Foro mundial de jefes ejecutivos de la aviación civil y la Cumbre de líderes de la aviación. Al abogar por los beneficios de la aviación para el desarrollo sostenible en estos eventos, la OACI sensibiliza a funcionarios públicos de alto nivel y genera voluntad política para asignar recursos suficientes al desarrollo de la aviación en el contexto de la iniciativa NCLB.

El Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), que tuvo lugar cada año del trienio que concluye, es un ejemplo de la labor que lleva adelante la Organización para reunir a participantes de alto nivel de los Estados, la comunidad de la aviación y las entidades financieras. Durante el IWAF, la OACI demuestra cómo la aplicación de las normas y políticas mundiales de la aviación fortalece el sistema de transporte aéreo en cuanto a seguridad operacional, protección, eficiencia, viabilidad económica y responsabilidad ambiental. El Consejo utiliza los resultados del IWAF para aplicar y seguir refinando la estrategia NCLB y asegurarse de que se basa en la información y las reacciones de todas las partes interesadas.

La rotación regional del IWAF ha demostrado igualmente el firme compromiso de la OACI de lograr los objetivos de la iniciativa NCLB. El IWAF/3 (noviembre de 2017 en Abuja, Nigeria) y el IWAF/4 (septiembre de 2018 en Fortaleza, Brasil) permitieron a la Organización abordar las necesidades y desafíos regionales para el desarrollo de la aviación, así como definir y poner en práctica soluciones concretas alineadas con los programas, las prioridades y el marco comunes de la aviación mundial.

En el marco de la iniciativa NCLB, y en conjunción con la cooperación técnica, la asistencia y los programas de auditoría de la OACI, la Organización ha aunado el apoyo de los Estados para resolver sus preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y de seguridad de la aviación (SSeC), así como para fortalecer sus sistemas aeronáuticos. Todas estas actividades se han emprendido con el propósito de que todos los Estados puedan aprovechar los beneficios de contar con un sector de aviación civil robusto.

### **Resolución A39-24: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación**

La Asamblea adoptó la Resolución A39-24 “Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación”, por la que encarga al Consejo que defina una política de



respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación. Esto institucionalizaría y guiaría el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de las organizaciones ante crisis específicas de la aviación que podrían afectar a la seguridad operacional o la continuidad de la aviación civil internacional. Al aprobar esta Resolución, la Asamblea tuvo presente que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir las orientaciones del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda.

El Consejo aprobó una Política OACI de respuesta ante situaciones de crisis, que da una estructura oficial a la respuesta de la Organización frente a situaciones como los accidentes aéreos, los desastres naturales y antrópicos, los actos de interferencia ilícita y las pandemias que repercuten considerablemente en el transporte aéreo internacional y menoscaban la confianza del público en la seguridad operacional y la seguridad del transporte aéreo. En el transcurso de 2018 se formularon procedimientos institucionales e instrucciones administrativas sobre esta materia. El Consejo también respaldó en principio una estrategia de reducción del riesgo de desastres para ayudar a los Estados a ser más proactivos en la identificación de los riesgos y vulnerabilidades de su infraestructura de aviación civil e incorporar resiliencia en sus sistemas de aviación.

Además, en consonancia con el “Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia: Hacia un enfoque integrado del desarrollo sostenible que tenga en cuenta los riesgos”, la OACI y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA) copresidieron una reunión del Grupo de trabajo especial sobre eficiencia aeroportuaria que trató el tema de asistencia humanitaria y respuesta eficaces en caso de desastres, que tuvo lugar en la sede de la OACI en agosto de 2018.

Consciente de la función crucial que cumplen los textos de orientación apropiados en la preparación y planificación de los Estados y aeropuertos ante posibles desastres de aviación, la reunión alentó la elaboración de un texto de orientación de la OACI sobre esta materia. Los participantes abogaron por el uso de los materiales y herramientas existentes para definir las carencias observadas en las orientaciones actuales, cuyos resultados se incorporarán al nuevo texto. Un punto clave tratado en la reunión fue la propuesta de ofrecer a los aeropuertos un apoyo integral de preparación ante desastres para asegurar una respuesta eficaz. En ese sentido, se subrayó que el programa GARD (para la preparación de los aeropuertos para casos de desastre) requería de apoyo institucional y financiero para poder continuar con la ejecución del programa actual y facilitar su desarrollo futuro, así como para apoyar a los Estados en la implementación de las medidas de seguimiento definidas en los seminarios prácticos celebrados hasta la fecha.

