



**SUPLEMENTO DEL INFORME ANUAL  
DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA - 2021**

# Índice

<b>Apoyo de la OACI para la recuperación de la aviación tras la pandemia de COVID-19 .....</b>	<b>1</b>
Resultados del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART) .....	1
Actividades de la OACI de apoyo para la implementación.....	1
<b>Cuestiones emergentes y transversales de la aviación .....</b>	<b>2</b>
Seguridad sanitaria y medidas de facilitación conexas .....	2
Planes de respuesta y preparación ante situaciones de crisis .....	2
Uso creciente de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) .....	3
Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA).....	3
Factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> de la aviación internacional.....	3
Ciberseguridad y Marco de Confianza .....	4
Innovación.....	5
<b>Avances en los objetivos estratégicos y planes mundiales de la OACI.....</b>	<b>6</b>
Seguridad operacional .....	6
Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación .....	6
Medicina aeronáutica y salud.....	6
Investigación de accidentes .....	6
Organizaciones Regionales de Seguridad Operacional y de Investigación de Accidentes.....	6
Capacidad y eficiencia de la navegación aérea .....	6
Plan mundial de navegación aérea .....	6
Campaña de NOTAM .....	7
Seguridad y facilitación .....	7
Aplicación de las recomendaciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas .....	7
Plan Global para la Seguridad de la Aviación, política de seguridad de la aviación y orientaciones conexas .....	8
Política de facilitación del transporte aéreo y orientaciones conexas .....	8
Estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) .....	9
Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI.....	9
La COVID-19 y la facilitación .....	10
Desarrollo económico del transporte aéreo.....	10
Política y reglamentación .....	10
Aeropuertos y servicios de navegación aérea .....	11

Datos de aviación y análisis económico .....	12
Acuerdos de financiamiento colectivo .....	12
Cooperación con otros organismos internacionales .....	12
Protección del medioambiente .....	13
La COVID-19 y la protección del medioambiente .....	13
Ruido y calidad del aire local .....	13
Reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> .....	13
Planes de acción de los Estados .....	13
Compromiso y divulgación .....	13
Herramientas ambientales de la OACI .....	14
<b>Apoyo a la implementación, programas de auditoría de la OACI e iniciativas</b>	
<b><i>Ningún País se Queda Atrás</i> .....</b>	<b>15</b>
Programas de auditoría de la OACI .....	15
Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) .....	15
Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) .....	15
Logros regionales .....	15
Logros de las oficinas regionales .....	15
Logros de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) .....	17
Desarrollo de recursos humanos .....	17
Sección de Instrucción Mundial en Aviación .....	17
Otras actividades de instrucción .....	19
Cooperación técnica y asistencia .....	19
Programa de cooperación técnica .....	19
<b>Alianzas mundiales para el desarrollo sostenible .....</b>	<b>22</b>
Movilización de recursos de los fondos voluntarios .....	22
Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas .....	22
Divulgación y sensibilización .....	22
<b>Estrategias de apoyo .....</b>	<b>23</b>
Respuesta operacional a la COVID-19 .....	23
Rendimiento institucional y gestión del riesgo .....	23

Gestión del riesgo .....	23
Planificación de las actividades .....	24
Servicios jurídicos y relaciones exteriores .....	25
Novedades en materia de tratados .....	25
Programa general de trabajo del Comité Jurídico.....	25
Solución de controversias .....	27
Métodos de trabajo del Consejo y de sus comités permanentes .....	28
Consultas relativas a la Oficina regional EUR/NAT .....	28
<i>Coordinación con Ottawa y Quebec con respecto a la información sobre la COVID-19</i> .....	28
Cambios del Sistema de administración de justicia .....	28
Seminario jurídico de la OACI, Seúl, República de Corea.....	28
Gestión de recursos humanos y equidad de género .....	29
Ética .....	30
Transparencia.....	31
Servicios de idiomas y multilingüismo .....	31
Seguridad de la información y gestión de la ICT.....	32
Finanzas.....	32
Actividades generadoras de ingresos .....	32

<b>RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2022 EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 40° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA .....</b>	<b>33</b>
--	-----------

# Apoyo de la OACI para la recuperación de la aviación tras la pandemia de COVID-19

## Resultados del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART)

La OACI continúa monitoreando y evaluando la recuperación del tráfico tras la pandemia de COVID-19 y las repercusiones económicas conexas. La recuperación del tráfico aéreo remontó desde febrero de 2022 gracias a la flexibilización de las restricciones para prevenir contra las variantes de ómicron y la demanda de viajes reprimida. Los análisis más recientes de la OACI revelan signos claros de una fuerte recuperación mundial del tráfico aéreo, caracterizada por un aumento de la confianza de las líneas aéreas y una gama de mejoras de la conectividad aérea regional y de la facilitación de los viajes aéreos. El número de personas que viajaron por vía aérea en el primer semestre de 2022 incrementó en un 70% comparado con el mismo período en 2021, con mejoras notables en los viajes internacionales. Si se mantienen las condiciones de apoyo a la demanda de los viajes en general, se prevé que el tráfico de viajes aéreos en general en 2022 se recuperará hasta un 80% del nivel existente antes de la pandemia.

Cuando se lanzó el sistema de exenciones específicas e (TE) en abril de 2021, se determinó que el sistema seguiría funcionando como mínimo durante un año y que los Estados serían notificados sobre el cese de dicho sistema con un mínimo de tres meses de antelación a su desactivación. Se emplean tableros interactivos para indicar la forma como se está utilizando el sistema. Al 30 de junio había un total de 13 TE activas. Se ha previsto que la última estará vigente hasta el 23 de marzo de 2023. Está previsto que el sistema TE siga en funcionamiento como mínimo hasta dicha fecha.

## Actividades de la OACI de apoyo para la implementación

Entre los nuevos paquetes de asistencia para la implementación (iPack) elaborados durante el período que abarca este informe, se incluyen los siguientes:

- Formulación de un plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP) (Seguridad operacional)
- Preparación de las actividades del CMA del USOAP de la OACI” (Seguridad operacional)
- Implementación de un sello digital visible para soportes sin límite de espacio (VDS-NC) para constancias sanitarias de viaje (Seguridad de la aviación y Facilitación)

## Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC)

Mientras los Estados van adaptando sus medidas para ajustarse al cambio de la situación de la pandemia, siguen acudiendo al Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRICC) para consultar aplicaciones que proporcionen información sobre los niveles de riesgo de los Estados y sobre los corredores sanitarios (PHC). En particular, dichas aplicaciones son parte del iPACK de PHC y se entregan a los Estados en el marco de estos proyectos.

## Cuestiones emergentes y transversales de la aviación

### Seguridad sanitaria y medidas de facilitación conexas

Las oficinas regionales de la OACI celebraron reuniones del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) en febrero de 2022 en la Región África occidental y central (WACAF) y en la Región África oriental y meridional (ESAF) en preparación para el [Simposio mundial virtual del CAPSCA](#). El 14 de febrero de 2022, el Grupo de Evaluación Científica de la COVID-19 en la Aviación (CASAG) publicó el informe titulado *Lo que se sabe, lo que no se sabe y las recomendaciones respecto a la variante ómicron*. Este informe se adjuntó a la comunicación AN 5/28-22/42 publicada en abril de 2022, en la que se presentaron recomendaciones a los Estados para mitigar la propagación de la COVID-19, así como principios y ejemplos de factores que se deberían tener en cuenta a la hora de levantar medidas durante el período de transición de la COVID-19.

El Simposio mundial del CAPSCA (anunciado en la comunicación AN 5/28-21/83) tuvo lugar en línea del 29 al 31 de marzo de 2022 y contó con una nutrida participación de Estados y organizaciones de la industria. El tema del simposio fue: “El impacto de los sucesos de salud pública en la aviación: lecciones aprendidas para un futuro con resiliencia” y se centró en comprender las necesidades de los Estados y en reforzar el programa CAPSCA para el futuro. Las personas participantes en la reunión convinieron en formular una declaración del simposio CAPSCA, respaldando la implementación de las conclusiones del simposio y la elaboración de un plan de salud de la aviación y solicitando al CAPSCA que siga estrechando la colaboración con todas las organizaciones pertinentes para brindar asistencia a los Estados a través del apoyo técnico.

Se continuó brindando asistencia para la implementación mediante los paquetes de asistencia para la implementación (iPack) sobre el establecimiento de un corredor sanitario y se patrocinaron diez iPack. En marzo de 2022 se estableció exitosamente el primer corredor sanitario entre Angola y Mozambique, y los nueve restantes se encuentran en distintas etapas de desarrollo.

### Planes de respuesta y preparación ante situaciones de crisis

La OACI auspició, los días 12 y 13 de mayo de 2022, dos sesiones del Grupo Especializado en Asistencia Humanitaria y Reducción de Desastres en la Aviación (HADRA) durante la Semana de redes y alianzas humanitarias – 2022 (HNPW) organizada por la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA). El objetivo de las sesiones consistió en convocar a las partes interesadas del sector de la aviación y asuntos humanitarios para compartir las orientaciones e iniciativas más recientes dirigidas a facilitar la coordinación tras la ocurrencia de un desastre.

De conformidad con la decisión de las/los Directoras/es Generales de Aviación Civil de Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) se inició el trabajo para mejorar el marco regional de gestión de crisis basado en las experiencias adquiridas en sucesos de salud pública, meteorología espacial, nucleares, cenizas volcánicas y zonas de conflicto.

La Oficina Regional Asia/Pacífico (APAC) continuó brindando apoyo en múltiples circunstancias importantes de gestión de contingencias de tránsito aéreo, incluyendo las operaciones de contingencia en la región de información de vuelo (FIR) Kabul (Afganistán) tras el retiro de todos los servicios de tránsito aéreo en agosto de 2021. En enero de 2022, la Oficina Regional APAC respondió a un evento de erupción volcánica y tsunami en Tonga, realizando varios intentos de comunicarse con las autoridades aeronáuticas de Tonga e iniciando una coordinación directa con los Estados vecinos y los organismos de las Naciones Unidas de socorro en situación de desastres. Del mismo modo, en enero de 2022, la Oficina Regional APAC apoyó a Myanmar, a

sus vecinos y a los usuarios de su espacio aéreo en la preparación del retiro, el 25 de mayo de 2022, de los servicios de comunicaciones proporcionados por la SITA a raíz de las sanciones impuestas a Myanmar por varios gobiernos.

## Uso creciente de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)

Durante la primera mitad de 2022, se implementó el iPack titulado Establecimiento de un marco regulatorio para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). Además, se dictó varias veces en modo virtual el curso de *Unmanned Aviation Fundamentals* [Fundamentos de la aviación no tripulada], y se puso a disposición la cuarta edición de las orientaciones sobre *Unmanned Aircraft Systems Traffic Management (UTM) – A Common Framework with Core Principles for Global Harmonization* [Gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM) – Un marco común y principios básicos para una armonización global] en <https://www.icao.int/safety/ua>.

## Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

La lista de Estados que participan voluntariamente en el CORSIA cada año desde 2021 se actualizó en 2022, ascendiendo a un total de 107.

En marzo de 2022, el Consejo de la OACI examinó las aportaciones del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) al examen periódico del CORSIA de 2022, que incluyeron una evaluación adicional de las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en el CORSIA y sus emisiones de referencia; una evaluación adicional de los costos que se generan para los Estados y los explotadores de aviones con la implementación del CORSIA; y un examen del análisis de una posible distorsión del mercado en el contexto de los elementos de diseño del CORSIA. Estos análisis del CAEP y mensajes clave conexos están disponibles en el sitio web de la OACI.

En su decimosegunda reunión (CAEP/12), el CAEP convino en plantear recomendaciones de enmiendas del Anexo 16 — *Protección del Medioambiente*, Volumen IV — *Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* y del Manual técnico-ambiental (Doc 9501) conexo, Volumen IV — *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*.

En 2022 continuó la fase III de las asociaciones de colaboración ACT-CORSIA con 134 Estados que brindaron y recibieron apoyo, dándose énfasis a la instrucción sobre los requisitos de notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para el CORSIA, a saber: el suministro de información sobre el total de emisiones de 2021 de cada explotador de avión; la presentación de cifras agregadas por pares de Estados sujetos (o no sujetos) a requisitos de compensación; y la presentación de información para contabilizar las reducciones de emisiones por el uso de combustibles admisibles en el CORSIA.

## Factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional

El Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) realizó un análisis técnico mediante un proceso colaborativo, inclusivo y transparente. En su decimosegunda reunión celebrada en febrero de 2022, el CAEP aprobó por unanimidad un informe técnico sobre la factibilidad de una serie de escenarios para un objetivo ambicioso a largo plazo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional

(LTAG), destacando el potencial de reducciones sustanciales de las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante medidas aplicables en el sector provenientes de innovaciones en tecnologías de aeronave, operaciones y combustibles de aviación.

El CAEP recomendó que el informe sobre LTAG se empleara como base para seguir examinando la factibilidad de la LTAG y que se publicara gratuitamente, para cerciorarse de que todos los Estados y las partes interesadas pudieran examinar sus constataciones. Por decisión del Consejo de marzo de 2022, el informe sobre LTAG se publicó en el sitio web público de la OACI para que todos los Estados miembros y otras partes interesadas pudieran utilizarlo y tenerlo en cuenta durante los Diálogos OACI de la Aviación Mundial (GLAD) que tuvieron lugar en marzo y abril de 2022, en una serie de cinco eventos regionales en línea.

Se recopilaron y se encuentran disponibles en el sitio web de los GLAD las preguntas y respuestas de los participantes en los GLAD relativas al informe sobre LTAG, junto con los componentes para sus análisis sobre un LTAG. En general, los GLAD sirvieron para conocer más a fondo el informe LTAG y sus componentes, y constituyeron una base sólida de información para las deliberaciones de la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> de la Aviación Internacional (HLM-LTAG) (20 al 22 de julio de 2022).

## **Ciberseguridad y Marco de confianza**

Tras la aprobación por el Consejo de un nuevo mecanismo para el tratamiento de la ciberseguridad en la OACI, se estableció el Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP) que celebró su primera reunión del 16 al 20 de mayo de 2022. El Grupo Experto continuará la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC), que se disolvió en mayo de 2022 luego de unos cinco años de labores de apoyo al sector de la aviación en el tratamiento de la ciberseguridad y la ciber resiliencia.

Entre enero y mayo de 2022, el SSGC terminó su labor sobre aspectos jurídicos relacionados con la idoneidad de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional para abordar los ciberataques contra la aviación civil. Este trabajo se presentó al Comité Jurídico de la OACI en marzo de 2022 para su examen y decisión sobre los siguientes pasos en relación con esta cuestión. Además, el SSGC había iniciado la labor sobre el glosario de terminología sobre ciberseguridad para la aviación civil, que se transfirió al CYSECP para que continuara trabajando en ello.

Sobre el tema de la instrucción, la cuarta sesión del curso sobre ciberseguridad de la OACI, Gestión técnica y fundamentos del liderazgo en ciberseguridad de la aviación, que se elaboró en colaboración con la Universidad Aeronáutica Embry-Riddle, se impartió presencialmente en mayo de 2022. El curso Gestión del riesgo de seguridad de la aviación en la gestión del tránsito aéreo (ATM), elaborado en colaboración con EUROCONTROL, está programado para dictarse en noviembre de 2022. Actualmente, la OACI está trabajando en un tercer curso en colaboración con la Administración de Aviación Civil del Reino Unido que se centrará en la vigilancia de la ciberseguridad en la aviación.

En relación con el Marco de Confianza, la OACI continuó avanzando con las disposiciones sobre seguridad de la información operacional, así como con las propuestas relativas a la gobernanza del Marco de Confianza. El Consejo analizó la propuesta inicial sobre la gobernanza y decidió que era prematuro tomar una decisión mientras no se tuviera más información sobre el impacto para los Estados y las organizaciones internacionales y de los requisitos de participación en el Marco de Confianza para la Aviación Civil Internacional (véase el C-DEC 225/8).

Entre tanto, sigue adelante la labor técnica sobre el Marco de Confianza encaminada a posibilitar el intercambio de información fiable, segura y resiliente en los niveles tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire entre las partes interesadas en la aviación, y en definir un modelo de gobernanza que pueda satisfacer las expectativas de la comunidad de la aviación internacional.



## Innovación

Tras la identificación de los temas prioritarios por el Foro Consultivo OACI-Industria (ICF) respaldados por el Consejo de la OACI, la segunda reunión del ICF se celebró el 21 de marzo de 2022. La reunión se dedicó a los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y a los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y a resaltar su función en las iniciativas de reducción de emisiones del sector. Quienes participaron como ponentes compartieron las enseñanzas clave obtenidas de los desarrollos de SAF y LCAF, que serían cruciales para una intensificación efectiva del uso los SAF y LCAF y las expectativas sobre la ulterior evolución de los mismos.

En abril de 2022, el Secretario General de la OACI adoptó la Estrategia de Innovación de la Secretaría de la OACI con miras a determinar el alcance y definir las áreas de responsabilidad de la Secretaría con respecto a iniciativas de innovación interinstitucionales. En particular, la OACI busca:

- a) despertar conciencia acerca de la innovación entre los Estados, los socios de la industria y la comunidad de la aviación en general, así como promover sus posibles beneficios;
- b) alentar y apoyar la implantación oportuna de tecnologías, procesos y actividades de creación de capacidad sostenibles innovadores basados en las necesidades operacionales;
- c) proporcionar una estructura que facilite la participación de la industria con la OACI al nivel adecuado, y cuando resulte apropiado dentro de las estructuras actuales, que le permita a la OACI desarrollar políticas basadas en información sólida y llevar a cabo iniciativas innovadoras de apoyo a la implementación; y
- d) proporcionar una estructura que le permita a la OACI integrar a la academia en el desarrollo de estudios, instrucción y proyectos innovadores mediante el apoyo de los Estados y la industria.

# Avances en los objetivos estratégicos y los planes mundiales de la OACI

## Seguridad operacional

### Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación

En enero de 2022, la Secretaría presentó al Grupo de Trabajo Ad Hoc sobre el 41º período de sesiones de la Asamblea (AHWG/41) y al Grupo 5 (GG-5) de la Comisión de Aeronavegación, un proyecto de edición 2023-2025 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), que había sido elaborado por el Grupo de Estudio sobre el GASP (GASP-SG). El AHWG/A41 y el CG-5 celebraron una reunión conjunta en marzo de 2022 para examinar el proyecto de GASP e hicieron algunas recomendaciones a la Secretaría. En abril de 2022, la ANC examinó el proyecto de nota de estudio de la Asamblea sobre la Estrategia integral para la seguridad operacional de la aviación - Apoyo al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación actualizado, que contenía una edición revisada 2023-2025 del GASP y propuestas para abordar las recomendaciones formuladas por el AHWG/A41 y el CG-5. La ANC convino en recomendar al Consejo la aprobación de la actualización propuesta de la edición 2023-2025 del GASP.

### Medicina aeronáutica y salud

El Grupo de Trabajo sobre Medicina Aeronáutica (AVMED) y el Grupo de Trabajo sobre Salud Mental (MHWG) del Grupo de Estudio sobre Disposiciones Médicas (MPSG) examinó las orientaciones sobre la COVID-19 a la luz de los adelantos científicos, y el 7 de febrero la OACI publicó un boletín electrónico actualizado (EB 2022/8) titulado Protocolo relativo a la infección pos-COVID-19 para el Certificado Médico Aeronáutico. Está en curso una labor para analizar opciones de telemedicina para la certificación médica aeronáutica y una revisión del Marco sobre Salud Mental de la OACI.

### Investigación de accidentes

En 2022, el Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP), en colaboración con el Grupo Experto en Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (ACC) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), proporcionó orientación sobre la investigación de accidentes en situaciones de pandemia. Durante la investigación del accidente de un avión Boeing 737 ocurrido en la China, la Autoridad de Investigación de Accidentes Aéreos de la China aprovechó las orientaciones para realizar los arreglos de participación de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) de los Estados Unidos y otras entidades.

### Organizaciones regionales de seguridad operacional y de investigación de accidentes

La plataforma cooperativa de las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO CP) de la OACI acogió con beneplácito el nuevo mecanismo regional de cooperación para la investigación de accidentes e incidentes (ARCM), el ARCM Oriente Medio y África Septentrional (MENA ARCM), en la reunión trimestral de la RAIO CP celebrada el 19 de mayo de 2022.

## Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

### Plan Mundial de Navegación Aérea

Tras la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), la Secretaría, en colaboración con el Grupo de Estudio sobre el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP-SG), sus grupos de trabajo, el Equipo Experto para Proyectos de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU PPT) y el Grupo Experto

sobre el Rendimiento del GANP, introdujo una actualización menor al GANP (Doc 9750) para someterla a la aprobación del 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI como parte del proceso de gestión del GANP.

## **Campaña de NOTAM**

En 2022 se elaboró un conjunto de recomendaciones para seguir reduciendo el número de avisos a los aviadores (NOTAM) en el sistema mundial de transporte aéreo, para su transmisión a los Estados.

## **Seguridad y facilitación**

### **Aplicación de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas**

En febrero de 2022, la OACI y la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha Contra el Terrorismo (OLCT) suscribieron un acuerdo para seguir cooperando en este ámbito con el objetivo de reforzar la seguridad del transporte aéreo internacional, el comercio y la gestión fronteriza, basándose en el papel clave de la OACI de apoyo a la implementación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo [véase la Resolución 75/291 (A/RES/75/291) de la Asamblea General de las Naciones Unidas] y en las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre el terrorismo, la seguridad de la aviación, la facilitación (gestión de la identidad y control fronterizo), los sistemas de aeronaves no tripulada y la ciberseguridad.

Tras el lanzamiento exitoso y la implementación en Botswana del proyecto piloto del Programa de la OLCT de las Naciones Unidas sobre Modelos de Evaluación de Amenazas a la Seguridad de la Aviación, la OACI trabajó con los gobiernos de Nigeria y las Filipinas para apoyar la continuación de su aplicación en África y Asia Sudoriental.

Como parte de su colaboración con la OLCT, la OACI hizo una presentación sobre el programa de Sistemas Autónomos y Operados a Distancia (AROS) y el papel y actividades de la OACI relacionados con los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) durante un evento celebrado en Tashkent, al margen de la Conferencia Internacional de Alto Nivel sobre Cooperación Regional entre los Estados de Asia Central, en el Marco del Plan de Acción Conjunto (JPoA) para la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (ECGCT).

En su calidad de miembro del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas, la OACI colaboró activamente con grupos de trabajo de gestión fronteriza y cumplimiento de la ley en cuestiones de lucha contra el terrorismo, amenazas emergentes y protección de la infraestructura crítica, y participó con ponencias en distintos webinarios temáticos organizados por grupos de trabajo sobre UAS, cuestiones de ciberseguridad y biometría. Además, la OACI participó recientemente en el lanzamiento de orientaciones técnicas para los Estados miembros a fin de facilitar la aplicación de la Resolución 2370 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y las normas y buenas prácticas pertinentes para impedir que los terroristas adquieran armas.

La OACI, como asociado en el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas, junto con la OLCT, la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Oficina de Tecnología de la Información y las Comunicaciones (OTIC) de las Naciones Unidas continua brindando apoyo a los Estados en la creación de capacidades para prevenir, detectar, investigar y judicializar los delitos terroristas y otros delitos graves. En el marco del Programa, la OACI se concentra particularmente en garantizar la recopilación y análisis adecuados de la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) y del registro de nombres de pasajeras y pasajeros (PNR) como componentes importantes de las iniciativas de lucha contra los viajes de los terroristas. Han participado en el Programa 51 Estados hasta junio de 2022.

## **Plan Global para la Seguridad de la Aviación, política de seguridad de la aviación y orientaciones conexas**

En la quinta sesión de su 225º período de sesiones, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 18 del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*. Las fechas de entrada en vigor y de aplicación de la Enmienda son el 18 de julio de 2022 y el 18 de noviembre de 2022, respectivamente.

