



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/11 — NI/02  
07/06/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 2**

**del Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA**

**RESUMEN DE RESOLUCIONES DE LA A41**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota de estudio presenta un panorama general de resultados relevantes de la 41ª Asamblea de la OACI.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Objetivo estratégico 4 – Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Objetivo estratégico 5 – Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 41 Asamblea de la OACI <a href="https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/default.aspx">https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/default.aspx</a></li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Alrededor de 2,573 ministros y funcionarios gubernamentales de alto rango de 184 Estados se reunieron en persona y virtualmente en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Montreal para el lanzamiento de la 41ª Asamblea de la OACI, la primera desde el brote de la COVID-19. A la ceremonia de apertura también asistieron la Alcaldesa de Montreal, ciudad anfitriona de la OACI, Sra. Plante, la Viceministra de Relaciones Internacionales y la Francofonía de la Provincia de Quebec, Sra. Barcelo, y la Ministra de Relaciones Exteriores de Canadá, la Honorable Mélanie Joly.

1.2 En un giro notable durante un período en el que la igualdad de género en la aviación sigue siendo un objetivo destacado entre las partes interesadas del gobierno y la industria, los delegados de la 41ª Asamblea eligieron a su primera mujer Presidente, la Directora General de Aviación Civil de Sudáfrica, Sra. Poppy Khoza.

1.3 El Presidente del Consejo de la OACI reconoció el progreso significativo de nueve Estados en la mejora de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación y de seguridad operacional, al otorgarles Certificados de Presidente del Consejo. Estos Certificados se otorgan sobre la base de los resultados de los Programas Universales de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de Seguridad de la aviación de la OACI, que se relacionan con la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en estas áreas.

1.4 El Premio Edward Warner, reconocido como el más alto honor en el mundo de la aviación civil, fue otorgado póstumamente por el Consejo de la OACI a la Dra. Ángela Marina Donato de Argentina.

1.5 Otros temas para la consideración de los Estados se centraron en la integración de los sistemas de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo de la aviación tradicional, la reapertura de los mercados de turismo aéreo y la superación de las restricciones proteccionistas para permitir que los operadores aéreos se recuperen rápidamente de la COVID-19, los documentos de viaje digitales y el despliegue de certificados sanitarios interoperables mediante la verificación de la OACI, y muchas otras cuestiones relacionadas con la resiliencia sectorial futura y la seguridad y comodidad de los pasajeros.

## 2. Elección de los 36 países para integrar el Consejo de la OACI

2.1 El 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI eligió a su nuevo Consejo por un periodo de tres años. El proceso de elección se dividió en tres partes, resultando elegidos los siguientes Estados:

PARTE I - Estados de mayor importancia en el transporte aéreo

Alemania\*, Australia\*, Brasil\*, **Canadá\***, China\*, **Estados Unidos\*** Francia\*, Italia\*, Japón\* y Reino Unido\*.

PARTE II - Estados que hacen la mayor contribución al suministro de instalaciones para la navegación aérea civil internacional

Arabia Saudita\*, Argentina\*, Austria, Egipto\*, España\*, Islandia, India\*, **México\***, Nigeria\*, Singapur\*, Sudáfrica\*, y Venezuela.

PARTE III - Estados que aseguran la representación geográfica

Bolivia, Chile, **El Salvador**, Emiratos Árabes Unidos\*, Etiopía, Ghana, Guinea Ecuatorial, **Jamaica**, Malasia\*, Mauritania, Qatar, República de Corea\*, Rumania, y Zimbabue.

\* Indica reelección.

## 3. Medio Ambiente (Resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22)

3.1 En la 41ª Asamblea de la OACI, los Estados miembros de la OACI adoptaron un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), colectivo de cero emisiones netas de carbono para 2050. El logro del LTAG dependerá del efecto combinado de múltiples medidas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, incluida la adopción acelerada de tecnologías de aeronaves nuevas e innovadoras, operaciones de vuelo optimizadas y una mayor producción y despliegue de combustibles de aviación sostenibles (SAF) (Resolución A41-21)

3.2 Se reconoció que la OACI ha jugado un papel fundamental en apoyo al desarrollo seguro, protegido y sostenible del transporte aéreo internacional, y cómo la aviación sirve como un facilitador fundamental del desarrollo social, económico y cultural de los países a través de la movilidad y la conectividad. Con respecto al desarrollo económico del transporte aéreo, la Asamblea promovió

firmemente el reconocimiento de la aviación como un poderoso facilitador de la recuperación, la necesidad de una mayor liberalización de los servicios aéreos y el papel de las operaciones de carga aérea para mantener nuestro mundo abastecido y conectado en tiempos de crisis (Resolución A41-20).