También se obtuvo consenso en torno a la necesidad de formular un enfoque estratégico para la elaboración e implementación de planes de contingencia de la OACI, cuyo éxito requerirá de la activa participación de las oficinas regionales de la Organización y otras partes interesadas. De acuerdo con el arreglo propuesto, los planes de contingencia darían prioridad a las necesidades de los Estados y regiones cercanos y se basarían en los principales flujos de tránsito.



## **Resolución A39-25: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible**

Desde la adopción de la Resolución A39-25, la OACI está plenamente comprometida a trabajar en estrecha colaboración con los Estados y otras partes interesadas en todo el mundo para contribuir al logro de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo. A fin de generar una mayor conciencia a nivel mundial sobre el papel de la aviación como sector facilitador de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la OACI ha explicado los beneficios de la aviación para la consecución de los ODS por medio de actividades estratégicas de extensión, mensajes específicos sobre la materia y alianzas.

En 2016, la OACI inició las Alianzas de la aviación para el desarrollo sostenible (APSD) e invitó al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (UN-ORHLLS), el Grupo del Banco Mundial (GBM) y el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) a sumarse a esta iniciativa. Desde 2016, los miembros de la APSD han venido abogando por el logro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible con los Estados, las Naciones Unidas y el sector privado, así como con las instituciones financieras y otras partes interesadas. Tal ha sido su labor en eventos estratégicamente seleccionados, como la conferencia “Transformar el transporte” organizada por el Banco Mundial en 2018 y 2019; el Foro Internacional de Transporte de 2018; el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible (2016 a 2018); el Foro Asia-Pacífico sobre el Desarrollo Sostenible de 2018; el Foro de los Países de América Latina y el Caribe sobre el Desarrollo Sostenible; el Foro Urbano Mundial de 2018; y la Cumbre mundial del ATAG (2017 a 2019).

En 2017, la OACI colaboró con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) para elaborar el *Aviation Benefits Report* [Informe sobre los beneficios de la aviación], el cual ilustra la forma en que la aviación ha fomentado el progreso socioeconómico en apoyo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En diciembre de 2017, La Comisión de Asuntos Económicos y Financieros de la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución dirigida a fortalecer los vínculos entre todos los modos de transporte en pro de los ODS. La resolución reconoce la importancia de la aviación y la labor de la OACI en el logro de los ODS, con especial énfasis en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños estados insulares en desarrollo (PEID), y resalta que una mayor inversión en infraestructura, transporte intermodal y conectividad son esenciales para la integración de economías globales, las cuales impulsan el crecimiento y contribuyen a alcanzar los ODS.

Consciente de que el transporte y la movilidad sostenibles son piezas fundamentales para avanzar en el logro de la Agenda 2030, el Banco Mundial invitó a la OACI a sumarse a la iniciativa Movilidad sostenible para todos (SuM4All), un grupo de 50 de las principales organizaciones y entidades del sector transporte



comprometidos a apoyar políticas y sistemas de transporte que transformarían la movilidad a nivel mundial. En 2017, SuM4All publicó el primer Informe mundial sobre movilidad, en el cual la aviación ocupa una posición estratégica. El informe se mencionó en 40 de los principales medios de comunicación y llegó a más de tres millones de personas.

La Resolución A39-25 de la Asamblea se refiere a la implementación efectiva de los SARPS y las políticas, así como la inclusión de la aviación en los planes nacionales de desarrollo<sup>10</sup>, en apoyo de los ODS. En respaldo de este objetivo, la OACI ha elaborado orientaciones dirigidas a sus Estados miembros para establecer un marco nacional de planificación de la aviación<sup>11</sup> que vele por el desarrollo sostenible del transporte aéreo mediante la priorización y coordinación de la ejecución de iniciativas para mejorar la seguridad operacional, protección, facilitación, capacidad y eficiencia de los sistemas de transporte aéreo. Este enfoque permitirá el crecimiento sostenible del transporte aéreo a nivel estatal, regional y mundial, lo que ha de traducirse en beneficios socioeconómicos considerables, entre ellos una mayor predictibilidad de fondos para una aviación sostenible.

La OACI contribuye de forma sostenida a las actividades de monitorización de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y es un observador oficial del Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como organismo custodio del indicador 9.1.2: Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte. En esta función, la OACI tiene la oportunidad de contribuir con el informe mundial anual sobre los avances realizados en el cumplimiento de los ODS, así como de suministrar y actualizar la documentación relativa al indicador. Esto a su vez resulta útil a la hora de buscar financiamiento e inversiones para la infraestructura de transporte y formular políticas que fomenten la conectividad del transporte intermodal. Se espera que estas medidas promuevan el crecimiento sostenible del sector del transporte y den cabida al incremento pronosticado del tránsito de pasajeros y carga en las regiones en desarrollo y las economías de rápido crecimiento.