En la trigésima tercera reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/33), celebrada en mayo de 2022, se refrendaron textos de orientación que posteriormente se aprobaron para su distribución. Los textos de orientación abordan aspectos como: la notificación de incidentes de seguridad de la aviación; la elaboración y el procesamiento de los programas de seguridad de la aviación de los explotadores de aeronaves y procedimientos de estación suplementaria; y elementos o equipos afectados por las tecnologías de inspección de seguridad. La próxima decimotercera edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973, distribución limitada) de la OACI incorporará las mejores prácticas nuevas y actualizadas sobre este ámbito.

La Secretaría, en colaboración con el Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación inició labores sobre la actualización de la tercera edición de la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación (Doc 10108 — distribución limitada) teniendo en cuenta los posibles riesgos para la seguridad de la aviación civil y el panorama mundial de riesgos. La versión actualizada del Doc 10108 se publicará en los seis idiomas de trabajo de la OACI.

Se han podido comprender mejor las dificultades de aplicación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) gracias a una evaluación interna del GASeP llevada a cabo en 2021 por la Oficina de Supervisión Interna (OIO) y a las enseñanzas adquiridas en los últimos cinco años con respecto a la aplicación del GASeP. En la trigésima tercera reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/33), se convino que las constataciones y recomendaciones clave deberían tenerse en cuenta en la preparación de la siguiente revisión del GASeP.

### **Política de facilitación del transporte aéreo y orientaciones conexas**

Debido a la naturaleza compleja y multifacética de la facilitación del transporte aéreo, algunas partes interesadas no han recibido instrucción pertinente a nivel nacional o internacional, lo cual, con frecuencia, ha causado dificultades para coordinar y aplicar las medidas de facilitación. Para solucionar esta dificultad y brindar asistencia a los Estados para la creación de capacidades e incrementar su aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, la OACI ha seguido desarrollando cursos de instrucción, incluido el curso sobre la estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) de la OACI, diseñado para facilitar la aplicación, y facilitar un examen completo de la Estrategia TRIP de la OACI. La estrategia TRIP de la OACI está dirigida a establecer la meta y los objetivos de la gestión de la identificación de las viajeras y los viajeros, liderando y reforzando un enfoque mundial y proporcionando orientaciones de acción por parte de la OACI, los Estados y los muchos asociados internacionales, regionales y de la industria encargados de la gestión de la identificación. El objetivo del curso es consolidar el conocimiento de los administradores a cargo de la aplicación de los cinco elementos del TRIP con miras a mejorar las competencias en gestión de la identificación y garantizar la interoperabilidad y la cooperación interna. El curso de cinco días de duración está disponible en formato en inglés en línea y en aula y se lanzó oficialmente en el segundo trimestre de 2022.

Del mismo modo, se está diseñando el curso de Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares para brindar a las/los representantes de las administraciones de aviación civil (CAA), a funcionarias y funcionarios gubernamentales y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos las competencias necesarias para formular o perfeccionar las leyes, reglamentos, políticas y planes pertinentes de asistencia a los familiares de conformidad con la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de*

*aviación y sus familiares* (Doc 9998) y el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9973) de la OACI. Este curso de tres días de duración apoya la elevación a norma internacional del método recomendado del Anexo 9 sobre el establecimiento de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, y la introducción de un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos, sobre la elaboración de planes adecuados para proporcionar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. El curso está disponible en formato en línea y presencial, en inglés.

EL Grupo de Trabajo de la OACI sobre Trata de Personas elaboró una estrategia integral para combatir la trata de personas en el sector de la aviación. El objetivo de la misma es proporcionar a los Estados, a las CAA, las organizaciones, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, orientaciones y recomendaciones que sirvan de información para que elaboren estrategias integrales de lucha contra la trata de personas de conformidad con la Resolución A40-16 de la Asamblea (*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*).

### **Estrategia del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP)**

De conformidad con una declaración ministerial que enfatizó la importancia de contar con normas comunes, interoperabilidad y recomendaciones mutuas de aplicaciones digitales y la Recomendación 8/1 adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 de 2021, y de apoyar a los Estados en la promoción y adopción de una política de reconocimiento mutuo de las constancias sanitarias para facilitar la reapertura de las fronteras, el 15 de abril de 2022, el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP) aprobó una guía sobre el uso del sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) para constancias sanitarias relacionadas con los viajes y los certificado de la UE relacionados con la COVID-19. En la guía se analiza la compatibilidad específica entre los dos sistemas.

La OACI sigue contribuyendo de forma importante en las conversaciones multilaterales en curso sobre la interoperabilidad de las constancias sanitarias, particularmente las coordinadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Se publicó una nueva versión de las especificaciones para el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC versión 1.3), que mejora las posibilidades de utilización automatizada como parte de estas iniciativas internacionales.

Además, la OACI está elaborando textos de orientación sobre la forma como los Estados pueden crear y utilizar certificados de vacunación para los viajes, conformes con las especificaciones de los VDS-NC, así como un paquete de asistencia para la implementación (iPack) dedicado a los VDS-NC. El objetivo del iPack de VDS-NC es brindar apoyo para la implementación de las especificaciones de VDS-NC tanto para la expedición como para la inspección de las constancias sanitarias, ya sea en el marco de la infraestructura de claves públicas (PKI) de documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) o de cualquier PKI nuevo establecido, según lo decidan los Estados.

### **Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI**

A enero de 2022 había 82 entidades expedidoras de pasaportes participando en el PKD de la OACI. De conformidad con la Resolución de la Asamblea A40-16, han continuado las iniciativas para promover la participación en el PKD de la OACI, incluido el aumento de suministro de servicios a menores costos y de las actividades de divulgación activa en los Estados que administran proyectos de pasaportes electrónicos. También se está trabajando en apoyar a los Estados en el uso del sistema. Por ejemplo, a principios de 2022, un instructor trabajó con las autoridades de Mongolia para este propósito, realizando una visita *in situ* en junio de 2022.

En enero de 2022, se publicó la primera lista maestra de salud de la OACI para contribuir a la disponibilidad de certificados de claves públicas asociados a constancias de vacunación y pruebas de diagnóstico de

COVID-19 a nivel internacional y de esta forma facilitar la validación internacional de las constancias sanitarias durante los viajes. La plataforma se elaboró con base en un modelo innovador de prestación de servicios introducido en colaboración con la comunidad del PKD y plenamente aprobado por la Junta del PKD, y por tratarse de un elemento para el bien público mundial, está disponible gratuitamente.

En abril de 2022, cuatro compañías del sector privado se unieron a otras 11 compañías en un proyecto piloto sobre la utilización de los datos del PKD por el sector privado. Los comentarios reunidos de las 15 compañías servirán de información para la labor futura relativa a la utilización del PKD por el sector privado, lo cual podría respaldar la realización de actividades para lograr viajes más fluidos y sin contacto.

El 26 de enero de 2022 se presentó un informe al Consejo de la OACI acerca de estas iniciativas. En una nota de estudio de la Asamblea se presentan más detalles sobre la evolución del PKD de la OACI, cuyo proyecto se presentó para examen del Consejo con la nota de estudio C-WP/15321, en la segunda sesión del Comité de Transporte Aéreo durante el 225º período de sesiones del Consejo, que tuvo lugar el 4 de febrero de 2022. La nota de estudio con algunas modificaciones menores fue avalada para su presentación a la Asamblea.

### **La COVID-19 y la facilitación**

La OACI continúa brindando apoyo a los Estados miembros para crear capacidades y garantizar la implementación adecuada de las medidas de facilitación para gestionar de la manera más efectiva los viajes aéreos durante la pandemia de COVID-19. Está disponible en español, árabe, francés e inglés, un paquete de asistencia para la implementación (iPack) sobre el fortalecimiento de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo, la cual ya se encuentra en aplicación en ocho Estados miembros de todas las regiones de la OACI.

Además, se elaboró un iPack para la implementación de sellos digitales visibles para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) para constancias sanitarias relacionadas con los viajes, el cual se está aplicando actualmente en todas las regiones de la OACI para ayudar a los Estados miembros a facilitar la interoperabilidad mundial para la expedición, intercambio y verificación de distintas constancias sanitarias, las cuales, en algunos casos, se exigen para viajes internacionales.

## **Desarrollo económico del transporte aéreo**

### **Política y reglamentación**

La decimosexta reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo tuvo lugar del 11 al 14 de abril de 2020 en formato en línea. El grupo examinó lo siguiente:

- a) formulación de un acuerdo internacional sobre la liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos;
- b) beneficios y dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados y las barreras a la apertura del acceso al mercado para operaciones de carga aérea;
- c) aspecto económico de las operaciones internacionales de las aeronaves no tripuladas, y
- d) orientaciones sobre el apoyo financiero y económico de los Estados y asistencia a la a los proveedores de servicios de la industria en caso de una caída del sector.

El grupo experto mantuvo conversaciones exhaustivas sobre estos asuntos, y sus conclusiones y recomendaciones quedaron reflejadas en el informe del grupo experto. En su informe el grupo experto recomendó que se continuara la labor sobre la elaboración de un proyecto de convenio sobre inversión extranjera en las líneas aéreas, a través de un grupo de trabajo, a fin de resolver aquellas cuestiones sobre las que aún hay inquietud, con miras a seguir avanzando en dicha labor. Asimismo, se recomendó la creación de dos grupos de trabajo sobre la liberalización de los servicios de carga aérea y los aspectos económicos de las operaciones internacionales de los sistemas no tripulados. Finalmente, el grupo experto recomendó que se mantuvieran actualizadas las orientaciones de la OACI sobre el apoyo financiero y económico y las ayudas a los servicios de la industria en casos de caídas del mercado por parte de los Estados, y que los Estados deberían promover el uso de estas orientaciones y adherirse a los principios básicos de las mismas. Además, recomendó que la Secretaría debería acelerar las acciones para elaborar un compendio sobre medidas económicas y financieras de los estados para abordar las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en vista de su posición como plataforma para compartir la información y las mejores prácticas entre los Estados. Se ha previsto presentar las recomendaciones del grupo al Comité de Transporte Aéreo para su consideración y aprobación durante el 226º período de sesiones del Consejo.

En febrero de 2022, la OACI y la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas publicaron nuevas orientaciones digitales sobre especificaciones técnicas de la carga aérea a fin de ayudar a acelerar la transición hacia cadenas de suministro más seguras y resilientes, contribuyendo al mismo tiempo de manera importante a la respuesta e iniciativas de recuperación de la COVID-19. Estas innovaciones digitales facilitarán la transición del sector del transporte aéreo durante el proceso de discontinuación de la práctica empleada desde hace tiempo basada en documentación impresa, para facilitar el movimiento mundial de la carga aérea mediante la promoción de un entorno de carga aérea sin contacto y una mayor resiliencia del comercio transfronterizo a la luz de futuras amenazas de pandemia y de la rápida evolución de la cadena de suministro.

### **Aeropuertos y servicios de navegación aérea**

En 2022 se finalizó un manual independiente sobre análisis económicos de los proyectos de infraestructura para la aviación que se publicará en los 6 idiomas oficiales de la OACI. El objetivo del manual es proporcionar orientación práctica sobre cómo realizar análisis para los Estados, entidades encargadas de administrar y operar aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y autoridades designadas encargadas del recaudo de derechos, así como entidades de reglamentación, que sirvan de base para las decisiones sobre inversiones en la infraestructura para la aviación.

Asimismo, se realizó una evaluación sobre la necesidad de actualizar, según corresponda, el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161), por ejemplo, en lo que respecta a los derechos por servicios de navegación aérea y a la utilización de tecnologías para promover el mejoramiento del desempeño medioambiental.

De conformidad con el Grupo Experto en Meteorología (METP), está en curso la labor para concebir opciones justas, transparentes y equitativas sobre un mecanismo mundial de recuperación de costos por la prestación de servicios de información meteorológica espacial, de conformidad con las políticas y orientaciones de la OACI.

Además, se está realizando una revisión de las políticas de la OACI sobre derechos que figuran en el documento titulado *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) para cerciorarse de que el documento esté actualizado y tenga en cuenta, entre otros, las repercusiones a largo plazo de la pandemia de COVID-19.



## Datos de aviación y análisis económico

En su calidad de entidad encargada de velar por el cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9.1.2 (Volumen de transporte de pasajeras/os y carga, desglosado por medio de transporte), la OACI suministró a las Naciones Unidas los datos de transporte aéreo, que actualmente se encuentran disponibles en una plataforma de las Naciones Unidas<sup>1</sup> que monitoriza el progreso con respecto al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Como parte de sus iniciativas para facilitar el uso de los macrodatos por parte de los Estados miembros, la Secretaría elaboró una serie de tableros interactivos, que se pondrán a disposición de los Estados miembros para visualizar el tráfico, así como un proyecto de documento de orientación sobre el uso de los macrodatos.

### *Decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11)*

La decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11) se celebró en línea del 4 al 8 de abril de 2022. Asistieron a la reunión 171 delegados, suplentes y asesores de Estados miembros, y 14 observadores de nueve organizaciones internacionales. Las deliberaciones de la reunión departamental abarcaron varios temas de interés reciente para la OACI y los Estados miembros, incluyendo los siguientes: los formularios de notificación de transporte aéreo de la OACI, la analítica de los macrodatos, incluida la colaboración con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales; pronósticos de tráfico a largo plazo; el marco metodológico de la Cuenta Satélite de la Aviación; y el desarrollo en curso de un índice de competitividad de la aviación mundial. La reunión departamental adoptó 5 recomendaciones relacionadas con estos aspectos.

### *Grupo de trabajo sobre el índice de competitividad de la aviación*

Quienes asistieron a la STA/11, examinaron, aprobaron y alentaron el trabajo del Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación (ACWG), al que se encargó la elaboración de metodologías y fuentes de datos para establecer un índice mundial de competitividad de la aviación, con el propósito de medir las capacidades de los Estados para la creación de valor para sus sectores de aviación civil y el mantenimiento de dicho valor.

## Acuerdos de financiamiento colectivo

La OACI siguió asumiendo sus responsabilidades relativas a la administración de los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia, de los cuales 24 y 25 Estados respectivamente, son contratantes. Estos Acuerdos abarcan la prestación, en Groenlandia e Islandia, de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones y servicios meteorológicos a la aviación civil internacional en el Atlántico Septentrional. La administración de los acuerdos está a cargo de la Sección de Financiamiento Colectivo que funciona en la Subdirección de Desarrollo Económico de la Dirección de Transporte Aéreo. La Sección también es responsable de administrar el Acuerdo de financiamiento colectivo del Sistema Atlántico septentrional de monitores de altura y el Sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea.

## Cooperación con otros organismos internacionales

La OACI está llevando a cabo un proyecto conjunto con la Unión Postal Universal (UPU) empleando datos de transacciones de bienes básicos, comercio y comercio electrónico para identificar y cuantificar las limitaciones logísticas de la actividad de comercio electrónico. Este [proyecto](#) se lleva a cabo bajo los auspicios del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis y se presentó recientemente en la decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (SAT/11).

---

<sup>1</sup> <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>



## Protección del medioambiente

### La COVID-19 y la protección del medioambiente

Conforme a lo solicitado en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), en su decimosegunda reunión, actualizó las tendencias de ruido de las aeronaves, emisiones de los motores y gases de efecto invernadero. La evaluación de tendencias sobre el medio ambiente realizada por el CAEP introdujo nuevos pronósticos sobre público viajero, carga y flota de aeronaves de reacción para la aviación de negocios, que se elaboraron en colaboración con el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP) y reflejó los impactos de la pandemia de COVID-19.

### Ruido y calidad del aire local

En su duodécima reunión, el CAEP convino en las enmiendas propuestas del Anexo 16 – *Protección del medioambiente*, Volumen I – *Ruido de las aeronaves*, incluidas las enmiendas para cumplir con las “Normas para normas” de la Comisión de Aeronavegación, y nuevos textos de orientación para medir el ruido de los helicópteros en vuelo estacionario. Asimismo, el CAEP recomendó la publicación de un informe sobre investigación de tecnología del ruido para aeronaves de ala fija y convino en la labor futura relativa a enfoques de homologación acústica para aeronaves de tecnologías emergentes.

El CAEP prosiguió con su trabajo sobre aeronaves de transporte supersónicas y con un estudio exploratorio para entender mejor los impactos ambientales derivados de la introducción de este tipo de aeronaves. En su duodécima reunión, el CAEP recomendó que se elaboraran normas y métodos recomendados (SARPS) sobre el ruido durante los ciclos de despegue y aterrizaje en el próximo ciclo, y que se actualizarán todos los elementos del Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves* y el *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen II — *Procedimientos para la certificación respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves*, incluidos los límites reglamentarios para los motores supersónicos modernos (sin tecnología de poscombustión) con base en los datos disponibles sobre emisiones.

### Reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub>

En su decimosegunda reunión el CAEP recomendó que el Consejo enmendara el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves*, y el Doc 9501, Volumen II, para incluir, entre otras cosas, mejoras de las definiciones, aclaraciones sobre el factor geométrico de referencia (RGF), e información acerca de la notificación de datos a la autoridad certificadora.

### Planes de acción de los Estados

La OACI siguió trabajando con los Estados miembros para apoyarlos en el desarrollo y actualización de los Planes de Acción de los Estados. Para junio de 2022, 128 Estados miembros, en representación de un 98 % del tráfico de la aviación internacional, habían presentado voluntariamente planes de acción a la OACI. Estos resultados exitosos demuestran el gran interés y compromiso de los Estados miembros con esta iniciativa. Los planes de acción continúan siendo una herramienta esencial para que los Estados se comuniquen sus planes nacionales de acción por el clima en el contexto de la aviación internacional, y también han servido de vehículo para que la OACI realice el seguimiento del progreso hacia el logro de los objetivos mundiales a los que aspiran los Estados miembros.

### Compromiso y divulgación

Como parte del proceso de consulta entre los Estados y otras partes interesadas, acerca de un objetivo ambicioso a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, la OACI organizó los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) sobre la factibilidad de una LTAG como una serie de 5 eventos regionales en marzo y abril de 2022. El objetivo de los GLAD fue proporcionar una plataforma para

compartir información, despertar conciencia sobre el proceso del LTAG y análisis técnicos, y facilitar el intercambio de opiniones necesario para la labor futura y toma de decisiones sobre el LTAG.

A través de los GLAD, los participantes pudieron profundizar en el informe técnico sobre la factibilidad de un LTAG, que se había publicado antes de los diálogos como contribución a los mismos. A fin de apoyar la realización de deliberaciones bien informadas en la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO<sub>2</sub> de la Aviación Internacional, programada para julio de 2022, y el 41º período de sesiones de la Asamblea, los participantes en los GLAD compartieron ideas sobre los elementos constitutivos de un LTAG, incluido el concepto científico actual, el contexto y las posibles contribuciones de la tecnología, las operaciones y los combustibles, así como el nivel de ambición para un LTAG. Los participantes también deliberaron sobre los posibles medios para implementar el LTAG, el apoyo esperado para los Estados mediante planes de acción y hojas de ruta, y formas de realizar el seguimiento del progreso.

Además, la OACI siguió desarrollando el sitio web de herramientas de seguimiento denominado *Tracker Tools*, que contiene toda la información más reciente sobre las iniciativas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación agrupadas en 3 vertientes de tecnología, operaciones y combustibles, así como información sobre iniciativas de cero emisiones netas de la aviación.

### **Herramientas ambientales de la OACI**

Se actualizó y distribuyó en todo el sistema de las Naciones Unidas, la versión para el Sistema de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI (ICEC), herramienta oficial empleada para calcular los inventarios de carbono correspondientes a la porción de viajes por vía aérea de los organismos de las Naciones Unidas. La Secretaría de la OACI siguió administrando y desarrollando la interfaz de programación (API) de la aplicación ICEC para permitir una fácil integración de la ICEC a los sitios web y servicios externos.

La OACI siguió gestionando otras herramientas ambientales relacionadas con la iniciativa de planes de acción de los Estados entre las que se incluyen el sistema para el medioambiente y la aviación (AES), la calculadora de beneficios ambientales (EBT), la herramienta de la curva de costo marginal de la mitigación y el instrumento OACI de estimación de las economías de combustible (IFSET).

## **Apoyo a la implementación, programas de auditoría de la OACI e iniciativas *Ningún País se Queda Atrás***

### **Programas de auditoría de la OACI**

#### **Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP)**

En los primeros 5 meses de 2022, se llevaron a cabo 10 actividades en el marco del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP), incluidas seis auditorías, una solicitud de información obligatoria (MIR), dos actividades de validación y una evaluación de la implementación de un programa estatal de seguridad operacional (SSPIA). En una de estas actividades se validaron los pasos adoptados por la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), autoridad regional responsable de la vigilancia de la seguridad operacional en nombre de los Estados miembros de la Organización de los Estados del Caribe Oriental (OECS), para resolver una preocupación significativa de seguridad operacional (SSC). En los primeros seis meses de 2022, la Oficina regional de la OACI, Europa/Atlántico Septentrional, organizó un taller regional.

El Consejo de la OACI, en la sexta sesión de su período de sesiones 225°, convino en las revisiones de las recomendaciones del Grupo Asesor Ad Hoc del CMA del USOAP (USOAP-AG) que resultaron de las consultas, tras las modificaciones sugeridas por la Comisión de Aeronavegación. La Secretaría elaboró un plan de acción para implementar 42 recomendaciones, conforme a lo convenido por el Consejo y seguirá presentando anualmente al Consejo informes sobre el avance de la evolución y funcionamiento del CMA del USOAP.

#### **Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP)**

Se llevaron a cabo cuatro auditorías en el marco del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) en el primer semestre de 2022, elevando el número total de auditorías documentales CMA-USAP a 46, y una auditoría CMA-USAP *in situ*, para un total de 117 auditorías CMA-USAP. Durante este período se organizó en París, Francia un seminario y taller regional, y se desarrolló un curso de formación de auditoras/auditores del CMA-USAP, con el apoyo de los Emiratos Árabes Unidos, para cerciorarse de contar con suficientes auditoras y auditores con las cualificaciones requeridas para apoyar el Programa. Al 30 de junio de 2022, seguían sin resolverse 16 preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) en ocho Estados.

### **Logros regionales**

#### **Logros de las oficinas regionales**

Las oficinas regionales de la OACI siguieron trabajando con los Estados en sus respuestas a la pandemia de COVID-19. En la región Asia/Pacífico esta labor la llevó a cabo a través del Grupo Asia-Pacífico de Planificación de Contingencia y Recuperación frente a la COVID-19 (ACCRPG) de Asia/Pacífico (APAC), sus 3 subgrupos y el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19. Las actividades incluyeron un examen y actualización de las exenciones específicas, actualizaciones relativas a la implementación de las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), y actualizaciones de las medidas de mitigación del riesgo sanitario (PHRMM) y las medidas de protocolos de viaje. El ACCRPG actuó como plataforma eficiente para compartir y facilitar las buenas prácticas entre los Estados de la Región Asia/Pacífico con respecto a sus estrategias de apertura de las fronteras.

Las oficinas regionales también supervisaron y facilitaron un número de paquetes de asistencia para la implementación (iPack), incluidos los de facilitación, seguridad de la aviación, seguridad operacional, aeródromos y corredores sanitarios, para los Estados receptores, y asignaron especialistas en la materia (SME). Entre los Estados que se beneficiaron con los iPack se encuentran las Islas Cook, Malasia, Papúa Nueva Guinea y Samoa, mientras que continúa la labor en coordinación con los Estados receptores para la entrega de más iPack.