3.3 Además, la Asamblea acordó mejorar el acceso a la financiación para la modernización de la infraestructura de aviación y los servicios de navegación aérea en todo el mundo, al tiempo que instó al Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP) de la OACI a avanzar en su trabajo sobre el proyecto de Convenio sobre inversión extranjera en líneas aéreas.

3.4 Recordando que los operadores de la industria ya han apuntado a NetZero 2050 también, la adopción por parte de los Estados de este nuevo objetivo a largo plazo para el transporte aéreo des carbonizado contribuirá de manera importante al impulso de implementación e innovación ecológica que ahora debe ser respaldado significativamente a través de nuevas inversiones y compromisos para que podamos alcanzar nuestro objetivo final de un vuelo propulsado libre de emisiones. Mientras tanto, la compensación y el aumento de la producción y el uso de combustibles sostenibles seguirán siendo fundamentales para ayudar a la aviación internacional a abordar sus objetivos de emisiones a corto plazo (Resolución A41-21).

3.5 Los Estados en la Asamblea de la OACI también subrayaron colectivamente la importancia de un financiamiento viable y apoyo a la inversión para el logro de la nueva meta de emisiones de CO<sub>2</sub>, y apoyaron plenamente el nuevo Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI para acelerar la disponibilidad y el uso de SAF, solicitando además que se convoque una tercera Conferencia de la OACI sobre aviación y combustibles alternativos en 2023.

3.6 Se destacó la necesidad de enfocarse en áreas prioritarias que incluyen la recuperación y sostenibilidad del transporte aéreo, los acuerdos sobre metas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y la aplicación de la política de apoyo a la implementación de la OACI y el Objetivo Transformacional para servir mejor a sus Estados miembros. Se señaló que las meras aspiraciones ya no son suficientes en lo que respecta a nuestro clima y al bienestar de nuestro planeta y todas sus especies.

3.7 Otros desarrollos ambientales notables en la 41<sup>a</sup> Asamblea de la OACI incluyeron la finalización de la primera revisión periódica del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA). Los países acordaron una nueva línea de base de CORSIA a partir de 2024, definida como el 85 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2019, y porcentajes revisados para los factores de crecimiento sectoriales e individuales que se utilizarán para el cálculo de los requisitos de compensación a partir de 2030 (Resolución A41-22).

#### 4. **Transporte aéreo, Ciberseguridad, Seguridad de la Aviación y facilitación (Resoluciones A41-11, A41-12, A41-14, A41-16, A41-18, A41-19, A41-27)**

4.1 Las decisiones de seguridad de la aviación y facilitación tomadas en la Asamblea de este año nos ayudarán a lograr colectivamente importantes mejoras posteriores a la pandemia en la resiliencia del sistema de transporte aéreo. La Asamblea tomó nota de que los resultados de la Conferencia de alto nivel de la OACI sobre la COVID-19 se han tenido en cuenta en los acuerdos de los Estados en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo y, en particular, en cuanto a sus recomendaciones sobre la

necesidad de lograr una experiencia digital sin contacto para los pasajeros, apoyó por las nuevas disposiciones de la OACI relacionadas con la salud pública.

4.2 Sobre el tema de la recuperación pos pandemia, se resaltó que los Estados y la OACI no pueden volverse complacientes con el riesgo de futuras pandemias solo porque esta última está disminuyendo. Esta perspectiva debe informar las muchas decisiones que se presentarán a los Estados con respecto a la resiliencia del transporte aéreo en las próximas décadas.

4.3 Los Estados acordaron promover la adopción mundial de certificados sanitarios interoperables a nivel internacional con características de verificación del Sello digital visible para entornos no restringidos (VDS-NC) de la OACI. Además, los Estados también expresaron su apoyo a la Lista maestra de salud de la OACI, que ayuda a los Estados y a las partes interesadas de la aviación a lograr una autenticación eficiente y segura del estado de vacunación de los viajeros y los certificados de resultados de las pruebas, como parte del mantenimiento de la salud y el transporte aéreo internacional seguro durante los períodos de emergencia de salud pública que afectan a los viajes aéreos.

4.4 Los Estados de la Asamblea también respaldaron que la OACI desarrollará una nueva estrategia para que el mundo pueda estar mejor preparado para responder a futuras emergencias de salud pública, en particular a través de su Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA). Se hizo hincapié en que esta estrategia incluyera un marco y un mecanismo integrales de gestión de crisis.

4.5 La Asamblea también tomó nota de que el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI y la hoja de ruta del GASeP brindan una estructura y una dirección a nivel mundial para que los Estados mejoren la eficacia de la seguridad de la aviación mundial y, al mismo tiempo, la nueva Política de apoyo a la implementación de la OACI ayuda a respaldar los esfuerzos de la OACI para ayudar Estados para implementar las medidas de seguridad de la aviación requeridas bajo el Anexo 17 – Seguridad de la aviación.