Reforzada con la Resolución A39-25, el “fortalecimiento de las alianzas” figura en el Plan administrativo de la OACI como una actividad clave para mejorar la eficiencia, la eficacia y las repercusiones de la labor de la Organización. Con el objeto de brindar orientación sobre las políticas, procesos y procedimientos relacionados con las actividades de alianza de la OACI, la Secretaría elaboró un Marco de alianzas para definir aquellas asociaciones que contribuirían específicamente al logro de los ODS.

### **Resolución A39-26: Movilización de recursos**

En su 39º período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A39-25: Movilización de recursos. En la resolución se establecen los objetivos que se persiguen con la creación de una capacidad de movilización de recursos con miras a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más predecibles y sostenibles para cumplir la misión de la Organización, para lo cual se aumentaría la base de donantes y

---

10. Los Estados pueden utilizar una terminología diferente para definir los planes y marcos nacionales.

11. Ibid.



facilitaría la consolidación de los recursos disponibles y proyectados dentro de un plan administrativo integrado para la Organización.

El trienio 2016-2018 fue un período sin precedentes en cuanto a la movilización de recursos provenientes de fondos voluntarios en la OACI. Durante el trienio, todos los fondos voluntarios de la Organización recibieron en su conjunto contribuciones por la cantidad de 32,4 millones CAD, lo que representa un aumento de 123% respecto del trienio 2013-2015 (14,5 millones CAD). En el período 2016-2018, los Estados aportaron 21,2 millones CAD (65,4%), con 11,2 millones CAD (34,6%) provenientes de otras fuentes. Los tres contribuyentes principales a los fondos voluntarios fueron Estados (5,1 millones CAD); China (3,8 millones CAD) y el Canadá (3,4 millones CAD).

Se ha creado un conjunto de herramientas para respaldar las actividades de movilización de recursos (RM) de la OACI. La Organización estableció la Plataforma RM para agilizar y facilitar la conjunción de tareas de RM en toda la Organización. La plataforma contiene los acuerdos de las contribuciones hechas al Fondo de movilización de recursos, proyectos en tramitación de todas las direcciones y oficinas regionales para los cuales han de mobilizarse recursos, y lo más importante, un repositorio de las actividades emprendidas para movilizar recursos para un proyecto en particular, promoviendo con ello la coordinación al interior de la OACI.

### **Resolución A39-27: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares**

En su 39º período de sesiones, la Asamblea acordó invitar al Consejo a continuar considerando la propuesta de elevar el método recomendado 8.46 del Anexo 9 a la categoría de norma después de un examen de los resultados de las actividades del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Posteriormente, el Consejo convino en que la definición del plazo o fecha máxima para la ejecución de la decisión de la Asamblea se determinaría tras una evaluación del nivel de implementación de los planes de asistencia a los familiares, que se obtendría por medio de las Listas de cumplimiento (CC) del Anexo 9 derivadas del Sistema EFOD en el tercer trimestre de 2018 para el Anexo 9 y el cuarto trimestre de 2020 para e CMA del USOAP.

En abril de 2019, durante su segunda sesión del 217º período de sesiones, el Comité de Transporte aéreo (ATC) examinó la información que presentó la Secretaría sobre la implementación del RP 8.46. El ATC decidió que la Secretaría debía: recopilar información sobre la implementación de los planes de asistencia a los familiares por parte de las líneas aéreas y los aeropuertos, obtenida de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); informar sobre la situación de ejecución del RP 8.46, con datos obtenidos a través del CMA del USOAP; y presentar dicha información durante el 219º período de sesiones.



### **Resolución A39-28: Criterios basados en el desempeño y textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores**

La OACI y la OMS colaboraron y consultaron con partes interesadas de la industria, para lo cual realizaron dos seminarios prácticos sobre criterios basados en el desempeño y la formulación de textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores. Esto incluyó la creación del Registro de control de vectores de la OACI, una aplicación sobre enfermedades contagiosas en el sitio web público de la Organización y un proyecto de 'herramienta para la evaluación de riesgos y toma de decisiones'. Los Estados y las partes interesadas se mantuvieron informados a través de las reuniones del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA).