A través de la OACI, los Estados de la Región Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) recibieron financiación para la implementación de iPack y asistencia específica para la creación de capacidades. La OACI estableció acuerdos con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Academia de Aviación de Singapur y el Gobierno de Malasia para colaborar en el desarrollo y entrega de un modelo de sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación, desarrollado y administrado por la FAA como sistema de vigilancia de la seguridad operacional en la modalidad llave en mano. Dicho enfoque se consideró como un rentable y susceptible de reproducirse en otras regiones.

La Oficina Regional de la OACI para Sudamérica introdujo un proyecto de apoyo a la implementación para Suriname, en el marco de la nueva política de apoyo a la implementación y en cooperación con la Dirección de Navegación Aérea y la Dirección de Cooperación Técnica. Se implementó el iPack de seguridad de la aviación de la OACI en Ecuador, así como el iPack de la OACI de corredores sanitarios en Colombia, Perú y Uruguay.

En la Región África Occidental y Central (WACAF), se realizaron iniciativas para implementar las recomendaciones del CART mediante mecanismos y eventos regionales. En coordinación con la Dirección de Transporte Aéreo y la Dirección de Cooperación Técnica, la oficina regional también ha estado trabajando para promover los iPack y se ha coordinado con los Estados para facilitar su implementación en vista de su importancia para apoyar la recuperación del transporte aéreo. Como parte de esta labor, se entregaron iPack en Burkina Faso, Camerún, Côte d'Ivoire, Gambia, Ghana, Malí, Mauritania, Sierra Leona y Togo. Se aprovechó la celebración de la 7ª semana de la aviación de la Región África-Océano Índico (AFI) que tuvo lugar en Abuja, Nigeria, del 16 al 20 de mayo de 2022, para hacer un llamamiento a los Estados para que consideren la implementación de los iPack.

En la esfera de la seguridad operacional, se inició una labor en la Región Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT) para desarrollar un sistema de monitoreo de la implementación del plan de seguridad operacional para Europa. En la esfera de la seguridad operacional en la pista, se celebró un seminario regional en la Oficina EUR/NAT del 22 al 24 de marzo de 2022, en colaboración con la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), la FAA, EUROCONTROL, EUROCAE, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aéreas (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO).

La Oficina Regional Oriente Medio (MID) inició la coordinación con los Estados pertinentes para garantizar una implementación segura, eficaz y oportuna de las decisiones del Consejo de la OACI en torno al establecimiento de la región de información de vuelo/región de búsqueda y salvamento [(FIR)/(SRR)] Doha, en particular, la implementación de la fase 1 relacionada con las dimensiones aprobadas para la FIR/SRR (véase C-DEC 225/10). El 19 de abril de 2022 se celebró una reunión en línea, a la que asistieron representantes de Arabia Saudita, Bahréin, Emiratos Árabes Unidos, Qatar y la República Islámica de Irán, para deliberar sobre la implementación segura, efectiva y oportuna de las decisiones del Consejo con el objetivo de establecer la FIR/SRR Doha. Se acordó que la Oficina regional MID liderara el proyecto y que celebrara una reunión bilateral entre los Gobiernos de Bahréin y Qatar los días 1 y 2 de junio de 2022 en El Cairo, Egipto.

## **Logros de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)**

Durante el primer semestre de 2022, los PIRG y RASG celebraron con éxito todas las reuniones regulares principales, tratando continuamente las necesidades regionales en materia de aviación, y se coordinaron en numerosas áreas.

## **Desarrollo de recursos humanos**

### **Sección de Instrucción Mundial en Aviación**

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

Se realizaron ocho evaluaciones en el marco del Programa TRAINAIR PLUS (TPP) durante el período que abarca este informe. Estas evaluaciones proporcionan una mirada clara e independiente del funcionamiento de las organizaciones de instrucción y resaltan las áreas importantes que requieren mejoras. La membresía del TPP reúne a más de 100 organizaciones de instrucción.

#### *Elaboración de cursos*

Durante el período que cubre este informe, se elaboraron, reformularon o actualizaron 21 conjuntos de material didáctico reconocidos por la OACI.

#### Conjuntos de material didáctico de la OACI (CMDO)

En 2022, la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) lanzó 4 CMDO, titulados:

- a) Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) (en formato presencial y virtual);
- b) Estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) (en formato presencial y virtual);
- c) Sellos digitales visibles (VDS) para las constancias sanitarias para fines de viaje (formato de clase virtual); y
- d) Reseña general sobre gestión de frecuencias (formato en línea).

Se reformularon los siguientes tres cursos en línea:

- a) CMA-USOAP Fase 2 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG);
- b) CMA-USOAP Fase 2 – Servicios de navegación aérea (ANS); y
- c) CMA-USOAP Fase 2 – Legislación aeronáutica y Organizaciones de aviación civil (LEG/ORG).

Además, se actualizó el curso virtual, *Gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación relativos a la COVID-19 para las CAA (ASRM SP)*

#### CMD preparados por los miembros del TPP (CMDO-M)

Los miembros del TPP prepararon cuatro cursos CMDO-M en colaboración con la GAT:

- a) Gestión de la seguridad operacional aeroportuaria incorporando los PANS- Aeródromos (curso virtual);
- b) Gestión de la seguridad operacional en las pistas de aeródromos;
- c) Supervisión de la instrucción basada en competencias; y
- d) Gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM/CDM)

El contenido de los cursos se validó por la Secretaría para garantizar su cumplimiento con las disposiciones pertinentes de la OACI.

#### Conjuntos de material didáctico normalizados (CMDN)

Los miembros del TPP elaboraron nueve CMDN durante el periodo de este informe.

#### Conjuntos de material didáctico preparados en asociación (CMDA)

La GAT introdujo los siguientes CMDA nuevos en el periodo que abarca este informe:

- a) Programa para directores generales de aviación civil sobre la resiliencia de la aviación, en asociación con la Administración de Aviación Civil de Singapur (CAAS) y la Academia de Aviación de Singapur (SAA);
- b) Aspectos económicos y de negocios del transporte aéreo, en asociación con la Universidad de Amberes (Bélgica);
- c) Gestión aeroportuaria, en asociación con la Universidad de Amberes;
- d) Estrategia de fijación de precios en el transporte aéreo, en asociación con la Universidad de Amberes;
- e) Gestión de la fauna silvestre en los aeropuertos, en asociación con la Universidad de Aeronáutica Embry-Riddle (Estados Unidos); y
- f) tres módulos del diploma de posgrado en Gestión del transporte aéreo, elaborados en asociación con la Universidad Nacional de San Martín (Instituto del Transporte), Argentina:
  - i. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 1: Políticas y Planificación del Transporte Aerocomercial;*
  - ii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 2: Gestión y Desarrollo Económico del Transporte Aerocomercial;* y
  - iii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 3: Dirección y Gestión de los Recursos.*

Las actividades de instrucción y programas didácticos citados elaborados por la GAT en asociación con instituciones académicas han contribuido a la misión del Programa sobre la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP).

### *Orientaciones para la instrucción en aviación*

La GAT publicó la primera edición de la *Guía de capacitación para instructores/as* (Doc 10097) en coordinación con la Dirección de Navegación Aérea en noviembre de 2021. Este documento brinda a las personas instructoras en el ámbito de la aviación las orientaciones necesarias para cumplir con los criterios de actuación contenidos en el Modelo de competencias adaptado de la OACI para las personas instructoras, y para impartir de manera efectiva cursos de instrucción basada en competencias.

### *Participación de pasantes en los cursos de la OACI*

A finales de abril de 2022, habían asistido 91 515 participantes a los cursos de instrucción de la OACI.

### *Evaluación posterior a la instrucción*

Al 30 de abril de 2022, se habían evaluado 63 sesiones de instrucción mediante la metodología de evaluación posterior a la instrucción (PTE) diseñada para medir el impacto de la instrucción en el rendimiento en el trabajo.

### *Asociaciones en el ámbito de la instrucción*

En 2022 la OACI estableció un nuevo acuerdo de asociación con la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos para la elaboración y entrega de cursos relacionados con la seguridad operacional y con los paquetes de asistencia para la implementación (iPack), así como otras oportunidades de colaboración como programas y proyectos de creación de capacidad en varios ámbitos. En virtud de esta asociación, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos se reconoce como socia corporativa del programa TRAINAIR PLUS.

### *Proyecto de instrucción en movilización de recursos*

En 2022, la GAT finalizó y validó el curso sobre el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) que se impartirá en dos sesiones regulares. El curso se elaboró con el apoyo del Fondo de Asistencia para la Cooperación Sur-Sur (SSCAF).

## **Otras actividades de instrucción**

Para el 30 de junio de 2022 se habían programado o realizado ocho eventos de instrucción en seguridad de la aviación patrocinados por la OACI. Se programaron 35 eventos de instrucción patrocinados por la OACI para impartirse para finales de 2022 a través de la Red de Centros de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) de la OACI, conformada actualmente por 36 miembros. La OACI y la Universidad de Concordia en Montreal, Canadá, siguieron con su labor en asociación para impartir el Curso de gestión profesional de la seguridad de la aviación, que se inició en el primer semestre de 2022.

## **Cooperación técnica y asistencia**

### **Programa de Cooperación Técnica**

Al 30 de junio de 2022, el costo total de implementación del Programa de Cooperación Técnica de la OACI se estimó en 20,8 millones USD. Con diferentes modalidades de arreglos, la Dirección de Cooperación Técnica está ejecutando actualmente un total de 73 proyectos (64 proyectos de cooperación técnica y nueve proyectos de asistencia técnica) y 90 paquetes de asistencia para la implementación (iPack) en 134 países. Se estima que en 2022 se habrán ejecutado 75,1 millones USD del Programa.

**Programa de Cooperación Técnica por región  
(en millones USD)**

Región	Al 30 de junio de 2021	Al 30 de junio de 2022
África	1,4	1,1
Américas	11,4	14,1
Asia/Pacífico	0,9	1,3
Europa	0,4	0,3
Oriente Medio	2,7	4,0
<b>Total</b>	<b>16,8</b>	<b>20,8</b>

*Proyectos y revisiones recientemente aprobados*

Los proyectos de cooperación técnica de gran magnitud y revisiones de proyectos de gran magnitud que se aprobaron en el primer semestre de 2022 incluyen:

- Argentina – Refuerzo de los servicios de navegación aérea y actualización de los sistemas CNS (ARG16801)
- Chipre – Fortalecimiento de la Dirección de Aviación Civil de Chipre (CYP17801)
- México – Programa TRAINAIR PLUS para Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) (MEX07801)
- Panamá – Reforzamiento del Aeropuerto Internacional de Tocumen de Panamá (PAN03902); y
- Proyecto regional – Red digital de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) — Gestión de la red digital sudamericana (REDDIG) y administración del segmento de satélite (RLA03901).

*Paquetes de asistencia para la implementación aprobados recientemente (iPacks)*

Los nuevos paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) elaborados en este período incluyeron:

- iPack sobre la implementación del sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) para las constancias sanitarias relacionadas con los viajes (Seguridad y Facilitación)
- iPack sobre el mejoramiento de la calidad de los NOTAM para operaciones de vuelo seguras (Capacidad y Eficiencia)
- iPack sobre apoyo a las entidades de aviación civil para la realización de análisis sobre necesidades de instrucción (todos los Objetivos Estratégicos)
- iPack para el establecimiento y mantenimiento de un programa de seguridad de la carga (Seguridad Operacional)

*Fondos de donantes*

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

- Proyecto regional – Desarrollo de un Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y Mantenimiento de la Aeronavegabilidad para la Comunidad de Estados Independientes (COSCAP-CIS) (RER01901). Se recibió de AIRBUS una partida por 100 000 USD.



### *Fondos voluntarios de la OACI*

Los proyectos de asistencia técnica que recibieron contribuciones de los fondos voluntarios de la OACI en el mismo período, incluyen los siguientes:

- Santo Tomé y Príncipe – Asistencia al Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) de para el mejoramiento del Sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado (STP22801). Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE), equivalente a 345 500 USD.

Para la implementación de los iPack en nueve Estados se contó con las contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI de los siguientes donantes:

- Australia – 19 990 USD
- Malasia – 50 000 USD
- Estados Unidos (a través del fondo AVSEC/FAL) –100 000 USD

### *Programa Regular de la OACI*

Las contribuciones recibidas de la Dirección de Transporte Aéreo (ATB) para la elaboración de varios iPack ascendieron a 70 000 CAD.

La implementación de 29 iPack en 35 Estados se benefició con una contribución de 636 548 CAD de fondos del Programa Regular proporcionados por la Dirección de Navegación Aérea (ANB) y se elaboraron ocho iPack en ocho Estados con una contribución de la ATB que ascendió a 245 000 CAD, para un total de 881 548 CAD en los primeros seis meses de 2022.

### *Contratación de personas expertas*

Al 30 de junio de 2022 el número de personas expertas y consultoras internacionales contratadas ascendió a 256, además de 641 integrantes del personal nacional de proyectos, para un total de 897 funcionarios en servicio, incluidas 53 personas expertas y consultoras internacionales de misiones que ya se encontraban *in situ* al 1 de enero de 2022 atendiendo proyectos en curso.

### *Instrucción en aviación civil*

En este período, se otorgaron 313 becas equivalentes a una duración total 56,06 meses de trabajo, incluidas 261 otorgadas en el marco del memorando de acuerdo suscrito por la OACI con Indonesia, la República de Corea y Singapur para la impartición de instrucción financiada por estos países y administrada por la OACI.

Además, en el marco de los proyectos de cooperación técnica llevados a cabo por instructoras/es en los países, se capacitó a 1 350 personas empleadas en las administraciones de aviación y 83 empleadas/os recibieron instrucción de proveedores a través del componente de adquisiciones de los proyectos de cooperación técnica.

### *Equipos y subcontratos*

Se emitieron 110 órdenes de compra y subcontratos, y la ejecución total de adquisiciones para misiones ascendió a 11,4 millones USD.

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

Al 30 de junio de 2022, los ingresos estimados del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) ascendieron a 2,1 millones USD y los gastos a 4,8 millones USD, para un superávit estimado de gastos sobre ingresos equivalente a 2,7 millones USD.

## Alianzas mundiales para el desarrollo sostenible

### Movilización de recursos de los fondos voluntarios

En 2022, la movilización de recursos mediante las contribuciones voluntarias apoyó principalmente la implementación de paquetes para la implementación (iPack), las iniciativas para reforzar la igualdad de género, la asistencia brindada a la Región Asia/Pacífico (particularmente a los pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico) y el financiamiento de actividades no financiadas dentro del Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI. Esto dio lugar a que un número de Estados se comprometiera con contribuciones para dar apoyo al componente Plus del presupuesto regular del Plan de Actividades 2023-2025, el análisis de datos sobre igualdad de género, mayor acceso de las mujeres a la instrucción de la OACI, la contratación de una persona que actúe de enlace con los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico, así como iniciativas generales de apoyo a la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*. La OACI también inició la estrategia de movilización de recursos estableciendo una clara hoja de ruta de la visión, los roles y responsabilidades de la Organización con respecto a la movilización de contribuciones voluntarias en línea con el Plan de Actividades 2023-2025.

### Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas

Al igual que en años anteriores, en 2022, la OACI contribuyó a las revisiones temáticas del Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible (FPAN), programado del 5 al 15 de julio de 2022 con el patrocinio del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC) bajo el tema: *Building back better from the coronavirus disease (COVID-19) while advancing the full implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development* [Reconstruir para mejorar saliendo de la enfermedad producida por el coronavirus (COVID-19) mientras se avanza con la plena aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible], la OACI contribuyó al informe de 2020 del Secretario General de las Naciones Unidas en lo relacionado con la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para la década de 2014 a 2024.

En 2022, la OACI continuó sus iniciativas para forjar nuevas relaciones colaborativas y reforzar las asociaciones existentes. Como parte de estas iniciativas, la OACI firmó un memorando de acuerdo con el Foro Internacional para la Investigación en Aviación (IFAR) a fin de promover la innovación en la aviación y un memorando de acuerdo con el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos formalizando una nueva asociación para el desarrollo institucional y el intercambio de experiencias.

De la misma manera, se celebraron reuniones estratégicas con socios clave, incluida la reunión anual entre la OACI y el Foro Económico Mundial y la sexta reunión del Comité Mixto Unión Europea/OACI, celebrada de conformidad con un memorando de cooperación entre la OACI y la Unión Europea. En 2022 se celebraron también reuniones con personas funcionarias de alto nivel del sistema de las Naciones Unidas.

### Divulgación y sensibilización

En 2022, la OACI siguió realizando actividades de divulgación y sensibilización a fin de promover a la aviación, las actividades de la Organización y el desarrollo sostenible a escala mundial. Para tal fin, el Secretario General de la OACI pronunció las palabras de apertura y participó las deliberaciones con las partes interesadas de la industria en la sesión de Asia y el Pacífico para pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) del Pacífico, celebrada el 7 de abril de 2022.

Las actividades principales de divulgación también incluyeron campañas temáticas realizadas en cooperación con varias partes interesadas, incluida la alianza conjunta de comunicaciones con la Organización Mundial del Turismo (OMT) “Reconectar al mundo”, centrada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y los preparativos previos al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI con las partes interesadas locales e internacionales.

El Grupo de Comunicaciones de la OACI brindó apoyo diario a los medios, la academia y otros miembros del público, y la participación en los medios sociales siguió siendo congruente con los objetivos de crecimiento.

## **Estrategias de apoyo**

### **Respuesta operacional a la COVID-19**

Durante la pandemia de COVID-19, la OACI continuó con su compromiso de dar prioridad a la protección y la salud de todas las personas integrantes de la Secretaría y de las delegaciones. El 19 de abril de 2022, tras el alivio de las medidas sanitarias locales, se desactivó el Plan de Continuidad de las Actividades de la Sede de la OACI. El personal regresó a la oficina siguiendo un horario regular de trabajo o híbrido, permitiéndose el teletrabajo hasta por 3 días civiles por semana. Las oficinas regionales siguieron implementando un retorno gradual a sus predios siguiendo las instrucciones locales y el estado del plan de continuidad de las actividades de las Naciones Unidas aplicable a los respectivos lugares de destino.

La Secretaría siguió brindando el apoyo con plenos servicios de interpretación al Consejo, a sus comités permanentes y a la Comisión de Aeronavegación. Se continuó con la iniciativa de someter a prueba la solución híbrida (presencial/virtual) mediante la cual fue posible organizar reuniones híbridas seguras para los períodos de sesiones 225º y 226º del Consejo.

## **Rendimiento institucional y gestión de riesgos**

### **Gestión de riesgos**

Para ayudar a mejorar la rendición de cuentas en la OACI, se presentó al Consejo en febrero de 2022 un nuevo informe de situación sobre la gestión de los riesgos institucionales (ERM). En el informe se actualizó la información sobre la implementación del ERM en la OACI con base en las mejores prácticas de gestión de riesgos del sistema de las Naciones Unidas. Asimismo, en el informe figuró una actualización del Registro de Riesgos Institucionales indicando la situación de riesgos institucionales en la OACI.

En el primer trimestre de 2022, se elaboró el nuevo cuestionario revisado titulado Cuestionario y Declaración de Garantía de Gestión (MASD) basado en el marco de ERM de la OACI, la biblioteca de control interno y los riesgos constatados mediante las auditorías internas y externas. En adelante, el nuevo MASD incrementará significativamente la rendición de cuentas de la Secretaría lo cual conllevará a un mejoramiento de la integridad de las declaraciones de control interno de la OACI proporcionadas en los estados financieros anuales de la Organización.

La OACI se encuentra en proceso de implementar dos enfoques de gestión de riesgos de las Naciones Unidas para apoyar el desarrollo de indicadores clave de rendimiento para el ERM. Como parte del primer enfoque, la OACI está introduciendo 10 parámetros de evaluación comparativa de gestión de riesgos, propuestos por la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas, que deberán alcanzarse para el final de 2022. Como parte del segundo enfoque, se emplea un modelo de madurez de riesgos de 5 niveles avalado por el Comité de Alto Nivel sobre Gestión (HLCM) para medir la madurez del ERM de la OACI. Actualmente, la OACI se encuentra en el nivel 2 (“en desarrollo”), y su objetivo para el final de 2022 es llegar al nivel 3 (“establecido”).

La OACI sigue trabajando de cerca con el Comité Asesor sobre Evaluación y Auditoría (EAAC) para implementar estos dos enfoques de mejores prácticas para la gestión de riesgos y alcanzar los objetivos del ERM de la OACI. La gestión de riesgos también ha contado con el apoyo del registro de riesgos institucionales de la OACI. A la fecha, la OACI redujo en un 64 % sus riesgos institucionales (eliminando 9 de 14 riesgos) y dio por finalizados dos riesgos. Se continúa la monitorización periódica de los riesgos institucionales para cerciorarse de implementar medidas de mitigación.

En junio de 2022 se realizó una monitorización de los riesgos relacionados con el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, y preparó un tablero interactivo de notificación trimestral para que el Grupo de administración superior (SMG) participe activamente en el análisis de los riesgos y en la implementación de medidas de mitigación regulares. Desde junio hasta el tercer trimestre de 2022 se ha integrado el ERM a los procesos y actividades institucionales de la OACI, inclusive mediante la creación de un programa de instrucción al personal sobre la gestión de los riesgos. A través de este programa, la OACI busca generar una cultura de la gestión de los riesgos y dar prioridad al ERM en sus actividades.

### **Planificación de actividades**

El Consejo examinó el proyecto de Plan de Actividades para 2023-2025 y un informe oral de la Comisión de Aeronavegación al respecto, así como un informe oral presentado conjuntamente por el Comité de Finanzas y el Comité de Gobernanza. Tras el examen, el Consejo:

- a) tomó nota, con agradecimiento, de la labor realizada por la Secretaría en la elaboración de un proyecto de Plan de Actividades de la OACI para el siguiente trienio, presentado en la C-WP/15287, reconociendo que el documento habría de ser un documento vivo y serviría como herramienta importante de gestión y rendición de cuentas;
- b) expresó agradecimiento por las iniciativas de la Comisión de Aeronavegación con respecto al ejercicio de priorización realizado, y en este sentido, recomendó que la Secretaría continuara con un ejercicio similar como medio para garantizar, en la medida de lo posible, que todas las actividades propuestas se lleven a cabo de acuerdo con prioridades claramente establecidas y acordadas; y
- c) estuvo de acuerdo con las recomendaciones y conclusiones reflejadas en cada uno de los informes orales de la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Finanzas y el Comité de Gobernanza, y en este sentido, solicitó a la Secretaría que siguiera actualizando el proyecto de Plan de Actividades para el siguiente trienio, teniendo en cuenta los comentarios y cambios solicitados por la Comisión y los comités, con miras a presentar la siguiente versión del proyecto de Plan de Actividades al Consejo durante su 226º período de sesiones.

Después de que el Consejo formuló sus recomendaciones durante el período de sesiones 225º, la Secretaría actualizó el Plan de Actividades (como se presentó en la C-WP/15412) para reflejar las repercusiones del escenario ZNG-1 para el presupuesto regular. Se invitó al Consejo a respaldar la parte narrativa estratégica del Plan de Actividades y a aprobar los indicadores de resultados del marco de seguimiento del desempeño. El Plan de Actividades de la OACI para 2023-2025 es el primer plan de actividades de la organización elaborado de conformidad con el enfoque de gestión basada en los resultados, que proporcionara una base más sólida para la rendición de cuentas.

## Servicios jurídicos y relaciones exteriores

### Novedades en materia de tratados

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

En enero de 2022 se publicó la novena edición de las Normas y Procedimientos para el Registro Internacional (Doc 9864), que entraron en vigor el 1 de junio de 2022. Esta edición contiene enmiendas aprobadas por el Consejo en la séptima sesión de su periodo de sesiones 223º (junio de 2021), actuando en su calidad de Autoridad Supervisora del Registro Internacional. Al 1 de junio de 2022, había 81 partes en el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil de 2001 y el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil.

