



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

INFORME SUPLEMENTARIO SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2013 Y RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: SEGURIDAD OPERACIONAL

Navegación aérea

Actualización del Plan mundial de navegación aérea

Se terminó de preparar la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP). El GANP contiene, por primera vez, el concepto de las actualizaciones de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) como parte del proceso de planificación. El Consejo adoptó la cuarta edición del GANP en junio.

Espectro de radiofrecuencias aeronáuticas

Las funciones de CNS aeronáuticas son cruciales para la seguridad operacional y la eficiencia de la aeronave en vuelo, y requieren un acceso sin interferencias a una proporción considerable del espectro de radiofrecuencias. Las disposiciones internacionales relativas a la gestión del espectro de frecuencias se actualizan durante las conferencias mundiales de radiocomunicaciones (CMR) que celebra la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) cada cuatro años. La postura de la OACI sobre las cuestiones del orden del día de la CMR-15 pertinentes para la aviación fue aprobada por el Consejo el 27 de mayo de 2013.

Reunión mundial de coordinación de los PIRG y los RASG

El 19 de marzo de 2013, tuvo lugar en Montreal una reunión mundial de coordinación de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en Montreal, presidida por el Presidente del Consejo. Asistieron los presidentes y secretarios de los PIRG y los RASG, el Secretario General, la Directora de navegación aérea



y sus Directores adjuntos, así como el Presidente y el Vicepresidente primero de la Comisión de Aeronavegación. Los principales resultados de la reunión incluyen la fijación de prioridades regionales y el reconocimiento de la necesidad de establecer objetivos de navegación aérea y de seguridad operacional acordes con el GANP y con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Asimismo, se aprobó el prototipo de "tablero de mandos" para el seguimiento de la actuación regional.

Gestión de la seguridad operacional

Preparación del Anexo 19

El Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional presentó una propuesta para un nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional, el Anexo 19, como resultado de su reunión especial de febrero. El 25 de febrero de 2013, el Consejo de la OACI adoptó el Anexo 19 al Convenio de Chicago dedicado a la gestión de la seguridad operacional. La creación del Anexo 19 surgió de una recomendación de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en Montreal en 2010. Este nuevo Anexo consolida las disposiciones existentes relacionadas con los programas estatales de seguridad operacional y sistemas de gestión de la seguridad operacional de los Estados en un solo Anexo. La elaboración de este nuevo Anexo se llevó a cabo en el transcurso de los últimos tres años mediante una estrecha colaboración entre la OACI, sus Estados miembros y varias organizaciones internacionales.

La creación del Anexo 19 sirve de apoyo a la evolución continua de una estrategia proactiva que permita mejorar la seguridad operacional. Esta estrategia proactiva de seguridad operacional se basa en la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) que se ocupe sistemáticamente de los riesgos de seguridad operacional. Entre los factores que afectan el tiempo requerido para establecer un SSP se incluye la complejidad del sistema del transporte aéreo, así como la madurez de las capacidades de supervisión de la seguridad operacional de la aviación que tenga el Estado.

La publicación del Anexo 19 se acompañará de un plan de lanzamiento, que incluye la publicación de la tercera edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859). Esta última edición se ha reestructurado y actualizado para que sirva de apoyo al Anexo 19; uno de sus cuatro capítulos contiene orientaciones sobre los programas estatales de seguridad operacional. Se actualizó el sitio web sobre gestión de la seguridad operacional (<http://www.icao.int/Safety/SafetyManagement>), y se está actualizando también el material didáctico.

El Anexo 19 entrará en vigor el 14 de noviembre de 2013.

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

El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) terminó de actualizarse y fue aprobado por el Consejo en julio de 2013. Los cambios introducidos en el GASP obedecen principalmente a la nueva importancia de su función como documento de política de alto nivel, de planificación y ejecución, y de orientación de los avances de todo el sector del transporte aéreo, que sirve como complemento del Plan mundial de navegación aérea de la OACI (GANP). El GASP incorpora los avances logrados en la aplicación de prácticas proactivas de gestión de la seguridad operacional tanto en los Estados como en la industria, y está alineado con el proceso de planificación estratégica de la OACI.