### **Resolución A39-29: Nueva generación de profesionales de la aviación**

La OACI organizó cumbres mundiales de NGAP en 2017 y 2018 para interactuar con la comunidad aeronáutica y los sectores de la educación y el trabajo en la formulación de estrategias y medidas dirigidas a atraer, formar y retener a la próxima generación de profesionales de la aviación, así como a forjar alianzas para la implementación. La OACI facilitó la creación de la Asociación Internacional de Educación Aeronáutica y Aeroespacial (ALICANTO) a fin de mejorar la participación de las universidades en las actividades de NGAP a nivel nacional, regional y mundial. Los Estados y las organizaciones internacionales han designado miembros para el recién creado Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales de la aviación. Este grupo especial está creando herramientas y definiendo enfoques para ayudar a los Estados a satisfacer sus necesidades de capacidad humana. Una herramienta creada recientemente por la OACI es una aplicación que permite a los Estados pronosticar sus requerimientos de pilotos, controladores de tránsito aéreo, personal de mantenimiento y tripulación de cabina. La OACI continúa trabajando con organizaciones de capacitación a través del Programa TRAINAIR PLUS y con universidades para ofrecer cursos dirigidos a formar profesionales de la aviación competentes.

### **Resolución A39-30: Programa OACI para la igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial**

Además de la Resolución A39-30 y el Programa OACI para la igualdad de género, se prosigue con la ejecución de un plan a tres años con 61 medidas prácticas.

### **Resolución A39-31: 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**

Durante 2018, la Secretaria General remitió tres comunicaciones a todos los Estados miembros con 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, la Secretaria General había enviado en 2019 una comunicación a los Estados sobre el mismo tema.

Desde el último período de sesiones de la Asamblea, no se propusieron nuevos arreglos. El Consejo continúa promoviendo su política de invitar a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a que hagan propuestas para la liquidación de las cuotas atrasadas desde hace mucho tiempo de acuerdo con la Resolución A39-31.

Al 16 de mayo de 2019, se consideraba suspendido el derecho de voto en la Asamblea de 22 Estados miembros debido a que adeudaban una cantidad igual o superior a la suma de las cuotas correspondientes a los tres años precedentes, así como el derecho de voto los Estados miembros que no cumplan los acuerdos concertados de conformidad con la Resolución A39-31 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 4 b).

También se aplicaron durante el período las medidas adicionales previstas en la Cláusula dispositiva 10 de la Resolución A39-31, a los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido de conformidad con el Artículo 62 del Convenio. Únicamente aquellos Estados que no tuvieran cuotas anuales pendientes, a excepción de la correspondiente al año en curso, podían ser elegidos al Consejo, los Comités y otros órganos.

#### **Resolución A39-32: Contribuciones al Fondo general para 2017, 2018 y 2019**

La Secretaria General notificó a los Estados miembros acerca de sus cuotas para 2018 por medio de las comunicaciones A1/8-18/62; A 1/8-18/94; A1/8-18/108; y para 2019, la comunicación A1/8-19/47.

#### **Resolución A39-33: Fondo de capital circulante**

No se requieren medidas adicionales.

#### **Resolución A39-34: Enmienda del Reglamento financiero**

Se ha publicado una versión actualizada del *Reglamento financiero de la OACI* (Doc 7515).

#### **Resolución A39-35: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2013, 2014 y 2015 y examen de los respectivos informes de auditoría**

No se requieren medidas adicionales.



### **A39-36 Nombramiento del Auditor externo**

No se requieren medidas adicionales.

### **Resolución A39-37: Presupuestos para 2017, 2018 y 2019**

Sección A: No se requieren medidas adicionales.

Sección B: No se requieren medidas adicionales.

Sección C: No se requieren medidas adicionales.

### **Resolución A39-38: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África**

La implementación del Plan AFI SECFAL se fundamenta en un programa de trabajo de tres fases (corto, mediano y largo plazos) aprobado por el Comité directivo del Plan. Hasta ahora, el Comité directivo del Plan AFI SECFAL ha sostenido siete reuniones desde su creación en 2015; la octava reunión del comité está prevista para mayo de 2019 en Uganda. La terminación de la fase a corto plazo del plan el 31 de diciembre de 2017 ha tenido repercusiones positivas en la implementación efectiva de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación, así como de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* que apoyan los objetivos tanto de gestión fronteriza como de seguridad de la aviación. Con la conclusión de la fase a corto plazo del plan se logró cumplir en buena medida con las actividades y los objetivos previstos, con lo cual se construyó una buena plataforma para la ejecución de las fases de mediano y largo plazos (2018-2020 y 2021-2023 respectivamente). Para seguir un enfoque armonizado en el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, el programa de trabajo del Plan AFI SECFAL, la Declaración y metas de Windhoek y la Hoja de ruta para la seguridad de la aviación en África y Oriente Medio se han alineado con el Plan global para la seguridad de la aviación (GASep).

— FIN —