### Programa general de trabajo del Comité Jurídico

#### *Trigésimo octavo período de sesiones del Comité Jurídico*

El trigésimo octavo período de sesiones del Comité jurídico, presidido por la señora Siew Huay Tan (Singapur), se celebró virtualmente de las 8:00 a las 11:00 horas de Montreal, del 22 al 25 de marzo de 2022. Asistieron 286 participantes de 91 Estados miembros y seis organizaciones internacionales.

El Comité resaltó su 75º aniversario y los logros significativos en la elaboración y codificación del derecho aeronáutico internacional habiendo contribuido a la adopción de 24 instrumentos de derecho aeronáutico internacional en el ámbito de la seguridad operacional y seguridad de la aviación, responsabilidad de los transportistas aéreos, y financiación de las aeronaves.

El Comité eligió al Sr. Mohammed Mansoor Ali Hamed Al-Ruqaishi (Omán) y a la Sra. Alice Serpa Braga Della Nina (Brasil) como tercer vicepresidente y cuarta vicepresidenta. La elección fue necesaria debido a que los escaños de primer y cuarto vicepresidentes (Sr. Norberto Luongo (Argentina) y Sr. Bader AL Mubarak (Kuwait) habían quedado vacantes, por lo cual, de conformidad con el párrafo 6 (b) del reglamento, la segunda y tercera vicepresidentas, Sra. Susanna Metsälampi (Finlandia) y Sra. Ellen Manga (Gambia), automáticamente pasaron a ocupar el cargo de primera y segunda vicepresidentas, respectivamente. El Sr. Al Ruqaishi y la Sra. Serpa Braga fueron elegidos por aclamación.

Como resultado de estas consideraciones y de las decisiones adoptadas, el Comité respaldó unánimemente el siguiente programa de trabajo:

- a) revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias;
- b) aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas (sin pilotas/os) y su integración a la aviación civil;
- c) procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio que de Chicago;
- d) actos y delitos que preocupan a la comunidad de la aviación internacional, incluyendo las ciberamenazas, que podrían no estar contemplados adecuadamente en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico;
- e) promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional;

- f) estudio de cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales que dan apoyo a los servicios de navegación aérea internacional;
- g) consideración de orientaciones sobre conflictos de intereses; y
- h) implementación del Artículo 21 del Convenio de Chicago.

#### *Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias*

En el 38º período de sesiones del Comité Jurídico, quien presidía el Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD) presentó un informe de situación sobre el trabajo realizado por el grupo, que destacaba dos categorías de áreas de revisión del reglamento, a saber, aquellas que en principio gozaban de un alto nivel de acuerdo en el grupo, y aquellas que requerían de mayor análisis. Analizando la situación de las áreas citadas en torno a las cuales deliberó el WG-RRSD, el informe de situación contenía también un conjunto de proyectos de revisión propuestos para el reglamento, preparado por la relatoría del grupo y la Secretaría. El presidente del Comité concluyó que las intervenciones de las delegaciones daban a entender que apoyaban la continuación de la labor del grupo.

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

Se presentó al trigésimo octavo período de sesiones del Comité Jurídico un informe de situación de la labor del Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA) en marzo de 2022. En el Comité Jurídico se manifestó apoyo a la labor realizada por el SSG-LIPA y la necesidad de un marco jurídico común para las operaciones de aeronaves no tripuladas entre los Estados.

#### *Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12*

Se presentó al trigésimo octavo período de sesiones del Comité Jurídico un informe sobre la labor del Grupo Especial de la Secretaría establecido para estudiar la implementación del Artículo 12 por los Estados miembros e identificar los medios y mecanismos para que los Estados apoyen e incrementen su nivel de implementación.

#### *Ciberamenazas a la aviación civil*

La Secretaría presentó un informe sobre la labor del Subgrupo de Investigación sobre Aspectos Jurídicos (RSGLEG) del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC), al 38º período de sesiones del Comité Jurídico. Se informó al Comité Jurídico que el SSGC y sus grupos de trabajo, incluido el RSGLEG, se disolvería después de haber establecido el Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP). En el informe se presentó una reseña de las deliberaciones y resultados del proyecto de estudio sobre la revisión de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y su aplicabilidad a las amenazas de ciberseguridad contra la aviación civil, que tuvo lugar entre especialistas del RSGLEG y el SSGC.

El Comité tomó nota de la excelente labor llevada a cabo por el RSGLEG entre noviembre de 2018 y enero de 2022, y expresó su agradecimiento por la participación de especialistas de todas las disciplinas, lo cual subrayó el aspecto transversal de esta cuestión. Se manifestó un amplio apoyo por mantener esta cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico y la continuación de la labor sobre la consideración de la idoneidad de los instrumentos de derecho aeronáutico actuales para abordar las ciberamenazas contra la aviación civil. El Comité tomó nota, además, de las mejoras aportadas por el Convenio y Protocolo de Beijing de 2010 al enjuiciamiento en el caso de ciberataques y expresó la necesidad de seguir promoviendo su ratificación por los Estados.

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

Se presentó información actualizada al trigésimo octavo período de sesiones del Comité Jurídico sobre la situación de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional adoptados bajo los auspicios de la OACI y las iniciativas continuas para acelerar dicha ratificación. Se informó además al Comité acerca de la convocatoria y éxito del primer Evento OACI sobre los Tratados en el 40º período de sesiones de la Asamblea, habiéndose previsto un segundo evento de esta índole para el 41º período de sesiones de la Asamblea en septiembre de 2022. Se expidió una comunicación a los Estados el 11 de mayo de 2022 invitándolos a participar en este evento, que tendrá lugar los días 27 y 28 de septiembre (SL LE 4/75.1-22/53).

### *Implementación del artículo 21 del Convenio de Chicago*

El Comité Jurídico en su 37º período de sesiones, avaló, en principio, el resultado de la labor del Equipo Especial para el Artículo 21, es decir, la recomendación de incluir un modelo de Certificado de Cancelación de Matrícula en el Anexo 7 del Convenio de Chicago. El Consejo, durante la octava sesión de su 225º período de sesiones, el 7 de marzo de 2022, adoptó la Enmienda 7 del Anexo 7 incorporando un Certificado de Cancelación de Matrícula y las disposiciones correspondientes.

### **Solución de controversias**

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

En su 225º período de sesiones, el Consejo recibió un informe de situación del estado de las negociaciones entre las partes. Se informó que las partes habían continuado avanzando hacia una resolución de la controversia, la cual se había detenido temporalmente a raíz de la crisis sanitaria internacional. En vista del establecimiento del equipo especial relacionado con las obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago, las partes manifestaron su disposición de continuar con sus deliberaciones a fin de concluir las negociaciones lo antes posible.

#### Demanda A: Qatar y Bahrein, Egipto, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos (2017)

#### Demanda B: Qatar y Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017)

Atendiendo a la solicitud efectuada por el demandante el 4 de enero de 2022, y en cumplimiento de la decisión del Consejo del 9 de marzo de 2022 (C-DEC 225/9), el Consejo dejó constancia del desistimiento de la causa contra el Reino de Arabia Saudita en la demanda (A) de conformidad con el Artículo 17 (2) del Reglamento.

#### Australia y el Reino de los Países Bajos y la Federación de Rusia (2022)

Mediante nota verbal de fecha 14 de marzo de 2022, entregada el mismo día, la delegación de Australia ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Delegación del Reino de los Países Bajos ante la OACI presentaron a la Organización una demanda conjunta con su memoria correspondiente, para la solución de una controversia. La demanda se interpuso conforme a los términos del “Artículo 84 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (‘Convenio de Chicago’), los Anexos conexos, y el *Reglamento para la Solución de Controversias* (Doc 7782/2) (‘Reglamento’), y en ella se nombra a la Federación de Rusia como demandada. La demanda y la memoria correspondiente se relacionan con la “interpretación y aplicación del Convenio de Chicago” tras el “derribo de vuelo MH17 por misiles tierra-aire Buk-TELAR lanzados sobre el este de Ucrania el 17 de julio de 2014”, que los demandantes declaran como “legalmente atribuible a la Federación de Rusia y constituye una transgresión del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago”. Actuando en virtud del artículo 28 (3) del reglamento, el Presidente del Consejo decidió, el 21 de marzo de 2022, otorgar un plazo de 12 semanas para la presentación de la contramemoria por el demandado (es decir, el 13 de junio de 2022). Respondiendo a una solicitud del demandado formulada el 1 de junio de 2022, el Consejo (C-DEC 226/5) convino en otorgar al demandado plazo hasta el 2 de agosto de 2022 para presentar su contramemoria, es decir 12 semanas a partir del 10 de mayo de 2022, siendo esta la fecha en la que las versiones de la demanda y la memoria se presentaron en ruso a la Federación de Rusia.

## Métodos de trabajo del Consejo y de sus comités permanentes

Contribuyendo a la implementación de la resolución A40-20 de la Asamblea: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI, el Consejo, en sus períodos de sesiones 223º y 224º, enmendó el *Reglamento interno del Consejo* (Doc 7559), el *Reglamento interno de los Comités Permanentes del Consejo* (Doc 8146), las *Instrucciones para los grupos expertos del Comité de Transporte aéreo y del Comité sobre Interferencia ilícita* (Doc 9482) y el Anexo IV del *Código de servicio de la OACI* (Doc 7350) (véanse los C-DEC 223/3, 223/12 y 224/1). Los cambios incluyeron la estructura reconstituida de Comités, así como las enmiendas necesarias para garantizar la neutralidad de género.

Al 1 de junio de 2022, se habían publicado nuevas ediciones en todos los idiomas de trabajo de la OACI del Doc 7559 (11ª edición), Doc 8146 (7ª edición) y Doc 9482 (3ª edición).

## Consultas relativas a la Oficina regional EUR/NAT

Tras las consultas, Francia indicó que está lista para financiar las renovaciones del edificio que alberga a la Oficina regional Europa-Atlántico septentrional (EUR/NAT), del cual es propietaria junto con la Organización. En este sentido, se celebraron reuniones presenciales entre la OACI y Francia en París, el 17 y 18 de febrero, así como el 7 de abril de 2022. Las partes convinieron en reunirse virtualmente con miras a preparar una nota programática cubriendo los aspectos funcionales y técnicos, así como el presupuesto total para las renovaciones de los predios.

## Coordinación con Ottawa y Quebec con respecto a la información sobre la COVID-19

En los primeros meses de 2022, y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), continuó difundiendo debidamente la información relativa a la COVID-19 recibida de parte de las autoridades del Estado anfitrión, incluidas las circulares oficiales y actualizaciones proporcionadas por la Oficina de Protocolo del Ministerio de Asuntos Mundiales de Canadá, así como la Oficina de Protocolo de Quebec.

## Cambios del sistema de administración de justicia

De conformidad con el cambio de jurisprudencia del Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas, la OACI estableció una nueva Junta de Apelaciones, en reemplazo de la anterior Junta Asesora Mixta de Apelación. Además del trabajo de LEB de preparación de la documentación necesaria para las enmiendas del Código de Servicio y del Reglamento del Personal y de contribución a la redacción de las atribuciones para este nuevo órgano en consulta con la Asociación de Personal y quienes presiden la Junta de Apelaciones, hay integrantes de la LEB que también representan al Secretario General en las causas sometidas a la Junta de Apelaciones y al Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas y desempeñan la función de registradores (administración) de la Junta. La Junta celebró su primera audiencia de apelación en enero de 2022 y ha supervisado conversaciones alternativas de resolución de diferencias en otras dos situaciones de controversia.

## Seminario jurídico de la OACI, Seúl, República de Corea

El seminario jurídico de la OACI de 2022 organizado por la LEB y el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte de la República de Corea se celebró con éxito en Seúl, República de Corea, del 12 al 14 de abril de 2022. El seminario, que se llevó a cabo en formato híbrido, facilitó la participación de 900 personas de 114 Estados para intercambiar conocimientos y experiencia sobre cuestiones nuevas y emergentes que afectan a la aviación civil. Asimismo, avivó el impulso hacia la ratificación e implementación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional conexos por parte de los Estados. Entre los temas se incluyó la recuperación de la aviación civil internacional tras la pandemia de COVID-19, la aplicación de medidas sanitarias a bordo de las aeronaves en relación con el manejo de comportamientos perturbadores e insubordinados, aeronaves no tripuladas, ciberataques contra la aviación civil, cambio climático, apoyo a las



familias de las víctimas de accidentes aéreos, y solución de controversias entre los Estados en virtud del Convenio de Chicago. Paralelamente al seminario se celebraron eventos de conmemoración del 70º aniversario de la adhesión de la República de Corea al Convenio de Chicago así como el 75º aniversario del establecimiento del Comité Jurídico de la OACI en 1947 por el primer período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

## **Gestión de recursos humanos y equidad de género**

Al final de mayo de 2022 había 604 puestos establecidos en la OACI, 323 de los cuales eran de categoría profesional o superior y 281 de categoría de servicios generales. La representación general de las mujeres en la Secretaría en puestos de categoría profesional y superiores se mantuvo en 34 %.

La OACI continuó concentrándose en apoyar oportunidades de crecimiento profesional y desarrollo del personal. Las actividades de aprendizaje en línea se ampliaron, proporcionando acceso a instrucción ofrecida por la Escuela Superior del Personal del Sistema de las Naciones Unidas y un proveedor de enseñanza en línea, entre otros. La Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) también ofreció a los miembros acceso gratuito a los conjuntos de material didáctico de la OACI en formatos en línea en aulas.

En su 226º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó las enmiendas de la Política de la OACI sobre adscripciones. La Política se revisó para dar flexibilidad ante la dificultad de atraer candidaturas de los Estados miembros, teniendo en cuenta al mismo tiempo las prácticas aplicables en otros organismos del sistema de las Naciones Unidas.

La subdirectora encargada de Recursos Humanos de la Dirección de Administración y Servicios (ADB), señora Tolulope Agiri, inició funciones el 15 de marzo de 2022, en fecha oportuna teniendo en cuenta las muchas reformas e iniciativas en materia de recursos humanos.

### *Equidad de género*

En 2022, la OACI celebró el Día Internacional de la Mujer siguiendo el tema anual elegido por ONU-Mujeres para 2022, *Igualdad de género hoy para un mañana sostenible*. El objetivo del tema de 2022 es reconocer la contribución de las mujeres y las niñas de todo el mundo que están liderando los esfuerzos de respuesta, mitigación y adaptación al cambio climático para construir un futuro más sostenible para todas las personas. La OACI ha seguido poniendo al cambio climático y la sostenibilidad de la aviación al frente de sus actividades, las cuales siguen generando efectos en el mundo de la aviación y promueven el logro del quinto Objetivo de Desarrollo Sostenible (lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas). Como parte de estas actividades para conmemorar el Día Internacional de la Mujer, la OACI exhibió la forma como está sentando las bases del camino hacia la sostenibilidad en el sector, alentando a la vez a las mujeres y las niñas a ser líderes efectivas, poderosas y generadoras de cambio en las iniciativas para un futuro sostenible de la aviación.

La Secretaría y el Grupo Reducido sobre Cuestiones de Género (SGG) siguieron trabajando conjuntamente en la actualización de la Resolución A39-30 de la Asamblea para su adopción en el 41º período de sesiones de la Asamblea en 2022, así como en posibles oportunidades para identificar iniciativas sobre objetivos específicos relacionados con la paridad de géneros o un objetivo para el sector de la aviación en general. El propósito de esta labor es aumentar la representación de las mujeres y niñas en la fuerza laboral de la industria aeronáutica, incluida su participación en cargos administrativos y de toma de decisiones.

## Ética

En la tercera sesión de su 225º período de sesiones, el Consejo estuvo de acuerdo con la propuesta del Oficial de Ética de publicar en el sitio web público de la OACI, con sujeción a los comentarios y recomendaciones del Secretario General, el Informe anual del Oficial de Ética correspondiente a 2021, así como todo informe ulterior de esta índole, como medio para aumentar la divulgación y reforzar la transparencia institucional y la confianza del público (véase C-DEC 225/3). Esta acción fue aceptada prontamente, y tal como se hizo con el principio de multilingüismo en la OACI, el informe se encuentra disponible actualmente en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, tanto en el sitio web público de la OACI como en la Intranet.

Tras la aprobación por el Consejo del Código de Servicio de la OACI, revisado el 17 de junio de 2020, la OACI revisó y alineó el apéndice de la norma administrativa 101.1 (Norma de conducta) con la versión más reciente de las *Normas de Conducta de la Administración Pública Internacional* adoptadas en 2013 por la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI). Las *Normas de Conducta de la Administración Pública Internacional* de la CAPI, que se aplican en varias organizaciones de las Naciones Unidas, establecen una serie de normas de conducta para funcionarios/os públicas/os internacionales, cuyos principios rectores son la integridad, lealtad, independencia, imparcialidad, tolerancia, comprensión, no discriminación, igualdad entre los géneros, dignidad, y seguridad de protección del personal. El apéndice revisado de la norma administrativa 101.1 incluye, entre otros, disposiciones sobre lo siguiente: a) rendición de cuentas de todo el personal con respecto a todas las medidas tomadas, las decisiones adoptadas y los compromisos contraídos por el personal en el cumplimiento de sus funciones; b) prohibición de abuso de su autoridad o utilización de su influencia o posición de manera que sea ofensiva, humillante, incómoda o intimidadora para otra persona; c) responsabilidad con respecto al uso de los recursos de la Organización; y d) restricciones en el período posterior al empleo.

En febrero de 2022, se nombró por primera vez a una persona suplente del Ombudsperson en la OACI. Con esta medida se espera mejorar el sistema informal de solución de controversias actual de la OACI, con el fin de prevenir o disminuir los conflictos en el lugar de trabajo, abordándolos con prontitud y desde su origen para evitar, en la medida de lo posible, que se deba recurrir a los mecanismos formales de la OACI para la solución de controversias.

El 3 de marzo de 2022, se publicaron los Apéndices G, H e I del *Reglamento Interno del Consejo* a fin de establecer las reglas y procedimientos para abordar las denuncias de falta de conducta o represalias contra el Presidente o Presidenta del Consejo (Apéndice H) y el Secretario o Secretaria General (Apéndice G) así como un Código de conducta aplicable a quienes ocupan los cargos de Presidenta/Presidente del Consejo y de Secretaria/Secretario General de la OACI (Apéndice I).

Conforme a lo requerido en el Marco de Ética de la OACI revisado, la Organización estableció un acuerdo con una entidad investigativa del sistema de las Naciones Unidas. Tras las consultas con el Grupo Reducido del Consejo sobre Ética, en enero de 2022, la Organización firmó un acuerdo con la Oficina de Servicios de Supervisión Interna (OSSI) de las Naciones Unidas para establecer un mecanismo de presentación y tramitación de todos los casos de faltas de conducta. Además, la Organización se encuentra en la etapa final de sus negociaciones para un acuerdo con la Oficina de Ética de las Naciones Unidas para establecer un mecanismo de notificación directa y tratamiento de reclamos de represalias que no puedan ser tratados por el oficial/la oficiala de Ética.

## Transparencia

Se adelantaron más iniciativas para mejorar el acceso a la información del Consejo en el sitio web público de la OACI. De enero a mayo de 2022 se transmitieron en la ICAO TV, 15 sesiones y presentaciones informativas oficiosas del Consejo, para un total de 45 horas de deliberaciones entre las que se incluyeron las siguientes sesiones del Consejo:

- a) primera sesión del 225º período de sesiones del Consejo (2 de febrero de 2022)
- b) segunda sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (7 de marzo de 2022)
- c) tercera sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (14 de marzo de 2022)
- d) cuarta sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (14 de marzo de 2022)
- e) quinta sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (24 de marzo de 2022)
- f) sexta sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (24 de marzo de 2022)
- g) séptima sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (28 de marzo de 2022)
- h) octava sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (28 de marzo de 2022)
- i) novena sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (7 de abril de 2022)
- j) décima sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (7 de abril de 2022)
- k) undécima sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (7 de abril de 2022)
- l) duodécima sesión del 225º período de sesiones del Consejo de la OACI (8 de abril de 2022)

y las siguientes sesiones informativas oficiosas:

- a) sesión informativa oficiosa sobre los resultados de la decimosegunda reunión del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) (24 de febrero de 2022)
- b) sesión informativa oficiosa sobre un estudio de factibilidad por el CAEP (22 de febrero de 2022)
- c) sesión informativa oficiosa sobre los informes anuales de las oficinas regionales de la OACI (21 de febrero de 2022)

## Servicios de idiomas y multilingüismo

El Consejo avaló la Estrategia de Multilingüismo en la OACI, que busca promover un nuevo enfoque sobre el multilingüismo, no sólo en términos de servicios de idiomas, sino también para aprovechar todo el potencial de la Organización para beneficiarse al máximo de su diversidad. La estrategia abarca los servicios de idiomas, recursos humanos, comunicación estratégica, movilización de las partes interesadas y cumplimiento de las responsabilidades institucionales mediante la coordinación entre la Secretaría, el Consejo y los Estados miembros. El Consejo aprobó que se presente un proyecto de nota de estudio sobre la estrategia para el 41º período de sesiones de la Asamblea.

La Secretaría finalizó el proceso de adquisición del proyecto del Sistema de Gestión de los Servicios de Idiomas (LSMS) que es un proyecto distintivo de la iniciativa de Transformación Digital. Se estableció un acuerdo contractual entre la Secretaría de las Naciones Unidas y la OACI para la implementación de las herramientas de idiomas de las Naciones Unidas. El sistema actual seguirá funcionando en la OACI para garantizar el apoyo sin interrupciones durante el 41º período de sesiones de la Asamblea.

Además de proporcionar servicios de idiomas para el Consejo, sus comités permanentes y la Comisión de Aeronavegación, la Secretaría está gestionando activamente los requisitos de servicios de idiomas para la 41ª Asamblea, incluyendo lo relacionado con la documentación, contratación de personal independiente y apoyo de tecnología de la información y operacional.

## Seguridad de la información y gestión de la ICT

Se hizo un gran avance en lo concerniente a la Estrategia de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) de la OACI. La Secretaría dio una presentación informativa oficiosa al Consejo en su 223º período de sesiones sobre la Estrategia ICT de la OACI, y presentó información actualizada sobre la situación de la Estrategia en varias presentaciones e informes orales adicionales. La Estrategia de ICT más reciente, que es el resultado de un trabajo intenso llevado a cabo por la Secretaría en colaboración con el Centro Internacional de Cálculos Electrónicos de las Naciones Unidas (CICE) y el socio consultor del CICE, Deloitte, tiene en cuenta varios informes de auditoría y revisiones incluidas las recomendaciones del Auditor Externo (Oficina Federal de Auditoría de Suiza) y el Comité Asesor sobre Evaluación y Auditoría (EAAC), así como los riesgos institucionales pertinentes de la OACI.

Se ha determinado que la transformación digital es un componente crucial de la Estrategia de ICT, que se espera que ubique a la OACI en un camino sostenible, moderno e innovador hacia la plena realización de sus operaciones y servicios. Se presentaron otros proyectos distintivos conexos para solicitar fondos adicionales como parte del presupuesto para el siguiente trienio. Los proyectos implementados incluyen, entre otros: la migración del sistema de correo electrónico de la OACI a Microsoft Office 365; la implementación de varios módulos de Inspira como parte del Proyecto de Gestión del Capital Humano; el Proyecto de Recuperación en Casos de Catástrofe; la segregación de los correos electrónicos de la Secretaría y las delegaciones; y el Sistema de Gestión de los Servicios de Idiomas (LSMS). La migración del sistema de correo electrónico de la OACI al sistema en la nube de Microsoft Office 365 se llevó a cabo para mejorar la confiabilidad, seguridad y capacidad del sistema de correo electrónico del personal de la OACI.