Protección de la información sobre seguridad operacional

La recopilación, el análisis y el intercambio de información sobre seguridad operacional son componentes esenciales para lograr los objetivos del GASP. El éxito de los mecanismos de intercambio de información depende, en parte, de la existencia de salvaguardias jurídicas eficaces que protejan adecuadamente los datos y las fuentes conexas sin impedir su uso cuando sea necesario y apropiado, fomentando así procesos de notificación y análisis significativos que aborden proactivamente las cuestiones de seguridad operacional.

El Grupo especial sobre protección de la información de seguridad operacional (SIP TF) formuló recomendaciones que servirán de información para la labor conexas del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional y de otros grupos de expertos.

Vigilancia de la seguridad operacional

De conformidad con la Resolución A37-5, continuó la evolución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) hacia un enfoque de observación continua (CMA), de acuerdo con el plan bienal de transición aprobado por la Asamblea. Se completaron todas las actividades requeridas para el pleno lanzamiento del CMA en enero de 2013.

Durante el período que abarca el informe, recibieron la capacitación para auditores del USOAP/ICVM 89 participantes de 12 Estados y cinco organizaciones internacionales, en tanto que 92 participantes de 14 Estados y cinco organizaciones internacionales recibieron los cursos de familiarización.

Asimismo, la OACI realizó siete seminarios teóricos y prácticos en todas las regiones de la OACI, para asistir a los Estados en su preparación para el CMA. Asistieron a los seminarios teóricos y prácticos 349 participantes de 110 Estados y siete organizaciones internacionales.

Se realizaron ICVM en 16 Estados miembros para determinar si se habían corregido satisfactoriamente las deficiencias de seguridad operacional detectadas previamente. Asimismo, durante el mismo período, se realizaron tres auditorías de todo el sistema.

Seguridad operacional de aeródromos

Seguridad operacional en la pista

En el marco del Simposio mundial sobre seguridad operacional en la pista, de 2011, y con el apoyo de los demás participantes en el programa de seguridad operacional en la pista de la OACI, se realizaron dos seminarios regionales sobre seguridad operacional en la pista en el primer semestre de 2013 en Agadir, Marruecos, y St. John's, Antigua y Barbuda.

Primer curso de certificación de aeródromos organizado conjuntamente por la OACI y el ACI

De conformidad con el Memorando de cooperación y el Memorando de acuerdo para la instrucción sobre gestión de aeropuertos, suscritos entre la OACI y el ACI, ambas organizaciones prepararon un curso sobre certificación de aeródromos con el objetivo de mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de los aeródromos en todo el mundo. El primer curso se impartió con éxito del 13 al 17 de mayo de 2013 en la Sede de la OACI en Montreal. El curso también será uno de los cursos opcionales del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP) del ACI y la OACI.

Investigación de accidentes

Aprobación de la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación

Reconociendo que era necesario tomar medidas adicionales para promover la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, el Consejo aprobó en marzo de 2013 un documento de la OACI sobre definición de políticas a este respecto. La *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) establece las políticas de la OACI relativas a la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, a la vez que alienta a los Estados a incorporar estas políticas en la planificación, el desarrollo y la aplicación de su legislación, reglamentaciones y/o políticas sobre la asistencia a los familiares. El Doc 9998 trata sobre cuestiones relacionadas con la estructura de los planes de asistencia a los familiares que ofrecen los Estados, así como sobre su legislación, reglamentación y/o políticas conexas; se identifican, además, los principales grupos de proveedores de asistencia a los familiares.