4.6 Los esfuerzos de los Estados, grupos regionales y la industria para implementar el GASeP y su hoja de ruta recibieron un reconocimiento excepcional por parte de la Asamblea, quien además acordó la necesidad de actualizar el Plan para brindar un fuerte enfoque en los factores humanos, el desempeño y la profesionalización de la mano de obra aeronáutica.

4.7 Además, los Estados decidieron adoptar e implementar las recomendaciones del Simposio de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aeronaves y sus Familias realizado el año pasado, y designar oficialmente 2023 como el 'Año de la Cultura de Facilitación' para subrayar el alcance y la relevancia de los desafíos que se avecinan.

4.8 La Asamblea también se ha pronunciado sobre el enfoque de la Ciberseguridad en la Aviación. Al respecto, la Asamblea instó a los Estados a adoptar y ratificar el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Convenio de Beijing) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Protocolo de Beijing) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil.

4.9 La Asamblea adoptó una Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo en la que se afirma el compromiso mundial para permitir la recuperación segura y eficiente de la aviación de la pandemia de la COVID-19 y hacer que la aviación sea más resiliente en el futuro.

5. **Seguridad operacional de la aviación y capacidad y eficiencia de la navegación aérea (Resoluciones A41-6, A41-7, A41-8, A41-9, y A41-10)**

5.1 Los Estados aprobaron las últimas ediciones del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI. Estos importantes planes estratégicos guían la cooperación y las acciones de los Estados sobre la base de los objetivos de la aviación global y las hojas de ruta tecnológicas, lo que permite un progreso mundial alineado en prioridades y desafíos clave.

5.2 La aprobación de las últimas ediciones del GASP y el GANP de la OACI reunirá a la comunidad de la aviación en torno a objetivos y vías comunes para lograr un sistema mundial de transporte aéreo ágil, seguro, sostenible, de alto rendimiento e interoperable. La resiliencia cibernética de los sistemas críticos para la seguridad es una prioridad clave en la próxima edición del GANP. La Asamblea respaldó plenamente las recomendaciones del Flujo de seguridad operacional de la Conferencia de alto nivel de la OACI sobre la COVID-19.

5.3 La adopción de las recomendaciones de seguridad operacional que resultaron de la Conferencia de alto nivel de la OACI sobre la COVID-19, celebrada en octubre de 2021, condujo a la aprobación de la evolución del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI.

5.4 La Asamblea también hizo hincapié en la revisión de los SARPS y las regulaciones de los Estados a fin de adecuarlos a los nuevos participantes de navegación aérea (vuelos espaciales entre otros).

5.5 La Asamblea también refrendó la nueva Política de apoyo a la implementación de la OACI, que mejorará los esfuerzos para ayudar a los Estados a implementar las normas internacionales contenidas en los diecinueve Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

5.6 La Asamblea subrayó además el valor intrínseco de los esfuerzos de asistencia y cooperación técnica de la OACI para la creación de capacidad mundial eficaz, y de su cartera de productos y servicios para apoyar la recuperación, la resiliencia y el desarrollo sostenible de la aviación internacional. Los gobiernos también han subrayado la inestimable asistencia que se brinda a los Estados miembros a través de las actividades y los programas de instrucción en aviación mundial de la OACI, al tiempo que acordaron que pronto se debería convocar una nueva conferencia de la OACI para evaluar completamente los requisitos actuales y futuros de habilidades de recursos humanos y las necesidades de instrucción para la aviación mundial.

5.7 La 41ª Asamblea también acordó que las organizaciones regionales de seguridad operacional de la aviación y los organismos de investigación de accidentes deberían recibir un mejor apoyo a través de marcos jurídicos y de financiación más sostenibles. Esta cooperación se considera fundamental para permitir el cumplimiento rentable de la OACI para muchos países, mejorar la supervisión local y regional y la realización de los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo para las sociedades civiles.

## 6. Otras áreas consideradas por la Asamblea 41 de la OACI

6.1 La Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A41-13, recordó a los Estados a considerar las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai<sup>1</sup> para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación.

6.2 La Asamblea, mediante la **Resolución A41-15**, instó a los Estados a observar que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea. Adicionalmente, instó a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida.

6.3 La Asamblea, mediante la **Resolución A41-26**, reafirmó su compromiso de promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas, incluso tratando de lograr la meta a la que se aspira de 50-50 (mujeres-hombres) para 2030 en todos los niveles de puestos de las categorías profesional y superior en el sector de la aviación mundial.

— FIN —

---

<sup>1</sup> [Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 \(unisdr.org\)](https://www.unisdr.org/)