Además de la evolución en el área de ICT descrita, la Organización alcanzó un nivel general de madurez de 2,0 en seguridad de la información. La OACI siguió avanzando adecuadamente en el camino para alcanzar el nivel de 2,5 al que se aspira cuando se cumpla el plazo de 3 años para la plena implementación de la Hoja de ruta de la seguridad de la información 2020-2022. El nivel objetivo se basa en la norma de la industria ISO 27001:2013 y en el nivel de integración del Sistema Modelo de Madurez de Capacidades (CMMI). La Secretaría implementó su campaña de instrucción en materia de concientización sobre la seguridad para 2022 e inició una campaña para prevenir el *phishing*, que se implementaría trimestralmente.

## Finanzas

### Actividades generadoras de ingresos

Desde el 1 de enero al 31 de mayo de 2022, más de 113 000 personas visitaron la plataforma de la biblioteca electrónica de la OACI: *ICAO eLibrary*. Se inscribieron a la plataforma aproximadamente 12 800 usuarios/os de todas las regiones de la OACI durante ese período. Hasta la fecha la biblioteca electrónica de la OACI, desarrollada para proporcionar acceso gratuito en la web a las publicaciones de la OACI, ha otorgado acceso a más de 466 publicaciones.

## RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2022 EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 40° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

### **A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

La Asamblea de la OACI, en su 39° período de sesiones, convino en ampliar el ciclo de vida del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) mediante actualizaciones menores cada tres años y actualizaciones mayores cada seis años, según fuera pertinente, para ofrecer estabilidad. Si bien la sexta edición del GANP, respaldada por la Asamblea de la OACI en su 40° período de sesiones, constituyó una actualización mayor, se propone una séptima edición con actualizaciones menores para obtener el respaldo de la Asamblea de la OACI durante su 41° período de sesiones. Como parte de las actualizaciones previstas, se propone refinar las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) e incorporar adiciones al marco de eficiencia en el área clave de rendimiento de seguridad operacional, al igual que establecer una correlación entre los elementos esenciales básicos y las preguntas del protocolo del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

### **A40-2: Protección de registros de investigación de accidentes e incidentes**

El Grupo Experto en Investigación de Accidentes examina periódicamente las disposiciones sobre protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes, pero no se proponen otras enmiendas a estas disposiciones. Se adoptaron algunas disposiciones sobre la disponibilidad de información sobre accidentes e incidentes; además, se está proponiendo introducir otras enmiendas conexas en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, a fin de someterlas a la consideración de la Comisión de Aeronavegación durante el actual período de sesiones.

### **A40-3: Protección de los datos e información sobre seguridad operacional recopilados para mantener o mejorar la seguridad operacional, así como de los registros del registrador de vuelo en operaciones normales**

La Secretaría, en conjunto con el Grupo para la Aplicación de la Protección de la Información sobre Seguridad Operacional (SIP IG), trabaja actualmente para tratar las cuestiones planteadas por los Estados con respecto al cumplimiento de las disposiciones del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* en materia de protección de los registros del registrador de vuelo o sus transcripciones en operaciones normales. Se tiene programado que la Comisión de Aeronavegación lleve a cabo el examen preliminar de la propuesta de enmienda del Anexo 6 en el período de sesiones del otoño de 2022.

### **A40-4: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

Se examina periódicamente la Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea. Actualmente, no se requiere introducir cambios en la declaración.

### **A40-5: Mecanismos regionales de apoyo a la implementación**

Se examinan periódicamente los mecanismos regionales de apoyo a la implementación relacionados específicamente con los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). La Secretaría sigue apoyando los procesos de planificación regional y presentando periódicamente a la Comisión de Aeronavegación y al Consejo informes sobre los resultados de las reuniones de planificación regional.

#### **A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables**

Durante su 217º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó el Sistema Mundial de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (GASOS). Posteriormente, la Asamblea, en su 40º período de sesiones, adoptó la Resolución A40-6 — *Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables*. La Secretaría sigue apoyando a las organizaciones de cooperación regional a través de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las plataformas de cooperación de las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) y el programa GASOS.

#### **A40-7: Nuevos participantes**

Se iniciaron las deliberaciones preliminares entre la Comisión de Aeronavegación y la Secretaría con respecto a la movilidad aérea avanzada para determinar el trabajo que podría llevarse a cabo.

#### **A40-8: Disposiciones globales para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos**

Durante la cuarta reunión del Grupo Experto en Diseño y Operaciones de Aeródromo (ADOP/4) (15-24 de febrero de 2022), las personas integrantes del grupo experto acordaron unánimemente crear una ficha de trabajo para el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos, así como un enfoque por fases propuesto por la persona integrante del grupo designada por el Canadá. En espera de que la Comisión de Aeronavegación apruebe la ficha de trabajo (véase C-MIN 223/5), se inició el trabajo preparatorio que dará como resultado, en la primera fase, la producción de una circular de la OACI, a la que seguirán, más tarde, normas y métodos recomendados (SARPS) de alto nivel en el Anexo 14 — *Aeródromos* que se relacionan con el tema. Un total de nueve Estados y dos organizaciones internacionales han expresado interés en la ficha de trabajo.

#### **A40-9: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

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

La OACI ha seguido promoviendo sus principios básicos relativos a la protección del consumidor y actualizando su compendio para resumir las diferentes reglas adoptadas por los Estados en la esfera de la protección del consumidor y, en particular, de los derechos de las personas que viajan por vía aérea. Este compendio está disponible en el sitio web de la OACI<sup>2</sup> y actualmente contiene información sobre 189 Estados miembros y cuatro organizaciones regionales. Se alienta a los Estados y a las partes interesadas afectadas a proporcionar comentarios a la OACI respecto a la base de datos y a sus experiencias en aplicar los principios básicos de la OACI.

De conformidad con la Resolución A40-9, la OACI realizó una encuesta en diciembre de 2019 entre los Estados miembros sobre la asistencia a pasajeras y pasajeros en caso de interrupción masiva de servicios aeroportuarios y de las líneas aéreas y sobre la aplicación de los principios básicos de la OACI relativos a la protección del consumidor. Muchos Estados confirmaron que encontraron que los principios eran útiles, servían de guía y fuente de inspiración en la definición de sus políticas y prácticas normativas y operacionales y, especialmente, en definir sus nuevas políticas nacionales en materia de protección del consumidor o en revisar y enmendar las existentes. El informe completo de la encuesta<sup>3</sup> se publicó en el sitio web de la OACI.

<sup>2</sup> Compendio de la OACI sobre protección del consumidor: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>

<sup>3</sup> Encuesta sobre la asistencia a pasajeras y pasajeros y sobre los principios básicos de la OACI relativos a la protección del consumidor: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report\\_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf)



La OACI ha seguido promoviendo y vigilando la aplicación de su visión de largo plazo para la liberalización del transporte aéreo adoptada durante la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6). Durante la decimosexta reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/16), celebrada en abril de 2022, las personas integrantes del Grupo Experto examinaron el progreso alcanzado con respecto a la elaboración de un convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, examen que se realizó mediante dos sesiones informativas oficiosas de los grupos expertos y, también, por medio de grupos de trabajo pequeños. La labor futura en esta área tendrá lugar por medio de un grupo de trabajo establecido por el Grupo Experto para resolver las cuestiones de interés pendientes, con miras a hacer avanzar más esta tarea.

El Grupo Experto también reconoció la función esencial de los servicios exclusivamente de carga durante la pandemia de COVID-19 y el hecho de que la demanda de servicios de carga aérea continuará aumentando, habida cuenta de la creciente expansión de las operaciones de comercio electrónico. El Grupo Experto estableció un grupo de trabajo con el objetivo de examinar si existen justificaciones suficientes para recomendar al Comité de Transporte Aéreo la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar un mayor grado de liberalización de los servicios de carga aérea. El Grupo Experto también creó un grupo de trabajo similar para realizar una evaluación exhaustiva a fin de determinar si es preciso elaborar orientación sobre la reglamentación económica de las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves no tripuladas, en vista del crecimiento de las operaciones transfronterizas.

En marzo de 2020 y agosto de 2021, se celebraron talleres y simposios regionales en las regiones de África y Oriente Medio para promover las políticas y la orientación de la OACI en materia de reglamentación económica del transporte aéreo internacional y para mejorar el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria a fin de apoyar el desarrollo de la aviación y el proceso de recuperación de los efectos de la pandemia de COVID-19.

A la luz de repercusiones sin precedentes producto de la pandemia y de conformidad con la [Recomendación 11 del Informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación \(CART\) creado por el Consejo de la OACI](#), la Organización elaboró un compendio de las mejores prácticas de los Estados para la planificación de la respuesta de emergencia o contingencia ante trastornos del sistema de aviación. El compendio está disponible en el [sitio web de la OACI](#). A través de esta plataforma, la OACI podrá compartir información y las mejores prácticas de los Estados en caso de que se trastoque el sistema de aviación civil.

De acuerdo con la Resolución A40-9 de la Asamblea, en la que se pide al Consejo que mejore la cooperación, el diálogo y el intercambio de información sobre competencia leal, la OACI amplió el alcance del compendio de políticas y prácticas de competencia para incluir información general sobre comportamientos anticompetitivos, según lo descrito en las políticas de la OACI y conforme a las leyes generales de competencia. Con el objetivo de promover enfoques normativos compatibles, el compendio también cubre varias formas de cooperación en el campo de la competencia, incluidos ciertos casos de cooperación bilateral y marcos regionales más amplios. El compendio ahora abarca 189 Estados, o 98 % de los Estados miembros de la OACI.

La OACI apoya a los Estados en la construcción (y reconstrucción) de la conectividad aérea a través de la Conferencia OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN), que ofrece una plataforma para mejorar la eficiencia de las negociaciones y consultas en materia de servicios aéreos. Antes de producirse la pandemia, la conferencia se celebró en Aqaba, Jordania, en diciembre de 2019. El evento subsiguiente tuvo que aplazarse de diciembre de 2020 a diciembre de 2021, momento en que se celebró en un contexto híbrido con una tasa de participación excelente, ya que asistieron más de 70 Estados, alcanzándose así niveles previos a la pandemia.

## *APÉNDICE B – Impuestos*

La OACI ha venido siguiendo de cerca las novedades y promoviendo la aplicación de las políticas de la Organización en materia de impuestos que figuran en los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632) en colaboración con los Estados miembros y organizando conferencias. En agosto de 2021, se publicó una tercera edición actualizada del Suplemento del Doc 8632. El documento contiene una compilación de respuestas de los Estados miembros relativas a su grado de aplicación de las resoluciones consolidadas sobre impuestos.

En marzo de 2021, se organizaron talleres de creación de capacidad, conjuntamente con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), sobre vigilancia económica y regulación para el desarrollo sostenible del transporte aéreo en África, poniendo énfasis en la proliferación de impuestos. Se organizarán eventos similares en otras regiones.

## *APÉNDICE C – Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea*

Se están realizando esfuerzos permanentes para actualizar los criterios y los textos de orientación de la OACI en materia de derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, con miras a contribuir a una mayor eficiencia y mejorar la rentabilidad de la prestación y operación de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. En particular, en 2020, se revisó y publicó el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562); actualmente, se está realizando una revisión exhaustiva del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

Para evaluar el grado de aplicación por los Estados de las políticas de la OACI en materia de derechos, se realizó una encuesta en línea en 2020. Los resultados de ésta, que se publicaron en el sitio web de la OACI, se concentraron en cuatro áreas: el conocimiento de las políticas de la OACI; las normas y reglamentos nacionales sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea; la aplicación de las políticas de la OACI; y las formas de vigilancia económica adoptadas por los Estados. Se está llevando a cabo trabajo de seguimiento en coordinación con las oficinas regionales de la OACI para idear estrategias de posibles medidas de mejoramiento basadas en hallazgos clave respecto a la situación regional.

Además, se están realizando esfuerzos constantes por acrecentar el conocimiento de las políticas de la OACI sobre derechos y mejorar su aplicación por los Estados a través talleres y webinarios conjuntos con organizaciones internacionales y regionales. En marzo de 2021, se llevaron a cabo talleres de creación de capacidad sobre vigilancia económica y regulación para el desarrollo sostenible del transporte aéreo en África en colaboración con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC). Se organizarán eventos similares en otras regiones.

En términos de gestión y financiamiento de infraestructura de aviación, se están elaborando herramientas y orientación adicionales, lo que comprende la finalización del proyecto de orientación independiente sobre análisis de rentabilidad y análisis de costo-beneficios; y análisis de costo-eficacia y análisis de repercusiones económicas; además del trabajo en curso destinado a crear mecanismos de recuperación de costos para la prestación de servicios meteorológicos y servicios de información meteorológica espacial y hacer frente a las repercusiones económicas de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y los posibles mecanismos de derechos para la prestación de servicios a los UAS.

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

Durante la tercera reunión del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP/3), celebrada en junio de 2021, las personas integrantes del Grupo Experto examinaron la situación del Programa de Estadísticas de la OACI y, en particular, los temas relacionados con la calidad y la notificación de los datos,



la cobertura, los megadatos y los principios del marco de aseguramiento de la calidad que aplica la OACI a sus actividades estadísticas siguiendo las recomendaciones de las Naciones Unidas. El Grupo Experto también cubrió asuntos relacionados con los pronósticos de tráfico posteriores a la pandemia de COVID-19, los pronósticos de personal de aviación titular de licencias y el índice de competitividad global. Sus integrantes se aseguraron de que el Programa de Estadísticas de la OACI se ajustara a las necesidades de la Organización y ayudara a cumplir sus objetivos estratégicos.

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

Es estrecha cooperación con las Naciones Unidas, sus organismos y otras organizaciones internacionales, la OACI contribuyó a los tres volúmenes del informe<sup>4</sup> del Comité de Coordinación de las Actividades Estadísticas (CCAEE) de las Naciones Unidas, *How COVID-19 is changing the world: a statistical perspective*.

Se estableció una colaboración estrecha con la Unión Postal Universal (UPU) con el propósito de aprovechar las fuentes de megadatos para mantener bajo observación y analizar de manera efectiva las limitaciones logísticas internacionales del comercio electrónico.

La OACI ha seguido proporcionando datos e indicadores de transporte aéreo a las Naciones Unidas para apoyar sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente indicadores de transporte para vigilar el avance en el logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, Objetivo 9.1 (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). Actuando como organismo custodio responsable del indicador 9.1.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte)<sup>5</sup>, la OACI proporcionó datos e indicadores actualizado a las Naciones Unidas en marzo de 2020, 2021 y 2022.

Se realizaron sesiones prácticas y seminarios sobre datos de aviación y análisis en República Dominicana (noviembre de 2019), en Côte d'Ivoire (febrero de 2020) y en línea con los Estados ante los cuales está adscrita la Oficina Oriente Medio (MID) (septiembre de 2021).

Los gráficos OACI de tránsito aéreo COVID-19 se publicaron en mayo de 2020 para ofrecer herramientas de información con datos interactivos para monitorear cuatro aspectos del impacto de la COVID-19 en la aviación civil: el impacto operacional, el impacto económico, la utilización de aeronaves y el tráfico aéreo entre pares de países. Además, se definieron escenarios de pronósticos posteriores a la COVID-19 para actualizar los pronósticos a largo plazo (LTF) de público pasajero, a fin de tener en cuenta los impactos a corto plazo de la pandemia de COVID-19 y la futura recuperación a largo plazo. Esto exigió una combinación de datos macroeconómicos actualizados y de estimaciones recientes del desplome de la demanda (medida por los cambios de pasajeros-kilómetros de pago (RPK)) en la industria de la aviación.

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

En la Decimoprimer Reunión departamental de estadística (STA/11), se revisaron las actividades de la OACI en el área de pronósticos de tráfico aéreo y planificación en consonancia con la Resolución A40-9 de la

<sup>4</sup> <https://unstats.un.org/unsd/ccsa/documents/covid19-report-ccsa.pdf>

<sup>5</sup> <https://sdgs.un.org/es/goals/goal9>

Asamblea, mediante la cual se pedía al Consejo que actualizara el conjunto único de pronósticos de tráfico a largo plazo (LTF) a partir de los cuales pueden construirse pronósticos adaptados y/o más detallados. Los LTF se actualizaron tomando como referencia el año 2018, en tanto que se construyeron escenarios de pronósticos posteriores a la COVID-19 a través del Grupo de Trabajo Multidisciplinario sobre Pronósticos de Tráfico a Largo Plazo (MDWG-LTF). Los LTF de la OACI se pusieron a disposición de los Estados miembros en el sitio web de la OACI<sup>6</sup>, y es posible consultar pronóstico más detallados en la plataforma de soluciones de datos de aviación civil (iCADS)<sup>7</sup> para cubrir las necesidades de planificación y ejecución de los Estados posteriores a la pandemia.

Durante la STA/11, también se tomó en consideración el progreso alcanzado en la creación del marco metodológico<sup>8</sup> de la cuenta satélite de aviación (ASA) para medir la contribución económica de la aviación a las economías nacionales. Los Estados aplicarán la metodología ASA como marco tipo para medir el impacto económico y social de las actividades de la aviación civil y a fin de garantizar financiación e inversiones para el sector del transporte aéreo.

Se realizaron estudios sobre las diferencias regionales de las economías de explotación de las líneas aéreas internacionales para los años 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019; actualmente, está en curso un estudio para el año 2020. Los resultados se publican en circulares cada dos años. Con base en los resultados de estos estudios, se proporcionaron anualmente al Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) los valores de las ponderaciones mundiales y por zona a fin de establecer factores de prorrateo de los ingresos para viajes de pasajeros entre líneas aéreas.

La Secretaría desarrolló una aplicación<sup>9</sup> 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. En la aplicación se cargan previamente varios análisis como el valor neto actual (NPV), la tasa interna de rendimiento (IRR) y la relación costo-beneficio. Se desarrolló una aplicación en línea, Aero Tariffs<sup>10</sup>, para convertir el documento impreso *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100) en una herramienta de web que proporciona una plataforma analítica para formular y evaluar comparativamente las políticas de fijación de derechos aeroportuarios y de navegación aérea.

La OACI ha seguido activamente de cerca los impactos económicos<sup>11</sup> de la pandemia de COVID-19 en la aviación civil. A partir del 21 de febrero de 2020, se han venido publicando periódicamente en el sitio web de la OACI informes detallados y pronósticos ajustados.

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

#### **A40-10: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

En su 40º período de sesiones, la Asamblea de la OACI reafirmó la importancia y urgencia de que todas las partes interesadas se comprometan a escala mundial a tomar medidas para atender en colaboración la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil y adoptó la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación. También hizo un llamamiento a la OACI para que desarrollara un plan de acción que sirviera de apoyo en la aplicación de dicha estrategia y continuara asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad se

<sup>6</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>

<sup>7</sup> <https://data.icao.int/iCADS>

<sup>8</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Satellite/Pages/default.aspx>

<sup>9</sup> <https://data.icao.int/CBA/>

<sup>10</sup> <https://data.icao.int/aerotariffs>

<sup>11</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

consideraran y coordinaran de manera transversal. Además, tomó nota de que existían algunas deficiencias en la estructura destinada a tratar la ciberseguridad en la OACI y analizó un conjunto de criterios que podrían servir de apoyo para modificar la estructura de ciberseguridad.

### **Plan de Acción de Ciberseguridad**

De conformidad con la Resolución A40-10, la OACI desarrolló y publicó, en noviembre de 2020, el Plan de Acción de Ciberseguridad para apoyar a los Estados y a las partes interesadas en la aplicación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación. El Plan de Acción de Ciberseguridad ofrece las bases para que la OACI, los Estados y las partes interesadas trabajen juntos y contiene propuestas sobre una serie de principios, medidas y acciones para lograr los objetivos de los siete pilares de dicha estrategia.

Teniendo en cuenta las prioridades de los Estados miembros que cambian debido a la actual crisis de la COVID-19 y la experiencia que tienen los Estados y las partes interesadas en la implantación de iniciativas de ciberseguridad de la aviación en sus países y organizaciones, la OACI llevó a cabo una revisión del Plan de Acción de Ciberseguridad y publicó la segunda edición del documento en enero de 2022. La revisión comprendió la simplificación de la redacción del documento para que resultara más claro y conciso. También, abarcó una revisión exhaustiva de las acciones descritas, que se aclararon en términos de acciones, indicadores y tiempo de inicio.

### **Estudio de viabilidad del mecanismo para abordar la ciberseguridad en la OACI**

En su 40° período de sesiones, la Asamblea de la OACI tomó nota de los múltiples órganos que participan para abordar la cuestión de la ciberseguridad en la OACI y expresó preocupación respecto a la posibilidad de que existan lagunas, duplicación e incongruencia y falta de transparencia. Con el propósito de atender estas preocupaciones, la Asamblea pidió a la OACI que incorpore el trabajo de estos grupos en una estructura general y debatió en torno a un conjunto de criterios que podrían servir de base a una estructura rectificadora de gobernanza de la ciberseguridad.

El Consejo, durante su 218° período de sesiones, respaldó la metodología para desarrollar un estudio de viabilidad y el análisis de carencias del mecanismo para abordar la ciberseguridad. Las dos primeras fases del estudio se presentaron durante el 219° período de sesiones del Consejo. Éste pidió a la Secretaría que considerara más detenidamente y actualizara el estudio de viabilidad, y delegó la autoridad en el Presidente del Consejo para que considere el establecimiento de un grupo de trabajo pequeño compuesto por representantes en el Consejo y miembros de la Comisión de Aeronavegación (ANC) para que desarrolle la tercera fase del estudio de viabilidad con la asistencia de la Secretaría. El grupo de trabajo pequeño se reunió en numerosas ocasiones entre noviembre de 2020 y enero de 2021, consideró varias opciones de gobernanza y recomendó una solución, que se aprobó durante el 222° período de sesiones. La nueva estructura de gobernanza para la ciberseguridad en la OACI comprende:

- a) la reestructuración del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC) en un grupo experto en ciberseguridad que rinde informe al Comité de Seguridad de la Aviación;
- b) la integración del Grupo de Estudio sobre el Marco de Confianza en la estructura de grupos expertos de la ANC; y
- c) el establecimiento del Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad (AHCCC) dependiente del Consejo. El Comité está integrado por un miembro del Comité de Transporte Aéreo, del Comité de Seguridad de la Aviación, la ANC y cada uno de los grupos expertos y grupos de especialistas de la OACI que se ocupan de asuntos de ciberseguridad en el marco de sus programas de trabajos. Se espera que el Comité ofrezca al Consejo, y a toda persona que participe en actividades relacionadas

con la ciberseguridad en la OACI, un punto focal único para todas las actividades de la OACI relacionadas con la ciberseguridad, con lo que se elevará el nivel de rendición de cuentas y se mejorará la transparencia, la eficiencia y la coordinación del trabajo que realiza la OACI en relación con estos temas. El Consejo, durante su 224º período de sesiones, aprobó las atribuciones del AHCCC.

Luego de la decisión del Consejo respecto a la nueva estructura de gobernanza, se estableció el Grupo Experto en Ciberseguridad durante el 225º período de sesiones del Consejo y la primera reunión de dicho Grupo Experto se celebró en mayo de 2022. La ANC, durante su 219º período de sesiones, aprobó la conversión del Grupo de Estudio sobre el Marco de Confianza en un grupo experto de la ANC.