Biblioteca electrónica de informes finales sobre accidentes e investigaciones

El trabajo de creación de la Biblioteca electrónica de informes finales sobre accidentes e investigaciones se completó en el primer semestre de 2013. La Biblioteca electrónica estará ubicada en el sitio web de AIG, accesible desde el sitio web público de la OACI. De este modo, las enseñanzas sobre seguridad operacional adquiridas durante las investigaciones, así como la información captada en los informes finales que reciba la OACI, estarán disponibles para un público amplio, que incluirá a explotadores de servicios aéreos, explotadores de aeropuertos, proveedores de servicios de tránsito aéreo, investigadores de accidentes/incidentes y otras partes interesadas.

Mercancías peligrosas — Responsabilidades de supervisión del Estado

El Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* fue enmendado para aclarar que todas las entidades que desempeñan funciones relacionadas con mercancías peligrosas, como los expedidores, embaladores y transitarios, están sujetos a la supervisión del Estado. La necesidad de dicha enmienda surgió a raíz de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional, que revelaron que muchos Estados no tenían conocimiento de que les correspondía cumplir con responsabilidades de supervisión adicionales a las del explotador. Los expedidores desempeñan una función crucial para garantizar el transporte sin riesgos de las mercancías peligrosas, ya que son ellos los responsables de clasificar, embalar y expedir correctamente la carga. Por consiguiente, es esencial contar con programas eficaces de supervisión de todos los integrantes de la cadena de suministro de mercancías peligrosas.

Instrucción*Programa TRAINAIR PLUS*

El Programa TRAINAIR PLUS actualmente incluye a 55 miembros: 16 Miembros plenos, que ya han desarrollado conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN), y 39 Miembros asociados. El programa exige que los candidatos cumplan con los criterios de evaluación y completen con éxito una evaluación in situ que abarca elementos esenciales para la creación y gestión de organizaciones de instrucción. Durante el primer trimestre de 2013, se realizaron siete evaluaciones de nuevos candidatos.

La OACI desarrolló un sistema electrónico de gestión, el Sistema electrónico de gestión TRAINAIR PLUS (TPeMS), para asistir a los miembros en los procedimientos, procesos e interacciones. Por medio del TPeMS también se realiza la gestión de la biblioteca virtual de STP. La biblioteca contiene 22 STP. La OACI, en coordinación con la red TRAINAIR PLUS, organizó ocho cursos para creadores de material didáctico en el primer trimestre de 2013.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP)

Con la ayuda del Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos, la OACI desarrolló una visión y una misión claras para el Programa NGAP, basadas en resultados tangibles y asequibles con expectativas y cronogramas concretos. Los objetivos del programa se centran en: asociaciones colaborativas; planificación de recursos humanos; atracción y retención de la nueva generación de profesionales aeronáuticos; investigación e implementación armonizada. Durante el primer semestre de 2013, la OACI organizó tres simposios regionales sobre NGAP en el marco de TRAINAIR PLUS, con más de 800 participantes de diversas regiones.

Los requisitos de competencia lingüística y el servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS)

La OACI fue sede del Seminario técnico sobre requisitos en materia de competencia lingüística (LPR) que tuvo lugar en Montreal, del 25 al 27 de marzo de 2013 para ayudar a los Estados a cumplir con las disposiciones de la OACI en materia de competencia lingüística. Asistieron al seminario 142 participantes de 37 Estados miembros, siete organizaciones internacionales y 37 participantes de la industria.

Proyectos y actividades de Cooperación Técnica

Durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2013, se encontraban activos diversos proyectos activos de cooperación técnica, 70 nacionales y 23 regionales, que contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Los principales logros durante el período comprendieron:

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- Prórroga del contrato con la red MEVA II para la provisión de servicios de telecomunicaciones para las operaciones aeronáuticas basados en satélite, a pedido de los Estados miembros de la OACI y de las organizaciones internacionales de la región del Caribe central y las áreas adyacentes;
- Asistencia en el examen y la resolución de deficiencias relacionadas con la gestión del tránsito aéreo (ATM) para un Estado;
- Firma de un contrato para la adquisición de los radares primario y secundario para un Estado;
- Provisión del servicio de instrucción en simulador para pilotos al personal de la DGAC de un Estado;
- Asistencia en la revisión de los reglamentos de aviación civil de un Estado;

- Asistencia en la certificación de los programas de instrucción para el otorgamiento de la licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL), para un Estado;
- Asistencia en la preparación de un informe de cumplimiento relacionado con las inspecciones de aeronaves extranjeras;
- Actualización del Manual de investigación de accidentes de aviación, para un Estado;
- Asistencia a un Estado en la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI relativos a aeronavegabilidad, otorgamiento de licencias al personal y operaciones de vuelo;
- Asistencia a un Estado en el desarrollo y la impartición de cursos de instrucción básicos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico;
- Elaboración y revisión de los manuales sobre licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de vuelo, para un Estado;
- Asistencia a un Estado en el mantenimiento de equipos para asegurar la aeronavegabilidad;
- Asistencia en la preparación de documentación para que los inspectores nacionales de un Estado pudieran responder al Equipo de auditorías del Programa IASA de la FAA;
- Instrucción en operaciones de vuelo al personal nacional de un Estado;
- Realización de inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional en un Estado, en el marco del enfoque de observación continua;
- Asistencia continua a siete Estados para la transferencia de conocimientos en las siguientes áreas: Comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), gestión del tránsito aéreo (ATM), operaciones de vuelo, factores humanos, investigación de accidentes, fortalecimiento institucional y planificación aeroportuaria;
- Adquisición de equipos de última generación para actualizar las instalaciones y sistemas de CNS en un Estado;
- Aplicación de procedimientos de planificación automatizada de vuelos en un Estado;
- Asistencia a un Estado en la aplicación continua del plan regional de navegación aérea y del Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) para la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM);

- Adquisición, instalación y mantenimiento de equipos de: conmutador de voz, sistemas de comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF), incluidos los servicios automáticos de información terminal (ATIS) para aproximación y control de aeródromos, equipos de comunicaciones en VHF para el control de área, red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), enlaces de radio, sistema de registro de audio asociado con el sistema de comunicaciones de voz (VCS) del ATC, sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), radiofaro omnidireccional en VHF (VOR), sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM), servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), sistema de información geográfica (GIS) y equipo radiotelemétrico (DME); y
- Reparación de una barredora de pista en un Estado.

Región África-Océano Índico (AFI)