### **Suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional frente a las ciberamenazas a la aviación civil**

En el marco de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación se hace un llamamiento para analizar los instrumentos jurídicos pertinentes a fin de determinar cuáles son las disposiciones jurídicas clave que existen o faltan para la prevención, el enjuiciamiento y la reacción oportuna ante los ciberincidentes. Esta tarea se tuvo debidamente en cuenta en el Plan de Acción de Ciberseguridad a título de acción establecida para la OACI. Es así que el SSGC creó el Subgrupo de Investigación sobre Aspectos Jurídicos (RSGLEG). El subgrupo se integró con personas expertas en aspectos jurídicos y de ciberseguridad a fin de garantizar que se dispusiera de todo el conocimiento especializado necesario para tratar sus objetivos. En la última reunión celebrada en enero de 2022, el RSGLEG no finalizó el estudio. En cambio, convino en que el documento sentaría las bases para realizar deliberaciones ulteriores durante el 38º período de sesiones del Comité Jurídico, que tuvo lugar en marzo de 2022, y se presentaría para su consideración.

### **Textos de orientación**

De conformidad con el Plan de Acción de Ciberseguridad, la OACI elaboró textos de orientación para apoyar a los Estados y a las partes interesadas al abordar la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil, así como orientación sobre el Protocolo del Semáforo (TLP) y la política y la cultura de ciberseguridad en la aviación civil.

### **Actividades de sensibilización y divulgación**

Sensibilizar a los Estados y a las partes interesadas respecto a la importancia de tratar la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil ha constituido una actividad central de la OACI. La Organización ha venido y sigue trabajando directamente en la organización de conferencias, reuniones y webinarios nacionales, regionales e internacionales, y participando en estos eventos, para: promover la cooperación entre todas las partes interesadas que trabajan en los ámbitos de la ciberseguridad y la ciberresiliencia; promover la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación y el Plan de Acción de Ciberseguridad; y hacer valer, entre los Estados miembros, la importancia de 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) de 2010 como medio de ayudar en la disuasión de ciberamenazas y en la aplicación de penas por ciberataques a la aviación civil.

## **A40-11: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

### *APÉNDICE A – Criterios generales*

En los últimos años, se han aprendido lecciones útiles en la implementación del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y esa experiencia se tienen en cuenta al refinar el GASeP con la intención de que esto mejore continuamente la seguridad de la aviación.

En este contexto, la Oficina de Supervisión Interna (OIO) de la OACI realizó una evaluación del GASeP entre abril y noviembre de 2021. El propósito de la evaluación fue hacer un análisis de alto nivel de la pertinencia, coherencia, eficacia, eficiencia y sostenibilidad del GASeP en mejorar la seguridad de la aviación mundial, así como formular recomendaciones para mejorar los resultados generados y la gestión del GASeP. La evaluación reveló que el GASeP había constituido un marco útil y pertinente para hacer avanzar la seguridad de la aviación y para que la visibilidad de la seguridad de la aviación llegara al plano político.

Sin embargo, el objetivo ambicioso del GASeP para 2020, a saber, que el 80 % de los Estados tenga más del 65 % de implementación efectiva (EI), no se logró. El próximo objetivo ambicioso del GASeP es que el 90 % de los Estados tenga más del 80 % de EI a fines de 2023. Todas las oficinas regionales de la OACI mantienen datos de auditoría relacionados con los Estados ante los que están acreditadas, junto con el calendario del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP), y trabajan con los Estados para detectar oportunidades de asistencia y creación de capacidad. El logro de los objetivos ambiciosos de 2023 y 2030 dependerá sólo de la voluntad política y de las decisiones en materia de definición de políticas de cada Estado miembro.

Al respecto, se han emprendido muchas actividades para facilitar y promover la implementación del GASeP por todas las partes interesadas, las cuales han incluido diversas iniciativas de la Sede de la OACI y el apoyo fundamental de las oficinas regionales. Se han puesto en marcha varias iniciativas de mejoramiento de la capacidad para apoyar las acciones asociadas al GASeP. Además, los simposios de la OACI desempeñan una función importante en promover el intercambio de conocimientos de seguridad de la aviación, el aprendizaje recíproco y el examen por pares en todas las regiones de la OACI. En 2019, la OACI celebró su Simposio Mundial sobre Seguridad de la Aviación, que tiene lugar cada año y se centró en innovaciones actuales y futuras en tecnología y procesos de seguridad de la aviación. El simposio tuvo lugar una semana antes del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En 2020, el simposio tuvo por tema *Atar cabos para mejorar la cultura de la seguridad*, y en 2021, su tema fue: *AVSEC: una situación ni común ni corriente*. El simposio de 2021 contó con sesiones especiales para conmemorar el 20º aniversario de los ataques del 11 de septiembre de 2001. Cada simposio contó con la asistencia de representantes de numerosos Estados y de la industria. Gracias a este sólido compromiso mundial, el GASeP sigue siendo indispensable para atender las prioridades de seguridad de la aviación de los Estados.

La Secretaría ha continuado ofreciendo trimestralmente a los Estados y a otras partes interesadas acceso a datos sobre la implementación del GASeP en el portal seguro GASeP de la OACI. Asimismo, la Secretaría participó en varios webinarios y eventos organizados por distintas organizaciones regionales y de la industria para difundir la labor que se está realizando al respecto.

Después de considerar la evaluación del GASeP realizada por la OIO, el Consejo de la OACI acogió con satisfacción las tres recomendaciones de la OIO y el Plan de Acción de Gestión de la OACI, al tiempo que señaló que su aplicación tendrá repercusiones en materia de recursos. El Consejo también acordó que el informe de evaluación de la OIO podría servir como punto de partida para mejorar la implementación del GASeP y actualizar el Plan sobre la base de la experiencia adquirida en el período 2017-2022. El Consejo también señaló que el Equipo Especial sobre el GASeP debía reactivarse para considerar las recomendaciones en el informe de evaluación.

*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 destacando la importancia de ser parte en los convenios de seguridad de la aviación por medio de sesiones informativas y reuniones de alto nivel.

*APÉNDICE C – Medidas de seguridad de carácter técnico*

La importancia de una sólida cultura de la seguridad en la aviación se destacó en la Resolución A40-11. La Asamblea recomienda que la OACI continúe trabajando en la creación de herramientas para elevar el nivel de conciencia y de cultura respecto a la seguridad, haciendo de ello una prioridad y designando el año 2020 como Año de la Cultura de la Seguridad (YOSC). Debido al fuerte impacto de la pandemia de COVID-19 en la aviación en 2020, el Consejo de la OACI decidió aplazar el YOSC hasta 2021 (véase C-MIN 220/7).

En la comunicación a los Estados AS8/23 – 20/125 (de fecha 13 de noviembre de 2020), la Secretaria General de la OACI alentó a los Estados a que, en colaboración con la industria y otras organizaciones, apoyen las actividades de cultura de la seguridad. La Secretaria General también pidió a todas las entidades que realizaran iniciativas y eventos prácticos de cultura de la seguridad a lo largo de 2021 y posteriormente, a fin de ayudar promover una cultura sólida y eficaz de seguridad en la aviación. El boletín electrónico EB 2021/018 de la OACI (de fecha 18 de mayo de 2021) también contenía información sobre el YOSC y sugerencias para apoyar la iniciativa.

La OACI llevó a cabo una serie de iniciativas y actividades en ocasión del Año de la Cultura de la Seguridad y desarrolló distintas herramientas y recursos sobre el tema en cuestión a lo largo de 2021. Se ocupa de dicha labor un equipo de proyectos de la Secretaría de la OACI en la Sede destinado a ejercer esa función en coordinación con las oficinas regionales y los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI.

Se creó la página web<sup>12</sup> de la OACI sobre de cultura de la seguridad, que se conservará como recurso permanente. La página web contiene mejores prácticas en materia de cultura de la seguridad que provienen de Estados, la industria y otras organizaciones, así como textos de orientación, vídeos, volantes, guías prácticas, material didáctico, juegos de preguntas y respuestas, listas de verificación, preguntas frecuentes y artículos con consejos y mejores prácticas sobre esta temática. También contiene preguntas de autoevaluación para que las organizaciones puedan evaluar y mejorar su cultura de la seguridad. En el sitio web hay, además, una serie de boletines sobre el Año de la Cultura de la Seguridad para dar a conocer las novedades y recursos relativos a dicha cultura.

La OACI celebró numerosos eventos mundiales en ocasión del YOSC, incluido el simposio anual sobre seguridad de la aviación de septiembre de 2021. Este simposio se apoyó en el éxito de su edición de 2020 cuando la Secretaria General de la OACI lanzó oficialmente el YOSC. En estos eventos, oradores prestigiosos de los Estados y la industria compartieron ideas y mejores prácticas sobre la cultura de la seguridad. En febrero de 2022, la OACI también celebró un webinar de cultura de la seguridad, durante el cual el YOSC fue oficialmente clausurado por el ahora Secretario General. En el webinar se destacaron los logros mundiales de 2021 en materia de cultura de la seguridad y los oradores tuvieron la oportunidad de compartir sus experiencias en torno al YOSC. En dicho webinar también se puso énfasis en las distintas herramientas, recursos y orientación disponibles que permiten a todos los que trabajan en la aviación concentrarse de manera permanente en la cultura de la seguridad, y los oradores dispusieron de una plataforma para compartir ideas y mejores prácticas de seguridad.

---

<sup>12</sup> [www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx)



La comunidad de la aviación civil internacional apoyó los esfuerzos tendientes a crear un mayor nivel de conciencia respecto de la seguridad y a promover una cultura decidida y efectiva de la seguridad en las operaciones de la aviación en todo el mundo a lo largo de 2021. En la página web de la OACI sobre cultura de la seguridad está disponible en inglés un documento de resumen<sup>13</sup> de los logros mundiales del YOSC. En el documento se destacan varios eventos, campañas e iniciativas sobre cultura de la seguridad, así como mejores prácticas y textos de orientación sobre dicho tema elaborados y proporcionados por la comunidad de la aviación.

La OACI sigue promoviendo una serie de nuevos productos de asistencia en el ámbito de la cultura de la seguridad, entre ellos: un conjunto interactivo de material didáctico para aprendizaje en línea; un cortometraje, fichas con temas de debate para usar en capacitación, reuniones informativas y otras actividades de asistencia; y recursos personalizables (plantillas) en apoyo de las campañas locales de cultura de la seguridad.

La OACI tomó medidas para adoptar, sin demora, normas que permitan fortalecer las medidas de respuesta ante amenazas internas. La Enmienda 17 del Anexo 17 — *Seguridad*, adoptada por el Consejo en noviembre de 2019, surtió efecto el 30 de marzo de 2020. La Enmienda 17 se derivó de propuestas formuladas durante la 30ª reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/30), celebrada del 13 al 17 de mayo de 2019, a fin de garantizar que las medidas del Anexo 17 sean proporcionales al nivel de amenaza interna para la aviación civil. La enmienda incluyó, entre otros aspectos, definiciones revisadas sobre las verificaciones de antecedentes y disposiciones nuevas y revisadas en materia de evaluaciones de la vulnerabilidad, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso e inspección del personal.

La Secretaría actualizó sus textos de orientación pertinentes del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973, de distribución limitada), a fin de tener en cuenta la necesidad de inspeccionar a todo el personal antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, como lo ordena la norma 4.2.5 del Anexo 17.

Además, se realizó una revisión holística de los textos de orientación existentes que tratan de las amenazas internas y, más específicamente, de la inspección de vehículos, y, en consecuencia, se hicieron ajustes.

Asimismo, a fin de cubrir la aplicación de la norma 4.2.6, se produjeron nuevos textos de orientación sobre el uso de tecnología de inspección capaz de detectar la presencia de explosivos.

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

Con miras a cumplir la Resolución A40-11 de la Asamblea, Apéndice D, sobre el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI, la Secretaría introdujo mejoras en el USAP para garantizar una misma interpretación de las normas del Anexo 17 y dar un enfoque más operativo al programa, resolver las deficiencias graves de manera oportuna y aplicar un enfoque centrado en el riesgo para determinar las prioridades de auditoría. Esas mejoras garantizarían la efectiva notificación del cumplimiento, basado en el riesgo y centrado en los resultados, por parte de los Estados miembros, de los objetivos de seguridad pertinentes, mejoras que se implementaron en respuesta a las recomendaciones formuladas por el Grupo de Estudio de la Secretaría del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación. Algunos de los aspectos más destacados son:

---

<sup>13</sup> [Documento de resumen sobre los logros del YOSC.pdf \(icao.int\)](#)

- a) la identificación de preguntas del protocolo (PQ) del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) destinadas a evaluar el cumplimiento de cada norma auditada, lo que permite crear un gráfico de cumplimiento revisado para mejor reflejar el cumplimiento operacional de las normas del Anexo 17;
- b) la realización de una revisión completa de las PQ del CMA-USAP para que reflejen la Enmienda 17 del Anexo 17 y la Enmienda 28 del Anexo 9 — *Facilitación*;
- c) la preparación de un boletín semestral para los auditores del CMA-USAP, a fin de reforzar más aún las iniciativas de instrucción periódica;
- d) la publicación de la lista de coordinadores nacionales y su información de contacto en el portal seguro del USAP;
- e) la actualización del *Manual de observación continua en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación* (Doc 9807) a fin de aclarar la metodología de auditoría y explicar claramente la versión actualizada del enfoque basado en el riesgo para establecer las prioridades de las actividades del CMA-USAP;
- f) la revisión de la plantilla del plan de medidas correctivas para mejorar el seguimiento del cumplimiento de los Estados de las recomendaciones de auditoría;
- g) la modificación de boletines electrónicos semestrales publicados por la Secretaría sobre la ejecución del USAP, a fin de determinar qué Estados aplazan las auditorías; y
- h) el ajuste del programa de auditorías *in situ* para incluir más tiempo de preparación para revisar la documentación.

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

De conformidad con la Resolución A40-11 de la Asamblea, y como se reconoce en los objetivos prioritarios del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), una de las finalidades 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 las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación* y del Anexo 17 — *Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

Los planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) se conciben específicamente para un Estado con base en los resultados de una evaluación de necesidades y en los requisitos de asistencia de dicho Estado; los planes pueden 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 del plan. En consecuencia, la capacidad de un Estado para completar un ASIP depende de varios factores, incluida la capacidad de la OACI para proporcionar asistencia al Estado y la capacidad de éste para satisfacer las condiciones del ASIP a fin de velar por una implementación efectiva de mejores medidas de seguridad de la aviación. Durante el trienio de 2020-2022, hubo 13 ASIP activos, de los cuales se terminaron tres. Se han solicitado otros cinco.



El programa de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI se ocupa de impartir seis cursos de instrucción y ocho talleres sobre seguridad de la aviación. Para ofrecer instrucción en seguridad de la aviación a todos los Estados miembros en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, el programa también administra la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC). Actualmente, 36 miembros de la red ASTC operan en las siete regiones de la OACI, con un ASTC nuevo aprobado por la OACI que se sumó a la red durante el trienio 2020–2022. En los años 2020 y 2021 combinados, a través de la red ASTC se impartió un total de 47 cursos y talleres de seguridad de la aviación patrocinados por la OACI, resultando beneficiados 576 especialistas en seguridad de la aviación procedentes de 92 Estados miembros.

Además, la Secretaría reconoció la necesidad de seguir actualizando los cursos de instrucción para armonizarlos con la actual versión del Anexo 17 y los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación del Anexo 9, así como con el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973, de distribución limitada) de la OACI, y de seguir elaborando nuevos paquetes didácticos en seguridad de la aviación y facilitación que cubran las lagunas del actual catálogo y aborden la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes.

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

Las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptadas antes de la Resolución A40-11, por ejemplo, las resoluciones 2341 (2017), 2368 (2017), 2396 (2017) y 2482 (2019) sobre controles fronterizos, seguridad de la aviación, infraestructura crítica y lucha contra el terrorismo, siguen configurando la cooperación entre la OACI y otros organismos de las Naciones Unidas en el marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas. Esta colaboración es una base importante del trabajo que la OACI realiza para luchar contra las amenazas a la aviación civil, ya que permite vencer las dificultades a través de actividades complementarias que refuerzan las competencias y capacidades propias de cada una de las partes en las áreas de seguridad de la aviación, facilitación y control fronterizo.

En 2020, a la OACI se le asoció al desarrollo y, ahora, está participando en la implementación del Programa de las Naciones Unidas de Modelos de Evaluación de Amenazas (Programa TAM), dirigido por la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas. Este programa es de suma importancia para luchar contra amenazas internas y externas a la aviación civil y se centra en apoyar a los Estados miembros en la creación de procesos eficaces de coordinación interinstitucional, a fin de establecer un enfoque común para evaluar las amenazas nacionales en el contexto de la seguridad de la aviación. Se estableció en respuesta al llamamiento del Consejo de Seguridad, hecho en su resolución 2309, para que los Estados miembros intensifiquen el diálogo y la cooperación en asuntos relacionados con la seguridad de la aviación, incluido el relativo al intercambio entre las autoridades competentes de información relacionada con las amenazas. El Programa TAM también complementa los textos de orientación que figuran en la *Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación* (Doc 10108, de distribución limitada) de la OACI, en cuando a la realización de evaluaciones de riesgos bien fundamentadas por las administraciones de aviación civil, evaluaciones que permiten la implementación de las medidas de mitigación más apropiadas.

La OACI, que participa como socia en el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas en conjunto con la OLCT, la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (CTED) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), ofrece apoyo a los Estados en crear capacidades para prevenir, detectar, investigar y perseguir delitos terroristas y otros delitos graves. En el marco de dicho programa, la OACI se centra, en particular, en garantizar la recopilación y el análisis adecuados de información anticipada sobre los pasajeros (API) e información del registro de nombres de los pasajeros (PNR) como componentes importantes de las iniciativas tendientes a luchar contra el terrorismo. Un total de 51 Estados ha participado en el programa desde su creación en 2019. La OACI trabaja estrechamente con la OLCT en otros de sus proyectos dedicados a sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), cuestiones de ciberseguridad y la protección de infraestructura crítica y blancos fáciles.

La OACI también sigue trabajando estrechamente con la CTED, incluso mediante la participación en visitas de país *in situ* para evaluar el cumplimiento por parte de los Estados miembros de las Naciones Unidas de las resoluciones relacionadas con la lucha contra el terrorismo en la aviación civil, determinar la eficacia de los estatutos, reglamentos y políticas de los Estados en materia de aviación y formular recomendaciones para mejorar el proceso de creación de capacidad, en particular en relación con la seguridad de la aviación y las disposiciones sobre la API y el PNR. La OACI participó en siete visitas (*in situ*) de la CTED en 2019 y en ocho misiones, una en formato en línea, en 2021.

#### **A40-12: Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación**

Para asistir a los Estados en promover la toma de conciencia acerca de las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación civil, la OACI ha seguido apoyando y coordinando las actividades del Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos (WGTR) del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP), que se encarga de analizar, desde una perspectiva mundial, la cuestión de las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación civil internacional. Al respecto, en 2019 se publicó la segunda edición del *Declaración del Contexto Mundial de Riesgo para la Seguridad de la Aviación* (Doc 10108, de distribución limitada) de la OACI, y se prevé para 2022 una nueva edición. Mientras tanto, el WGTR actualizó su evaluación de las amenazas y riesgos para la seguridad, tanto emergentes como en evolución, que enfrenta la aviación a causa del terrorismo, y también proporcionó asesoramiento, en septiembre de 2020, acerca del impacto de la COVID-19 en la seguridad de la aviación. La evaluación se publicó en un documento independiente intitulado “Reseña actualizada de las amenazas y los riesgos que pesan sobre la aviación civil”.

Asimismo, para promover el intercambio de información entre los Estados, la Secretaría está reforzando su red de puntos de contacto para compartir de manera oportuna la información sobre seguridad que pueda tener un impacto en las evaluaciones nacionales, regionales e internacionales de amenazas y riesgos que llevan a cabo las autoridades competentes.

Además, la Secretaría se ocupa continuamente de la innovación en seguridad de la aviación, por ejemplo, a través de la creación y el mantenimiento de la plataforma AVSECPaedia, la organización de eventos dedicados a la innovación, como el Simposio Mundial de la OACI sobre Seguridad de la Aviación, la participación en foros de la industria y la publicación de textos de orientación sobre el uso de tecnologías de inspección.

Con la intención de fomentar una efectiva coordinación y cooperación entre el área de seguridad de la aviación y otras disciplinas, como la de seguridad operacional y facilitación, la Secretaría implementó un enfoque coordinado de temas específicos, pero reconoce que en algunos casos será necesaria una coordinación más amplia entre varias partes interesadas y grupos de especialistas.

Ha tenido lugar una coordinación efectiva en áreas como las de seguridad de la carga aérea y su seguridad operacional. A fin de lograr un enfoque holístico de transporte seguro de mercancías, distintas dependencias de la Secretaría trabajan activamente para apoyar al Grupo de Trabajo Específico sobre el Transporte Seguro de Mercancías del Grupo Experto en Operaciones de Vuelo, que es un grupo multidisciplinario que integra el conocimiento especializado del Grupo Experto en Operaciones de Vuelo en otras disciplinas, como las de seguridad operacional de la carga aérea (que abarca mercancías peligrosas), aeronavegabilidad, seguridad operacional y gestión de riesgos, seguridad de la aviación y facilitación.

La coordinación de las iniciativas en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación también se dirigieron a la actualización de los Anexos, lo que abarcó el establecimiento de disposiciones internacionales sobre operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. Sobre este tema, la Secretaría tomó medidas para garantizar que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación participara en la definición de

requisitos y medidas de seguridad de la aviación en la próxima Parte IV — *Operaciones internacionales* — *Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia* del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*.

Para enfrentar la creciente amenaza que plantea el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la Secretaría también elaboró textos de orientación para proteger la infraestructura de aviación del peligro que representan las aeronaves no tripuladas y ofrecer mejores prácticas sobre prevención, coordinación, preparación y respuesta. Dada la naturaleza multidisciplinaria de este tema, hubo coordinación entre distintas partes (autoridades competentes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeropuertos, etc.) con la intención de lograr sinergias y armonización al responder a dicha amenaza.

Está en curso un trabajo de colaboración similar en lo que respecta a otros Anexos, incluido el Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas* — Volumen IV — *Sistemas de vigilancia y anticolidión*, el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184) y otros documentos.

#### **A40-13: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

El Consejo, en su sexta sesión del 225º período de sesiones, acordó las revisiones de las recomendaciones del Grupo Asesor Ad Hoc sobre el CMA del USOAP que fueron resultado de la consulta a los Estados con las enmiendas de la Comisión de Aeronavegación. Estas recomendaciones servirán de apoyo en la evolución del CMA del USOAP en un programa que se base más en la evidencia, tenga en cuenta el riesgo y se oriente hacia los resultados al mejorar la disponibilidad de datos para el programa y, además, promoverán la coordinación y la cooperación entre la OACI y los socios pertinentes. La Secretaría sigue dando prioridad a los Estados en las actividades del USOAP por medio de un método de evaluación de riesgos que se aplica de manera universal y cuenta con procesos que garantizan su independencia, normalización y transparencia.

#### **A40-14: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica**

La Resolución A40-14 encargó al Consejo que siguiera colaborando con la Organización Mundial de la Salud (OMS) para formular criterios basados en el rendimiento, recomendaciones y orientación relativos a un modelo de evaluación de riesgos con base científica para aplicar medidas de control de vectores que incluyan la desinsectación de aeronaves.

Como parte del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), se elaboró un modelo de medidas de control de vectores que se ampliará para incluir enfermedades transmisibles sin vectores y medidas de desinfección, incorporando así las lecciones aprendidas durante la pandemia y las posibles consecuencias que en el futuro tendrá el cambio climático en términos de vectores y salud pública.

Se tiene previsto presentar una nota de la Asamblea ante su 41º período de sesiones para tratar esta resolución y otras propuestas relacionadas con la mitigación de la propagación de enfermedades.

#### **A40-15: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas**

El Grupo de Trabajo sobre Trata de Personas del Grupo Experto en Facilitación desarrolló una estrategia integral para la lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación, a fin de proporcionar a los Estados, las organizaciones y administraciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos orientación y recomendaciones que les sirvan de base para crear sus estrategias globales de lucha contra la trata de personas. Se acordó la estrategia durante la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12), que fue aprobada por el Comité de Transporte Aéreo en septiembre de 2021.

#### **A40-16: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

##### *APÉNDICE A – Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación*

El 1 de junio de 2021, la OACI emitió la comunicación EC 6/3 – 21/25 en la que pedía a los Estados miembros que respondieran una encuesta en línea sobre la promoción de la accesibilidad en la aviación. El propósito de la encuesta fue recopilar información de los Estados miembros sobre sus reglamentos, estatutos y políticas relativos a la accesibilidad en la aviación, facilitar la elaboración de un compendio de dichos reglamentos, estatutos y políticas por el Grupo de Trabajo para la Promoción de la Accesibilidad en la Aviación del Grupo Experto en Facilitación (FALP), así como asistir a los Estados miembros en la implementación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* para facilitar el transporte de personas con discapacidades.

Como parte del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), los participantes debatieron en torno al mejoramiento de la accesibilidad en la aviación y formularon cuatro recomendaciones dirigidas a los Estados, incluida la de reconocer la importancia de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 y la de aumentar el nivel de aplicación de las disposiciones pertinentes por los Estados, teniendo debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984). Las recomendaciones fueron respaldadas por la Plenaria Ministerial de la Conferencia y el Consejo de la OACI durante su 225º período de sesiones de marzo de 2022.

El 23 de junio de 2020, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 28 del Anexo 9, la cual surtió efecto el 30 de octubre 2020 con fecha de aplicación el 28 de febrero de 2021. En la enmienda se incorporan disposiciones nuevas y revisadas que se relacionan, entre otras cosas, con los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (de conformidad con la resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas), el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y los pasajeros insubordinados.

Como parte de la Enmienda 29 del Anexo 9, adoptada por el Consejo el 9 de marzo de 2022, cinco métodos recomendados sobre facilitación del transporte de personas con discapacidades pasaron a la categoría de normas, con lo que se refuerza el marco normativo internacional en esta área. La enmienda del Anexo surtirá efecto el 18 de julio de 2022 con fecha de aplicación el 18 de noviembre de 2022. Los Estados miembros tendrán la obligación de garantizar, entre otras cosas, que las personas que viajen con discapacidades reciban asistencia especial que les permita contar con los mismos servicios de que dispone habitualmente el público en general y que esta asistencia se proporcione de manera que se respete la dignidad de la persona. Serán obligatorias las medidas que garanticen que las personas viajeras con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles. Los Estados también requerirán tomar medidas para proporcionar estacionamientos adecuados a personas con necesidades de movilidad y puntos designados para recoger y dejar personas con discapacidades en los edificios de la terminal aeroportuaria, así como facilitar el movimiento dentro del aeropuerto y garantizar que las rutas de acceso no tengan obstáculos y sean accesibles. En la Enmienda 29 del Anexo 9 se incorporan definiciones y SARPS nuevos y revisados relacionados con las emergencias de salud pública, la seguridad de los documentos de viaje y las pruebas de salud, los vuelos de socorro y de repatriación, la facilitación del

transporte aéreo de personas con discapacidades, la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familias, la trata de personas, el tráfico de fauna y flora silvestres y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR).

El Grupo de Trabajo sobre Textos de Orientación (WGGM) del Grupo Experto en Facilitación está actualizando el *Manual de facilitación* (Doc 9957) a fin de incluir textos de orientación sobre los SARPS nuevos y revisados de las Enmiendas 28 y 29 del Anexo 9, teniendo en cuenta mejores prácticas internacionales nuevas y revisadas, así como la orientación de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación, se creó un grupo de trabajo especial para el Anexo 9 a fin de asegurarse de que las medidas que figuran en dicho Anexo correspondan al entorno actual y al que puede preverse en el área de la facilitación mundial de la aviación civil. El Comité de Transporte Aéreo aprobó el informe del Grupo Experto en Facilitación en septiembre de 2021.

#### *APÉNDICE B – Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos*

La hoja de ruta revisada para la implementación del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) se publicó en el sitio web público de la Organización. En dicha hoja de ruta se incorporan SARPS nuevos y revisados del Anexo 9 relativos a la Estrategia TRIP de la OACI con el objetivo de guiar a los Estados miembros en sus iniciativas tendientes a implementar la estrategia y cumplir los SARPS conexos del Anexo 9 y las especificaciones internacionales aplicables a los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) que se proporcionan en *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303).

La octava edición del Doc 9303, que comprende 13 partes, se publicó en 2021 en el sitio web público de la OACI en todos los idiomas de la Organización. La Parte 13 añadida recientemente contiene especificaciones para los sellos digitales visibles, a fin de garantizar la autenticidad e integridad de los documentos no electrónicos de manera comparativamente menos costosa, pero altamente segura. La información en los documentos no electrónicos se firma criptográficamente, y la firma se codifica como un código de barras bidimensional y se imprime en el documento mismo.

El aspecto más estratégico para facilitar la implantación de procedimientos fluidos y sin contacto físico es el uso de un documento de viaje digitalizado, como las credenciales digitales de viaje (DTC), cuyas especificaciones se apoyan en la tecnología que ya está en uso para la expedición e inspección de documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD). Las DTC pueden facilitar el reconocimiento facial, sobre todo cuando el contenido de los eMRTD digitalizados se valida antes de ser incorporado en los esquemas de facilitación de servicios a las pasajeras y los pasajeros. Para responder a las dificultades que se enfrentan los viajeros y las viajeras debido a la pandemia de COVID-19, y siguiendo las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI, la Secretaría, con la asistencia de especialistas de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y del Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías (NTWG) del Grupo Técnico Asesor sobre el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP), formuló especificaciones técnicas para los sellos digitales visibles para soportes sin límites de espacio (VDS-NC), que ofrecen un marco interoperable mundialmente para la validación de los certificados de vacunación, de pruebas y de recuperación. El uso de los VDS-NC se consideró la solución más idónea para presentar en las fronteras pruebas sanitarias de COVID-19 confiables y seguras.

Para ayudar a los Estados y a fin de apoyar la implementación de la Estrategia TRIP de la OACI, se celebraron en línea, de 2020 a 2022, simposios, seminarios y talleres. El 16° Simposio 2021 sobre el Programa OACI de Identificación de Viajeros (TRIP 2021) se celebró en línea los días 25 y 26 de mayo de 2021 con el tema *Tecnologías transformadoras que posibilitan la gestión fronteriza sin contacto físico*, seguido por el primer Foro Conjunto OACI/Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) sobre el Intercambio de Datos de Pasajeros, los días 27 y 28 de mayo de 2021. Para obtener textos de orientación nuevos y actualizados sobre el TRIP de la OACI visítense: <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

Con el propósito de asistir a los Estados mediante la creación de capacidad y de mejorar el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9, la OACI creó tres cursos de instrucción intitulados: Anexo 9 — *Facilitación*, Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) y Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familias, para impartirse en línea y en salón de clases.

El Grupo de Trabajo sobre Trata de Personas del Grupo Experto en Facilitación desarrolló una estrategia integral para la lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación, a fin de proporcionar a los Estados, las organizaciones y administraciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos orientación y recomendaciones que les sirvan de base para el desarrollo de sus estrategias globales de lucha contra la trata de personas. Se acordó la estrategia durante la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12), que fue aprobada por el Comité de Transporte Aéreo en septiembre de 2021.

#### *APÉNDICE C – Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación*

La Enmienda 29 del Anexo 9, adoptada por el Consejo de la OACI el 9 de marzo de 2022, contiene un método recomendado nuevo para que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos desarrollen planes apropiadas a fin de proporcionar de manera oportuna asistencia efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias. Como parte de la enmienda, el método recomendado 8.46 también cambiará de categoría para constituir una norma mediante la cual se obliga a los Estados a establecer legislación, reglamentos y políticas con el fin de apoyar a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias. La enmienda surtirá efecto el 18 de julio de 2022 con fecha de aplicación el 8 de noviembre de 2022.

La OACI sigue siendo socia en el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas, dirigido por la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, de conformidad con el memorándum de acuerdo firmado el 31 de agosto de 2020. El Programa tiene un enfoque que abarca a toda la Organización de Naciones Unidas en su conjunto a fin de asistir a los Estados miembros para que creen capacidades que les permitan prevenir, detectar, investigar y perseguir delitos terroristas y otros delitos graves, lo que abarca los viajes conexos, mediante la recopilación y análisis de datos, incluidos los contenidos en la información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR), de conformidad con la resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad, los SARPS del Anexo 9 y otras obligaciones derivadas del derecho internacional. La OACI sigue proporcionando al Programa un funcionario técnico especialmente para este fin, con lo que aporta toda la gama de conocimientos especializados de la OACI en el campo de los sistemas de intercambio de datos de los pasajeros para cubrir todos los aspectos relativos a la ejecución del Programa, a saber, los jurídicos, operacionales y técnicos y los relacionados con la participación de la industria.

#### *APÉNDICE D – Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros*

De conformidad con la resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la OACI creó un equipo especial ad hoc para el PNR a fin de que examinara los SARPS existentes y elaborara nuevos para la recopilación, uso, procesamiento y protección de datos del PNR. El 23 de junio de 2020, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 28 del Anexo 9, que surtió efecto el 30 de octubre de 2020 con fecha de aplicación el 28 de febrero de 2021. Con esta enmienda se introdujo una serie de SARPS nuevos relacionados con el PNR que generó certidumbre entre los Estados y la industria en cuanto al cumplimiento de los requisitos del PNR en todo el mundo.

#### **A40-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local**

En su 40º período de sesiones, la Asamblea respaldó la iniciativa de que se utilizaran las tendencias ambientales como base para tomar decisiones en asuntos relacionados con el medioambiente, y pidió que la Asamblea recibiera información actualizada al respecto en su 41º período de sesiones. En respuesta a esta solicitud, y para apoyar el proceso de toma de decisiones basadas en datos, se llevó a cabo durante el trienio una amplia actividad analítica y de elaboración de modelos para presentar un conjunto actualizado de tendencias ambientales, que incluye las relativas al ruido, las emisiones que afectan a la calidad del aire local (LQA) y al clima mundial.

En comparación con la evaluación de las tendencias previas, las tendencias actualizadas indican proyecciones a largo plazo de consumo de combustible, ruido y emisiones que afectan a la LAQ inferiores a las que se presentaron en la última Asamblea, lo cual puede atribuirse, en gran medida, a diferencias en los pronósticos centrales de la demanda de tránsito, que se vieron afectados de manera importante por los datos obtenidos durante la pandemia de COVID-19. El pronóstico previo de 2015 se realizó durante un período de crecimiento económico mundial estable con expectativas de que esta expansión seguiría haciendo crecer el producto interno bruto (PIB) mundial a una tasa anual de 2,8 % durante un período de 10 años, de 2015 a 2025, y una del 2,6 % durante 30 años, de 2015 a 2045.

En cambio, el pronóstico actual incluye el efecto de la pandemia de COVID-19 en la senda de la recuperación económica a partir de 2020 y en las previsiones a largo plazo, así como una tasa de crecimiento del PIB mundial anual más mediocre para 10 años (2018-2028) del 2,4 % y una del 2,5 % para un período de 32 años (2018-2050). Estos escenarios de pronósticos de tránsito actualizados se concibieron para reflejar las posibles trayectorias que seguirá la industria de la aviación al recuperarse de la caída actual motivada por la pandemia y se utilizaron como base para la evaluación actual de las tendencias ambientales, el estudio de viabilidad del objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) y los análisis del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA).

El Consejo ha venido considerando las recomendaciones del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de enmendar el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, y el *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen I – *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves*, así como las de garantizar la actualización y pertinencia constantes de las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre medioambiente. La OACI sigue de cerca las cuestiones relativas al posible ruido de las aeronaves con tecnología emergente (que comprende los conceptos de movilidad aérea urbana y las aeronaves pilotadas a distancia) y las experiencias de los Estados miembros al respecto.

El Consejo ha venido considerando las recomendaciones del CAEP de enmendar en Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, y del Doc 9501, Volumen II – *Procedimientos para la certificación de los motores de aeronaves respecto a las emisiones*, así como una reestructuración completa para garantizar la armonización con las directrices de la Comisión de Aeronavegación sobre la redacción de SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), mejoras de la definición de procedimiento equivalente, enmiendas relacionadas con los documentos de referencia y cambios para asegurarse de que haya congruencia de lenguaje.

También se realizaron actualizaciones del *Manual sobre la calidad del aire en los aeropuertos* (Doc 9889), que incluyeron la información sobre las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) de las aeronaves, la última metodología de cálculo recomendada y los modelos de dispersión (véase C-WP/15309, párrafos 1.1-2.3, 3.1 y 4.1-4.2).



#### **A40-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático**

En respuesta a una solicitud hecha por la Asamblea en su Resolución A40-18, la OACI, sus Estados miembros y otras partes interesadas realizaron esfuerzos importantes por explorar la viabilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) para la aviación internacional.

Como parte de este trabajo, y con el propósito de promover la recopilación de datos y el intercambio de información sobre las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación, en septiembre de 2020 y en septiembre de 2021, se celebraron dos versiones del Seminario OACI de evaluación de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación. Durante estos eventos, Estados, líderes de la industria, investigadores y agentes de innovación compartieron planes, soluciones y políticas ambiciosos para reducir las emisiones de carbono procedentes de la aviación internacional, poniendo atención, también, en la tecnología, las operaciones y los combustibles. El seminario de 2021 también incluyó seis webinarios previos al evento, los cuales tuvieron lugar de marzo a agosto de 2021 y se centraron en varios temas específicos sobre tecnologías e innovaciones verdes.

Asimismo, la OACI creó el sitio web de herramientas de seguimiento (Tracker Tools) que contiene toda la información más reciente y actualizada sobre las iniciativas de cero emisiones netas y de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación que abarcan lo relativo a tecnologías, operaciones y combustibles. En el sitio web también se proporciona información sobre proyectos de asociados que forman parte de la Coalición Mundial de la OACI para una Aviación Sostenible. La Coalición es un foro de partes interesadas cuya finalidad es facilitar la concepción de nuevas ideas y acelerar la puesta en práctica de soluciones innovadoras que permitan reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero en la fuente, tanto en tierra como en el aire.

El Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) emprendió, desde principios de 2020, su labor técnica sobre el estudio de viabilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), que culminó en la 12ª reunión del CAEP de febrero de 2022. En la reunión, el CAEP adoptó unánimemente su informe técnico sobre dicha viabilidad que incluía escenarios y destacaba la posibilidad de conseguir reducciones sustanciales en las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante la aplicación de medidas en el sector de la aviación, incluso a través de tecnologías, operaciones y combustibles innovadores de aeronave. Reconociendo las contribuciones invaluable del CAEP gracias a su labor de gran calidad, el Consejo convino en que el informe se utilizaría como fuente de información que los Estados y las partes interesadas examinarían más detenidamente.

Como parte del proceso consultivo entre los Estados y otras partes interesadas en relación con el LTAG, la OACI organizó los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) sobre un LTAG, entre mayo de 2021 y marzo y abril de 2022, en la forma de una serie de cinco eventos regionales, con la intención de compartir información y despertar conciencia sobre el proceso y los análisis técnicos relativos a un LTAG, así como de permitir el intercambio de opiniones, a fin de facilitar la labor futura y el proceso de toma de decisiones sobre un LTAG, durante la reunión de alto nivel de la OACI (del 20 al 22 de julio de 2022) sobre la viabilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional y durante el próximo 41º período de sesiones de la Asamblea.

La OACI también siguió trabajando con los Estados miembros para brindar apoyo en el desarrollo y la actualización de los planes de acción de los Estados. Esta iniciativa ha llegado a constituir un elemento clave de la estrategia de creación de capacidad y asistencia de la Organización, cuyo objetivo es apoyar la implantación por parte de los Estados miembros de un amplio espectro de medidas de mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> seleccionadas del conjunto de medidas de la OACI. Al mes de junio de 2022, 128 Estados miembros, que representan alrededor del 98 % del tráfico de la aviación internacional, han presentado de manera voluntaria a la OACI sus planes de acción. Estos resultados positivos demuestran el gran interés y el compromiso de los Estados miembros en esta iniciativa, así como los efectos positivos de las actividades de asistencia y creación de capacidad de la OACI.



La Asamblea alentó a los Estados que ya habían presentado sus planes de acción a que compartieran la información contenida en los mismos y que establecieran alianzas con otros Estados a fin de apoyar a los Estados que aún no habían preparado sus planes de acción. Al respecto, la OACI ha venido facilitando el establecimiento entre los Estados de alianzas de países compañeros, así como la redacción de un proyecto de acuerdo de cooperación para establecer un marco modelo que sirva para que los Estados puedan ayudar a otros Estados. A la fecha, se han establecido nueve alianzas en el marco del Programa OACI de Países Compañeros para los Planes de Acción de los Estados.

La OACI ha seguido cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales que participan en la elaboración de políticas sobre el cambio climático, como parte del proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Si bien las emisiones de los sectores de la aviación internacional y marítimo no se incluyen como parte de las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) del Acuerdo de París de la CMNUCC, la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI) las tratan por separado, respectivamente, para complementar la consecución de los objetivos del Acuerdo de París. En este sentido, la OACI ha formulado periódicamente declaraciones y entregado presentaciones por escrito, así como organizado y participado en reuniones pertinentes y eventos paralelos durante la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, con el propósito de mantener la función de liderazgo de la OACI en todos los aspectos relacionados con la aviación internacional y el cambio climático.

La OACI siguió manteniéndose informada de las novedades en otros organismos de las Naciones Unidas, incluida la OMI, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), la Organización Meteorológica Mundial (OMM), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Grupo de Gestión Ambiental (GGA) de las Naciones Unidas. Gracias a su calculadora de emisiones de carbono, la Secretaría de la OACI ha venido desempeñando una función clave en apoyar a otras organizaciones de las Naciones Unidas en estimar la porción relacionada con los viajes aéreos de los inventarios de gases de efecto invernadero como parte de la estrategia de gestión de la sostenibilidad que se aplica en todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas (véase C-WP/15391, párrafos 1.1-3.3).

#### **A40-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

Como lo pidió la Asamblea en su Resolución A40-19, el Consejo de la OACI ha venido supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo de su Comité de Clima y Medioambiente (anteriormente conocido como Grupo Asesor sobre el CORSIA (AGC)), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

Antes de iniciar la fase piloto del CORSIA el 1 de enero de 2021, el Consejo produjo con éxito todos los componentes esenciales del conjunto de material para la implementación del CORSIA, a saber: normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen IV – *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*; orientación del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen 4 — *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*; y cinco elementos para la implantación del CORSIA.

La primera edición del Anexo 16, Volumen IV, empezó a aplicarse el 1 de enero de 2019, fecha en que se inició la vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el contexto del CORSIA. Actualmente, el Consejo está considerando las enmiendas del Anexo 16, Volumen IV, con base en las recomendaciones técnicas formuladas durante la 12ª reunión del CAEP de febrero de 2022. Además, las actualizaciones del Volumen IV del *Manual técnico-ambiental*, que compila orientación técnica para apoyar la implementación de los SARPS, se realizarán como consecuencia de la próxima edición del Anexo 16, Volumen IV.

Los cinco elementos para la implantación del CORSIA, tal y como figuran en varios de los documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, contienen material que es esencial para la implementación del CORSIA. Han sido producidos por el Consejo y aprobados para su publicación en la página web del CORSIA de la OACI: [www.icao.int/corsia](http://www.icao.int/corsia) (véase C-WP/15393, párrafos 1.1-1.4).

#### **A40-20: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

Bajo la dirección del Consejo y el Secretario General, la OACI ha concentrado sus esfuerzos en mejorar la eficiencia y eficacia. Como lo pidió el Consejo, el Plan de Actividades de la OACI 2023–2025 se preparó mediante un proceso sistemático de planificación y aplicando un sólido enfoque de gestión basada en los resultados (RBM) con miras a: definir mejor los resultados y las metas previstos; lograr resultados y un proceso de supervisión del rendimiento coherentes en toda la Organización (bajo el enfoque de “una sola OACI”); mejorar la eficiencia, la transparencia y la rendición de cuentas; armonizar los resultados con los recursos; y guiar la preparación del presupuesto regular. El Plan de Actividades también estará a disposición de los Estados miembros y su versión actualizada se presentará, para el trienio correspondiente, durante cada período de sesiones ordinario de la Asamblea. Entre sus características principales, cabe destacar que el Plan de Actividades 2023–2025:

- a) se concibió para que fuera adaptable a cambios en las prioridades durante el trienio derivados de circunstancias imprevisibles (como crisis y decisiones tomadas en conferencias de alto nivel) y a otros cambios pertinentes del entorno externo, así como para introducir mejoras de manera continua;
- b) contiene un nuevo objetivo de transformación que abarca actividades clave de modernización para hacer que la Organización sea más eficiente y se ajuste más a sus objetivos para llevar a cabo sus futuros mandatos;
- c) se basa en un marco claro y lógico que consta de efectos directos, resultados y actividades; y
- d) facilita en enfoque de “una sola OACI” al integrar las actividades y reforzar las sinergias entre las direcciones y las oficinas regionales, con miras a conseguir cada uno de los efectos directos del plan.

Se tomaron otras medidas concretas para: aumentar la transparencia; mejorar el entorno de trabajo; actualizar los gráficos con datos operacionales en tiempo real; crear nuevas asociaciones innovadoras con partes interesadas externas; aumentar la eficacia organizativa y garantizar que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo básicos de la OACI y de sus órganos expertos en el tema pertinente; y movilizar recursos adicionales para lograr mejor los objetivos, por medio de, entre otras cosas:

- a) la adopción de una función de liderazgo para determinar con claridad las áreas de la Organización responsables de rendir cuentas ante la Asamblea, incluso mediante la creación de un marco OACI de rendición de cuentas;
- b) la implementación e integración de la gestión de riesgos y los controles internos en los programas y actividades de la Organización para conseguir una mayor eficiencia y una mayor eficacia operacionales;
- c) la introducción de reformas en la administración de la nueva estrategia de recursos humanos de la OACI para armonizarla con las mejores prácticas pertinentes identificadas en todo el sistema de las Naciones Unidas;
- d) la revisión de la estrategia de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), que abarca una iniciativa de transformación digital que cubre todas las áreas de la tecnología moderna de ICT para optimizar y mejorar los procesos en toda la OACI, incluso de los requisitos funcionales para vigilar el desempeño con base en el marco de observación del desempeño del Plan de Actividades; y

- e) la adopción de una resolución que pida a los Estados que den respuestas completas y oportunas a las comunicaciones a los Estados, junto con informes periódicos a la Asamblea sobre los resultados de la actuación con respecto a las respuestas a las comunicaciones a los Estados, de conformidad con una decisión que el Consejo tomó en su 203º período de sesiones.

La OACI también introdujo reformas de procedimiento, de gestión y administrativas para simplificar los métodos de trabajo y los procedimientos de la Asamblea, con lo que se mejoró el proceso de rendición de cuentas y se alcanzó una mayor transparencia y eficiencia. En particular, se llevaron a cabo iniciativas para garantizar un mecanismo de vigilancia efectivo y un procedimiento independiente para la presentación de informes al Consejo. Los procedimientos de presentación de informes se simplificaron para eliminar el requisito de contar con actas de las reuniones de los órganos subsidiarios. También se ofrecerán opciones alternativas para presentar declaraciones generales de los Estados miembros (como mensajes de vídeo previamente registrados) a fin de reducir la presión de los plazos. Por último, desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, se introdujeron procedimientos más modernos y eficientes para votar, por ejemplo, los sistemas electrónicos de votación para la elección de los miembros del Consejo; sin embargo, se seguirán explorando otras opciones para mejorar la eficiencia, en especial en cuanto al proceso de distribución.