- Más disponibilidad de servicios de tránsito aéreo en un Estado;
- Asistencia en la aplicación de elementos del plan de medidas correctivas en tres Estados;
- Impartición de cursos de instrucción para explotadores de aeródromos en un Estado y para inspectores de aeródromos en dos Estados;
- Elaboración de textos de orientación técnicos sobre aeródromos en un Estado;
- Conclusión de una nueva ley de aviación civil para un Estado;
- Asistencia continua para las operaciones de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO);
- Asistencia continua para el establecimiento de la Organización de la seguridad operacional de la aviación de la SADC (SASO);
- Elaboración de reglamentos, orientaciones y material didáctico de Aeromet para cuatro Estados;
- Análisis de la documentación de apoyo para la certificación de una aeronave y conversaciones conexas con el fabricante, para un Estado;
- Análisis de brechas relativo a los sistemas de investigación de accidentes de aviación de tres Estados; y
- Asistencia a un Estado en la lectura de los registradores de vuelo y el examen del motor luego de un suceso con una aeronave.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- Asistencia continua a 24 Estados y a las Regiones Administrativas Especiales (RAE) en materia de supervisión de la seguridad operacional mediante tres Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) regionales para la resolución de problemas significativos de seguridad operacional, deficiencias identificadas mediante el USOAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad operacional, así como en la transición hacia el enfoque de observación continua (CMA) del USOAP, incluidos los cursos de instrucción de inspectores y seminarios de otra índole en el ámbito de la seguridad operacional; participación en el Equipo regional de seguridad operacional de la aviación en Asia y el Pacífico (APRAST), incluida la facilitación de los tres grupos de trabajo *ad hoc* sobre impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), pérdida de control (LOC) y seguridad operacional en la pista (RS); y participación en el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG);
- Asistencia continua a 23 Estados y las RAE para mejorar los procedimientos de vuelo mediante la preparación de documentos y cursos de instrucción, incluida la realización de un Curso inicial sobre diseño de procedimientos PAN-OPS, un curso de Instructor en diseño de procedimientos por instrumentos y la aplicación de la Decisión del Consejo de la OACI, respaldada por el Comité directivo del Programa de procedimientos de vuelo (FPP), de integrar el FPP en la Suboficina regional, fundada recientemente en Beijing, China;
- Asistencia continua a 20 Estados y las RAE por medio del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil – Asia/Pacífico (CAPSCA-AP), en forma de seminarios e instrucción en el trabajo para planificar la preparación en caso de pandemia y evaluaciones de aeropuertos respecto de ese tema, incluida una visita de asistencia (AV) de dos días en el marco del CAPSCA a un Estado, a la que asistieron 40 participantes;
- Refuerzo de la capacidad de supervisión de la seguridad operacional de una autoridad de aviación civil en los ámbitos de aeródromos, seguridad de vuelo y servicios de navegación, incluyendo, entre otras cosas, elaboración de propuestas de enmienda de los reglamentos sobre seguridad operacional de la aviación civil, instrucciones para el personal y circulares de asesoramiento, y orientación en la certificación inicial del nuevo proveedor único de servicios de navegación aérea (ANSP);
- Preparación de un plan de modernización para una institución de instrucción que incluyó, entre otras actividades, la realización de un análisis de necesidades de instrucción, examen de programas y de un plan para la introducción de un Sistema de gestión de la calidad (QMS);

- Análisis de brechas respecto de las disposiciones del Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI para un nuevo aeropuerto en un Estado;
- Asistencia a un Estado y a su ANSP en la implementación y la aplicación operacional de la tecnología de vigilancia dependiente automática (ADS-B);
- Asistencia a un explotador de aeropuertos en la realización de un programa de auditoría interna de la seguridad operacional en preparación para la renovación de su certificación de aeródromos reglamentaria;
- Curso de cinco días sobre vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea en un Estado, al que asistieron 27 miembros del personal de diversas disciplinas dentro del Departamento de aviación civil; y
- Cursos de instrucción a 236 miembros del personal nacional de 62 Estados, en el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo, en los siguientes ámbitos: mercancías peligrosas, certificación de aeródromos, sistema de gestión de la seguridad operacional, administradores de vigilancia de la seguridad operacional, mantenimiento de radiofaros omnidireccionales VHF Doppler/equipo radiotelemétrico (DVOR/DME), mantenimiento de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), política de navegación aérea, operaciones aeroportuarias, herramientas electrónicas de seguridad operacional y navegación basada en la performance (PBN).

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- Asistencia continua a un Estado para reforzar su capacidad de instrucción en operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, investigación de accidentes e incidentes de aviación, comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), aeropuertos, aspectos económicos del transporte aéreo, salvamento y extinción de incendios (SEI) y recursos humanos;
- Asistencia continua a un Estado en las áreas de vigilancia de la seguridad operacional (operaciones de vuelo), medicina aeronáutica y licencias al personal;
- Asistencia continua a tres Estados para reforzar su capacidad de supervisión de las operaciones de vuelo.
- Apoyo a un Estado con su plan de medidas correctivas y creación de capacidad para rectificar problemas significativos de seguridad operacional (SSCs);

- Asistencia continua, mediante tres proyectos regionales, para reforzar la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en 27 Estados participantes;
- Asistencia a un Estado para llevar adelante sus funciones de inspección/auditoría/vigilancia en el ámbito de las mercancías peligrosas; y
- Asistencia continua al equipo nacional de investigación de accidentes de un Estado.

OBJECTIVO ESTRATÉGICO B: SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación

El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación celebró su 24ª reunión en la Sede de la OACI en Montreal, en abril último. Entre las principales novedades, el grupo de expertos actualizó el Estado del contexto de riesgo mundial que se preparó por primera vez en 2011, y convino en proponer nuevas Normas y métodos recomendados (SARPs) para el Anexo 17 — *Seguridad*. Entre ellas se incluyen disposiciones para reforzar aún más la seguridad de la carga y el correo, los requisitos de vigilancia y la cooperación internacional, así como medidas para afrontar las amenazas a la parte pública de los aeropuertos y las amenazas cibernéticas.

El Consejo aprobó las recomendaciones del grupo de expertos, incluida la propuesta de enmienda 14 del Anexo 17, y dicha propuesta de enmienda se distribuyó a los Estados para recabar sus comentarios, que deberían recibirse antes del 2 de octubre de 2014. Se prevé que la Enmienda 14 entrará en vigor a finales de 2014.

Se pusieron a disposición de los Estados orientaciones revisadas sobre la seguridad de la carga y el correo, en forma de enmienda del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973/8), que se puede consultar (en inglés) en el sitio web seguro de la OACI. El texto actualizado se está traduciendo a todos los idiomas de la OACI.

Anexo 9 — Facilitación

La Enmienda 23 del Anexo 9 — *Facilitación* entró en vigor en febrero de 2013. La Enmienda se centra en el Apéndice 13 del Anexo 9 y pretende mejorar el intercambio de datos de los pasajeros y la respuesta eficaz a las pandemias o epidemias de gran escala.

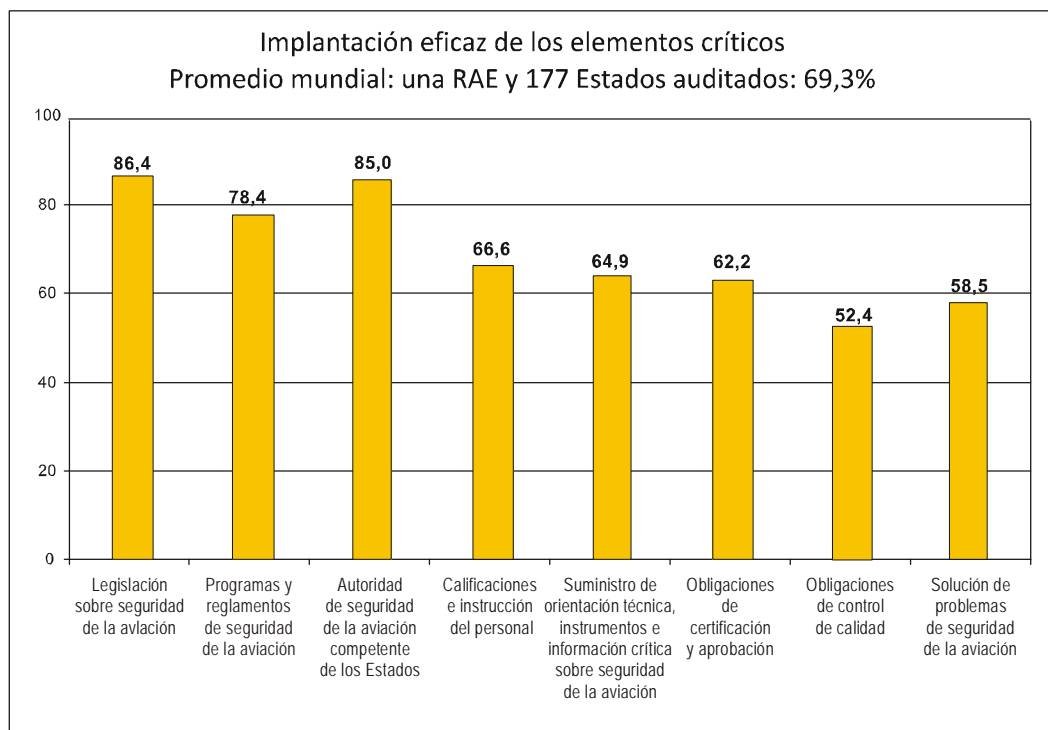
Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

El segundo ciclo de auditorías se inició en enero de 2008 y se completó a finales de junio de 2013. Las auditorías se centraron en identificar los problemas de seguridad de la aviación de los Estados miembros de la OACI, formular recomendaciones para su solución y prestar asistencia in situ.