#### **A40-21: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible**

En su 40º período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A40-21: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. Durante el trienio, la OACI mantuvo su compromiso de trabajar en estrecha colaboración con los Estados y otras partes interesadas para apoyar la realización de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, principalmente a través de las iniciativas que se resumen a continuación.

En vista de la función que desempeña la OACI como observador oficial del Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y como organismo custodio del indicador 9.1.2 para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte) en el marco de la Agenda 2030, la OACI ha seguido proporcionando a las Naciones Unidas datos y análisis, los cuales se incluyen en el informe mundial anual relativo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible y en la plataforma en línea de las Naciones Unidas para seguir de cerca el progreso alcanzado en el logro de dichos objetivos.

En 2020, la OACI reunió a sus 193 Estados miembros con partes interesadas del sector de la aviación para establecer una colaboración intersectorial internacional, cuyo resultado fue la preparación de una serie de informes presentados por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y orientación adjunta, lo que desempeñó una función importante en redirigir el mundo hacia el logro de la Agenda 2030.

Teniendo en cuenta la importancia de la aviación en las iniciativas mundiales para lograr la recuperación después de la pandemia de COVID-19, se invitó a la OACI a participar en las reuniones del Comité Ejecutivo y el Comité de Adjuntos de las Naciones Unidas celebradas en junio y julio de 2020. Durante estas reuniones, la OACI propuso varias recomendaciones, las cuales condujeron a la inclusión de la perspectiva de la aviación civil en el *Informe de políticas: La COVID-19 y la transformación del turismo* del Secretario General de las Naciones Unidas, que se publicó en agosto de 2020.

La participación activa de la OACI en diversos foros y en la preparación de las publicaciones e informes dirigidos por las Naciones Unidas brindó oportunidades para promover más decididamente los Objetivos de Desarrollo Sostenible e impulsar medidas aceleradas en la industria de la aviación. En octubre de 2021, la OACI participó en la Segunda Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, de las Naciones Unidas, que se celebró en Beijing, China, luego de haber contribuido activamente en los importantes preparativos de

la conferencia. Además, después de la adopción de la Resolución A40-21, la OACI ha venido contribuyendo anualmente a las revisiones temáticas del foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible (FPAN), el cual tiene lugar cada año bajo los auspicios del Consejo Económico y Social (ECOSOC) de las Naciones Unidas.

Las alianzas constituyen elementos que coadyuvan a promover los objetivos estratégicos de la OACI y a contribuir a la Agenda 2030 y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se han logrado avances importantes, principalmente a través de la preparación y publicación de directrices de la Secretaría sobre el marco de alianzas de la OACI y la versión revisada de las Instrucciones de la Secretaría General (GSI) sobre acuerdos, memorandos de acuerdo (MoU) y arreglos similares (GSI). Los dos documentos de orientación, que complementan la *Política de la OACI sobre las Interacciones con las Partes Externas*, ofrecen orientación interna al personal de la Secretaría en materia de políticas, procesos y procedimientos relacionados con las actividades relativas a las alianzas. Asimismo, la OACI creó en 2021 su plataforma de asociados.

Como parte de las actividades en curso de la OACI relacionadas con alianzas y colaboraciones tendientes a apoyar la misión básica de la Organización, fue posible crear nuevas asociaciones entre la OACI y entidades importantes, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), el Programa Mundial de Alimentos (PMA), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el Foro Económico Mundial (FEM). Muchas de las actividades de la OACI relacionadas con las alianzas, que tuvieron lugar durante este período, se concentraron en la COVID-19 y estuvieron dirigidas a aumentar las capacidades de la OACI para lograr los objetivos, mejorar los procesos de promoción y divulgación y crear oportunidades de financiación.

La Secretaría de la OACI tomó parte en las deliberaciones que se llevaron a cabo con la Oficina de Coordinación de Operaciones para el Desarrollo (DOCOC) y algunos de sus miembros en relación con la evaluación de una invitación que recibió la OACI de la Vicesecretaria General de las Naciones Unidas para unirse al Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible (GNUMS).

Con respecto a la creación de capacidad para el desarrollo sostenible de la aviación, se creó un nuevo curso sobre el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) que se basa en orientación sobre los marcos de planificación nacional de la aviación. Además, la orientación misma se está actualizando para incorporar planes de resiliencia y preparación. Del mismo modo, se creó una hoja de ruta de implementación con base en las recomendaciones derivadas de un análisis de las necesidades de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico, y varias de las medidas de la hoja de ruta se siguen implementando.

#### **A40-22: Movilización de recursos**

En su 40º período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A40-22: Movilización de recursos, donde se define el camino que debe seguirse para diversificar la base de donantes de la OACI promoviendo actividades de movilización de recursos dirigidas a instituciones financieras internacionales y bancos de desarrollo multilateral.

La movilización de fondos voluntarios en la OACI planteó dificultades de 2019 a 2021. Durante este período, los fondos voluntarios de la OACI recibieron contribuciones acumulativas de 26,1 millones CAD, lo que representó una disminución del 43 % respecto al trienio previo 2016-2018 (45,6 millones CAD) y un aumento del 80 % respecto al trienio 2013-2015 (14,5 millones CAD). Durante 2019–2021, los Estados contribuyeron con 22,0 millones CAD (84 %), en tanto que otros contribuyentes aportaron 4,1 millones CAD (16 %). Los principales contribuyentes financieros que hicieron aportaciones a los fondos voluntarios para 2019-2021 fueron los Estados Unidos de América (6,9 millones CAD), China (6,4 millones CAD), la Comisión Europea (2,2 millones CAD), la República de Corea (1,5 millones CAD) y Arabia Saudita (1,4 millones CAD).

Respecto a las contribuciones en especie, los Estados miembros apoyaron a la OACI con personal proporcionado gratuitamente, incluidas adscripciones de corto y largo plazo, y con la organización de conferencias, eventos, cumbres, reuniones y talleres. Los cinco principales Estados que contribuyeron durante el período de 2019–2021 con personal proporcionado gratuitamente<sup>14</sup> fueron China (6,0 millones CAD), Francia (2,8 millones CAD), los Estados Unidos de América (2,6 millones CAD), Singapur (2,6 millones CAD) y Türkiye (1,4 millones CAD).

La Secretaría de la OACI está redactando una estrategia de movilización de recursos para revertir la tendencia a la baja de las contribuciones financieras voluntarias y mejorar la movilización oportuna de recursos de calidad y flexibles, para varios años, de donantes de los sectores público y privado, a fin de cubrir las necesidades derivadas de las actividades no financiadas que figuran en el Plan de Actividades de la OACI 2023–2025.

#### **A40-23: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África**

La implementación del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL) se apoya en un programa de trabajo de tres fases (de corto, mediano y largo plazos) aprobado por el Comité Directivo del Plan. El Comité Directivo ha celebrado hasta ahora, desde su creación en 2015, 11 reuniones, y la más reciente de ellas se celebró en Nigeria en mayo de 2022. La finalización, el 31 de diciembre de 2020, de la fase de mediano plazo del Plan tuvo un efecto positivo en la implementación efectiva de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación y en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* que brindan apoyo en el logro de los objetivos en materia de gestión fronteriza y seguridad de la aviación. Durante la fase de mediano plazo, las actividades y las metas previstas en el Plan se lograron realizar en gran medida a pesar del impacto de la pandemia de COVID-19, lo que ofreció una buena base para implementar la fase de largo plazo (2021–2023). 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).

#### **A40-24: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

De conformidad con la meta de lograr una mayor eficiencia, el presente período fue testigo de la creación y aprobación por parte del Consejo de la nueva estrategia y el nuevo modelo institucional de la Dirección de Cooperación Técnica (TCB), los cuales tienen la finalidad de mejorar los servicios que proporciona dicha dirección en coordinación y asociación con otras direcciones y oficinas regionales de la OACI y de ofrecer mayor valor a los Estados miembros de la OACI. La nueva estrategia y el nuevo modelo institucional comprenden: varios cambios estructurales, como la transferencia de la Sección de Adquisiciones de la TCB a la Dirección de Administración y Servicios; la definición de un nuevo código de adquisiciones de la OACI en consonancia con las mejores prácticas de las Naciones Unidas; la introducción de una metodología normalizada de gestión de proyectos de extremo a extremo con base en un enfoque de proceso único (OSP) de plena colaboración; la incorporación de principios enraizados en la metodología de cuadro de mando integral con mejores indicadores clave de rendimiento (KPI) e iniciativas estratégicas; y el comienzo de la transformación digital de la TCB con la creación de un sistema integrado de gestión del rendimiento y notificación para facilitar la recopilación sistemática de información con fines de seguimiento, presentación de informes, aprendizaje y planificación estratégica.

---

<sup>14</sup> Contribuciones con personal proporcionado gratuitamente en términos de dólares canadienses (CAD).



Basándose en el enfoque de “una sola OACI”, y con miras a realinear las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica de la OACI bajo el nuevo modelo institucional, la nueva política de la OACI en materia de apoyo a la implementación proporcionado a los Estados, que fue aprobada por el Consejo en marzo de 2022, responde a la solicitud de la Asamblea de que la Secretaría fortalezca y armonice la coordinación y la gestión de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, los proyectos, los servicios y las actividades delineando claramente el mandato de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia.

Con la intención de apoyar a los Estados en la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, en 2020, la TCB dio comienzo a la iniciativa relativa a los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) como un esfuerzo coordinado de la OACI por apoyar a los Estados miembros en su recuperación después de la pandemia de COVID-19, conforme a la estrategia de dicha dirección para diversificar sus ingresos para el trienio. Además, se realizó una actividad conjunta de planificación de proyectos que, aprovechando las funciones de divulgación de las oficinas regionales y sus amplios conocimientos de las necesidades regionales, permitió identificar en todas las regiones a varios Estados que necesitan apoyo de la OACI y determinar sus requisitos específicos, lo cual puede atenderse mediante la ejecución de proyectos relacionados con la aviación civil.

#### **A40-25: Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación**

Los cursos de instrucción basada en competencias ayudan a que los Estados desarrollen las capacidades de recursos humanos que necesitan para lograr todos los objetivos estratégicos de la OACI. Las direcciones y oficinas regionales de la OACI, los miembros del Programa TRAINAIR PLUS (TPP), la industria y las instituciones académicas han venido trabajando con la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) para crear cursos nuevos o a fin de que la OACI revise y reorganice los existentes. Durante el trienio 2019-2021, se produjeron 22 conjuntos de material didáctico de la OACI (ITP), 13 se tradujeron y 32 dejaron de impartirse en salón de clases para pasar a formato de salón de clases virtual. Además, los miembros del TPP produjeron 18 M-ITP (ITP para miembros del Programa TRAINAIR PLUS) y 57 conjuntos de material didáctico normalizados (STP), los cuales fueron reconocidos por la OACI, en tanto que la Organización aceptó 25 conjuntos de material didáctico para alianzas (PTP). Actualmente, se están elaborando ocho ITP, cinco M-ITP, seis PTP y 39 STP.

El catálogo de cursos de la OACI se compone de más de 300 cursos. Desde 2019, se han impartido en todo el mundo 1 344 cursos reconocidos por la OACI, lo que representa la asistencia de aproximadamente 29 225 estudiantes. Se cuenta con 195 instructores, 33 validadores de diseños de sistemas de instrucción (ISD) y cinco evaluadores que están cualificados y disponibles en la lista del Sistema electrónico de gestión TRAINAIR PLUS (TPeMS). El actual catálogo de instrucción en línea de la OACI comprende 38 cursos, con aproximadamente 12 878 estudiantes que finalizaron los cursos en línea de la Organización.

Desde 2019, la GAT ha realizado más de 90 evaluaciones, que abarcan evaluaciones iniciales y reevaluaciones, de organizaciones de instrucción para validar, primero, su aceptación como miembros del TPP y, luego, para mantener la validez de su pertenencia al TPP. En el presente, la GAT evalúa un promedio de 30 organizaciones de instrucción cada año para analizar y determinar la capacidad de los miembros del TPP de preparar y proporcionar conjuntos de material didáctico armonizados según las normas de la OACI.

Las colaboraciones con las instituciones académicas ayudan a atraer, capacitar y retener a profesionales de la aviación actuales y futuros. Desde 2019, la GAT ha establecido 10 asociaciones con el sector académico que han cubierto 14 cursos completos en línea con PTP, certificados académicos, diplomas y maestrías en español, francés, inglés y ruso.

La GAT creó una metodología de evaluación posterior a la instrucción (PTE) para medir el impacto de los cursos de instrucción que se preparan con las directrices de la *Guía para la preparación de programas de*

*instrucción – Metodología de instrucción por competencias* (Doc 9941). Es necesario que los cursos de instrucción reconocidos por la OACI se revisen por lo menos una vez cada tres años para garantizar su validez continua y la calidad de los cursos, teniendo en cuenta los comentarios con información cualitativa y cuantitativa que se reciben al realizar la evaluación PTE. Al respecto, la GAT colabora con las distintas direcciones para actualizar los cursos y asegurarse de que los cursos de la OACI se ajusten a las disposiciones más actuales de la Organización y, de esta manera, apoya a los Estados miembros de la OACI en la creación de capacidad y en el desarrollo de recursos humanos.

En la Resolución A40-25 de la Asamblea de la OACI, se insta a los Estados a compartir sus planes estratégicos en materia de aprendizaje y desarrollo en la aviación, lo que abarca la aplicación práctica de la Hoja de Ruta de la OACI para la instrucción y creación de capacidad en la aviación, y a prestarse asistencia recíproca para optimizar el acceso de sus profesionales de la aviación a las actividades de aprendizaje. La GAT preparó una plantilla completa para prestar servicios de consultoría a fin de elaborar la hoja de ruta, así como una plantilla para implementar las soluciones propuestas. Dicha plantilla puede adaptarse a las necesidades e incluirse en las propuestas de los proyectos de la TCB, lo que ya se ha hecho.

Con la intención de contar con un enfoque estructurado e integral que permita enfrentar la escasez de profesionales de la aviación en África, el Comité Directivo del Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL) pidió a la Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO) que evaluara las necesidades de instrucción en aviación en África, con el apoyo de la GAT. La AATO describió después estas necesidades en la Hoja de Ruta de Instrucción en Aviación para África, aprobada por el Comité Directivo del Plan AFI SECFAL en mayo de 2019 en Uganda. En la actualidad, la GAT está apoyando la ejecución de la Hoja de ruta de la Región África-Océano Índico.

La GAT proporcionó información financiera y técnica completa, que incluye indicadores clave de rendimiento y la declaración de su misión, visión y propuesta de valor, en su Plan de Operaciones (C-WP/15230) y Plan de Actividades (C-WP/15088).

Para mejor apoyar a los Estados miembros en determinar sus necesidades de instrucción, la GAT elaboró un nuevo curso en línea intitolado *Training Needs Analysis Fundamentals (TNAF)* [Fundamentos del Análisis de las Necesidades de Instrucción (TNAF)], cuyo lanzamiento se hizo a finales de 2021. Mediante este curso, el personal de las administraciones de aviación civil y de los centros de instrucción en aviación civil responsable de impartir la instrucción es capaz de obtener los conocimientos necesarios para determinar si se requiere un análisis de las necesidades de instrucción (TNA) a fin de subsanar las deficiencias de desempeño, así como de conocer las etapas que hay que seguir para realizar un TNA, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la OACI. El curso también está concebido para integrarse en un paquete de asistencia para la implementación (iPack) con el propósito de ofrecer a los Estados los textos de orientación, las herramientas y el apoyo especializado pertinentes para realizar un TNA.

#### **A40-26: Transporte espacial comercial (CST)**

La Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas y la OACI firmaron un memorando de acuerdo (MoU) en diciembre de 2019 para colaborar estrechamente en la esfera del transporte espacial comercial (CST). La OACI también seguirá participando como observador en la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS). La OACI sigue participando con los Estados y las partes interesadas en esta área, aunque ciertos asuntos tuvieron que aplazarse a causa de la pandemia.

## A40-27: Innovación en la aviación

Bajo la guía del Consejo, la OACI identificó cuatro dimensiones del proceso de innovación, que estructuran y justifican la implementación de la Resolución A40-27, las cuales son las siguientes:

- a) **Interacciones con agentes de innovación** (cláusulas dispositivas 1, 4 y 5 de la Resolución A40-27). Esta dimensión tiene que ver con las interacciones con diversas partes interesadas, incluidas la industria, las entidades dedicadas a la investigación y los organismos estatales, así como con el intercambio de las lecciones aprendidas por las administraciones de aviación civil que cuentan con experiencia en facilitar la integración de nuevos participantes y la asimilación de la innovación por la aviación civil internacional;
- b) **Incorporación oportuna de la innovación en las normas mundiales de la OACI** (cláusulas dispositivas 2 y 3 de la Resolución A40-27). Esta dimensión comprende explorar opciones para elaborar normas nuevas de la OACI para someterlas a consideración y acelerar su adopción;
- c) **Examen de los procedimientos normativos de la OACI** (cláusulas dispositivas 2 y 3 de la Resolución A40-27). Un componente crucial que permite incorporar la innovación en la labor de la OACI y lograr los objetivos estratégicos de la Organización es la optimización de los procesos y procedimientos de larga data de la OACI. Esta iniciativa incluye la revisión de los procedimientos de la Comisión de Aeronavegación, los métodos de trabajo de los grupos expertos de la OACI y de otros grupos de especialistas y los procesos deliberativos del Consejo y de los comités pertinentes, si esto último resulta pertinente; y
- d) **Apertura hacia las tecnologías para la organización de la Secretaría de la OACI y adaptación de los procesos internos** (cláusulas dispositivas 2, 3 y 4 de la Resolución A40-27).

Las actividades implementadas por la Secretaría y que se presentan en la sección dedicada a la innovación del Informe Anual del Consejo están dirigidas a hacer cumplir las disposiciones que se incluyen en esta resolución, de conformidad con lo descrito en las cuatro áreas antes mencionadas.

## A40-28: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

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

El Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Protocolo de Montreal de 2014), entró en vigor el 1 de enero de 2020.

Se envió una comunicación a los Estados el 21 de mayo de 2021 (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38), en la que se recordaba a los Estados que aún no lo habían hecho a que ratificaran los protocolos de 2016, por los que se enmiendan los Artículos 50 a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adoptados en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Al 1 de mayo de 2022, cada uno de los protocolos contaba con 70 ratificaciones y cada uno de ellos requiere 128 ratificaciones para entrar en vigor.

Pese al cierre temporal de la Sede de la OACI en medio de la pandemia de COVID-19, la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB) continuó cumpliendo las funciones de depositario que recaen en la Organización mediante el establecimiento de medidas de contingencia. También siguió brindando apoyo a los Estados miembros y organizaciones internacionales en asuntos de ratificación y promoviendo la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional a través de medidas administrativas y de seminarios jurídicos virtuales. El Presidente del Consejo, el Secretario General y, en su momento, la



Secretaría General, promovieron la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional en sus reuniones con funcionarias y funcionarios gubernamentales de alto nivel de los Estados miembros.

#### *APÉNDICE D – Enseñanza del Derecho Aeronáutico*

La LEB participó en otros eventos que facilitó y fueron dirigidos, entre otras cosas, a promover la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. Por invitación de la Administración de Aviación Civil de Portugal, la LEB impartió un curso en Lisboa del 13 al 15 de enero de 2020. También organizó un seminario jurídico en Banjul, auspiciado por Gambia, los días 24 y 25 de febrero de 2020, en tanto que, el 29 de septiembre de 2020, participó en un taller en línea organizado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) centrado en nuevas amenazas y protección de infraestructuras vitales. La LEB prestó asistencia a la Sección de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) para preparar e impartir el curso de la OACI de Derecho Aeronáutico Internacional, cuyo objetivo es, entre otros, promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El curso, en el que han participado 700 personas desde 2018, se ha impartido de manera presencial en la Sede de la Organización y en las regiones, y también virtualmente. En colaboración con la LEB, se celebró en formato híbrido en Seúl, del 12 al 14 de abril de 2022, un seminario jurídico de la OACI con la República de Corea como país anfitrión, al que se inscribieron más de 900 participantes de 114 Estados. Dicho seminario cubrió los temas de las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil y los instrumentos de derecho aeronáutico conexos.

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

La Secretaría realizó aportaciones al informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) con la revisión del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia a bordo de las aeronaves de medidas relacionadas con la COVID-19. Sobre la base de esas aportaciones, en el informe del CART (distribuido a los Estados miembros con la comunicación EC 2/76-20/67 del 8 de junio de 2020 y actualizado con la comunicación EC 2/76-21/64 del 5 de octubre de 2021) se hace hincapié en las medidas que pueden adoptar los Estados miembros para manejar el problema del comportamiento de insubordinación o perturbador. Entre ellas, se cuentan la instrucción, la concientización del público y la revisión de las legislaciones nacionales para cuidar de que este tipo de comportamiento perturbador quede debidamente cubierto con las medidas adoptadas en el contexto de la COVID-19.

La Secretaría sigue de cerca los acontecimientos y responde a las consultas relacionadas con el Protocolo de Montreal de 2014 y el Doc 10117 en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia a bordo de las aeronaves de las medidas de salud pública y seguridad operacional relacionadas con la COVID-19. A este respecto, más de 10 Estados miembros se han adherido al Protocolo de Montreal de 2014 desde que se produjo el brote de COVID-19 y se introdujeron las medidas correspondientes de salud pública y seguridad operacional. La Secretaría también realizó una presentación en la Conferencia sobre Seguridad en Cabina de la IATA, el 7 de diciembre de 2021, en la que expuso el enfoque y las herramientas que la OACI pone a disposición de los Estados para tratar con pasajeras y pasajeros insubordinados o perturbadores, entre otras cosas para hacer cumplir las medidas de salud pública y seguridad operacional en el contexto de la COVID-19. La tendencia a un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves que se deriva de la aplicación de medidas de salud pública, incluido el uso de mascarillas, constituyó una de las nuevas cuestiones que afectan a la aviación civil y que se cubrieron en el Seminario Jurídico de la OACI de 2022 celebrado en Seúl, República de Corea, junto con la de la promoción de la ratificación del Protocolo de Montreal de 2014.

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

La Secretaría organizó en mayo de 2019 la reunión inaugural del Foro de Asesores Jurídicos en Aviación Civil (CALAF), que fue auspiciada por Singapur. Más de 80 especialistas en asesoría jurídica de 40 Estados miembros y una organización regional participaron en el foro, que sirve como plataforma para el intercambio entre especialistas en materia jurídica y, entre otras cosas, para la promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. En 2020 y 2021, en lugar de celebrar el CALAF, el Intercambio de Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALEX) proporcionó una plataforma virtual para que los especialistas en asesoría jurídica compartieran e intercambiaran información sobre cuestiones jurídicas actuales y emergentes.

**A40-29: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio**

No se requieren medidas adicionales.

**A40-30: Contribuciones al Fondo general para 2020, 2021 y 2022**

La Secretaría General notificó a los Estados miembros sus cuotas para 2020 en las Comunicaciones A 1/8-19/86, A 1/8-20/54 y A 1/8-20/92; para 2021, en las Comunicaciones A 1/8-20/104, A 1/8-21/39 y A 1/8-21/59; y para 2022, en la Comunicación A 1/8-21/77.

**A40-31: Fondo de capital circulante**

No se requieren medidas adicionales.

**A40-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2016, 2017 y 2018 y examen de los respectivos informes de auditoría**

No se requieren medidas adicionales.

**A40-33: Nombramiento del Auditor externo**

No se requieren medidas adicionales.

**A40-34: Presupuestos correspondientes a 2020, 2021 y 2022**

Sección A: No se requieren medidas adicionales.

Sección B: No se requieren medidas adicionales.

Sección C: No se requieren medidas adicionales.