En 2013 se realizaron 15 auditorías del USAP de la OACI, elevándose así a 178 el número total de auditorías del segundo ciclo, incluidas las de 177 Estados miembros y una Región Administrativa Especial (RAE) de China. En la Figura 1 se indican los resultados globales de las auditorías en relación con la aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación.

En 2013, un auditor del USAP participó en dos misiones conjuntas con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo - Seguridad de la aviación (ISD-SEC), a Chad y Djibouti, respectivamente. Asimismo, en 2013 se realizaron dos misiones de validación coordinadas, en las que se validaron las medidas tomadas por dos Estados para resolver sus problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeCs). En el transcurso de 2013, se publicaron en el sitio web seguro del USAP dos nuevos SSeC que afectaban a un Estado. Al 30 de junio quedaban pendientes de resolución siete SSeCs en cuatro Estados.

En 2012, el 197º período de sesiones del Consejo aprobó oficialmente la evolución del USAP a un enfoque de observación continua (USAP-CMA) y el plan de transición pertinente. Ya se está realizando el trabajo necesario para la transición al USAP-CMA, que continuará hasta finales de 2014, con plena implementación a principios de 2015.



**Figura 1. Resultados globales de las auditorías —
Nivel de implantación de los elementos críticos
de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación**

Asistencia y cooperación internacionales

La OACI aprobó dos Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) adicionales para afrontar la necesidad continua de proporcionar instrucción en AVSEC a escala mundial y regional.

La OACI apoya además el Seminario en liderazgo y gestión en seguridad de la aviación de Singapur (LAMs) que organiza con la Academia de Aviación de Singapur. El seminario imparte a los Directores Generales y CEOs de los Estados conocimientos estratégicos para afrontar los retos y prioridades en materia de seguridad en el entorno actual de la aviación.

En abril de 2013, la OACI y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) firmaron una Declaración de intención para reforzar su cooperación en cuestiones técnicas. En el marco de ese acuerdo, la OACI y la TIACA trabajarán en más estrecha colaboración en cuestiones relativas a la seguridad de la carga aérea y correo y la facilitación, acelerando la evolución de los métodos, que pasarán de procesos basados en documentos impresos a formatos electrónicos.

Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)

El Consejo aprobó una nueva estrategia, conocida como el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP), para establecer una orientación estratégica y resultados clave para las actividades de la OACI y de los Estados en el ámbito de la gestión de la identificación de los viajeros. La estrategia TRIP pone énfasis en un enfoque holístico de la gestión de la identificación para maximizar los beneficios en cuanto a seguridad y facilitación.

En 2013, se realizó un seminario práctico sobre seguridad de documentos de viaje y gestión de la identificación en Colombia para funcionarios de diversos organismos gubernamentales de los Estados andinos. También se hicieron misiones a Santa Lucía y Trinidad y Tabago para realizar análisis de brechas.

A finales de junio, eran 38 los miembros del Directorio de claves públicas de la OACI, un servicio que permite a las autoridades de control fronterizo hacer una verificación segura de los pasaportes electrónicos.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2013, se encontraban activos proyectos de cooperación técnica (10 nacionales y uno regional) para brindar asistencia a las administraciones de aviación civil y a los aeropuertos internacionales con el fin de mejorar sus sistemas de seguridad. Entre los logros principales de este período se incluyen:

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- Asistencia para instalación, mantenimiento, apoyo y capacitación en el uso de programas de computación relacionados con los sistemas SMART (información, equipo pasivo y activo) para el aeropuerto internacional de un Estado;
- Apoyo continuo con los programas para sistemas de presentación/facturación y embarque en un Estado;
- Capacitación del personal de la DGAC de un Estado en gestión de crisis; y
- Asistencia a un Estado en la preparación del Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación.

Región África-Océano Índico (AFI)

- Inspecciones de seguridad de aeropuertos en dos Estados;
- Actualización y elaboración de reglamentos de seguridad de la aviación en dos Estados;

- Preparación de textos de orientación en seguridad de la aviación para dos Estados; y
- Capacitación del personal de la DGAC de un Estado en seguridad de la aviación.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- Asistencia continua a 24 Estados y regiones administrativas especiales (RAE) en el ámbito de la seguridad de la aviación mediante el programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) regional, incluida asistencia técnica a Estados miembros y administraciones para corregir deficiencias y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación identificadas mediante el USAP, así como la provisión de cursos de instrucción para inspectores y otros cursos relacionados con la seguridad, incluidos los siguientes: la primera Reunión técnica y operacional anual del CASP-AP, un Seminario jurídico sobre seguridad de la aviación, un seminario práctico sobre disposiciones de seguridad para proveedores de servicios de tránsito aéreo y un seminario práctico especializado sobre control de calidad en seguridad de la aviación; y
- Impartición de dos cursos de instrucción titulados “Inspector nacional de AVSEC” y “Aspectos jurídicos de seguridad de la aviación”, respectivamente, en el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo, a 32 miembros del personal nacional de 26 Estados.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- Adquisición de equipos de AVSEC para un Estado.

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO

CAEP/9

La Novena reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/9) tuvo lugar del 4 al 15 de febrero de 2013. Asistieron a la reunión casi 200 participantes, incluidos 23 miembros, 16 observadores y sus asesores.

Con respecto a la Norma sobre ruido de las aeronaves, la reunión convino en un aumento de 7 EPNdB en la rigurosidad con respecto a los niveles acumulativos del Capítulo 4 en vigor. El aumento se aplicará a los nuevos tipos de aeronaves presentados para certificación a partir del 31 de diciembre de 2017, inclusive; y, en el caso de las aeronaves de menos de 55 toneladas, a partir del

31 de diciembre de 2020, inclusive. La reunión CAEP/9 recomendó además una nueva norma sobre ruido para aeronaves de rotor basculante. Las nuevas normas de ruido propuestas están siendo analizadas por los Estados miembros de la OACI, y el Consejo considerará su adopción en 2014.

Los coordinadores científicos designados para presentar informes sobre la aceptabilidad de los estampidos sónicos presentaron las últimas novedades en las investigaciones a la reunión CAEP/9.

Planes de acción de los Estados sobre las actividades para la reducción de emisiones de CO₂ y la asistencia a los Estados

A finales de junio de 2013, 61 Estados miembros, que representan más del 78,89% del tráfico aéreo internacional mundial, habían preparado y presentado a la OACI sus planes de acción.

La OACI organizó en mayo de 2013 otro seminario práctico relacionado con los planes de acción de los Estados, en el que se enseñaba a desarrollar un plan de acción, examinar los datos y aplicar las medidas seleccionadas por los Estados en el plan de acción. Asistieron al seminario 76 participantes, incluidos los coordinadores nacionales de los planes de acción de los Estados. La OACI también trabajó directamente con cada Estado y con los coordinadores nacionales de los planes de acción para ofrecer asistencia individual, a la medida de sus necesidades, con el fin de facilitar la preparación de dichos planes. Desde febrero de 2012, esta labor ha comprendido 200 conferencias telefónicas con los coordinadores nacionales de los planes de acción.

Combustibles alternativos sostenibles para la aviación (SUSTAF)

El Grupo de expertos SUSTAF centró su trabajo en la identificación de los principales desafíos para la utilización de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y en las soluciones para superarlos. Se abordó en particular la cuestión de la sostenibilidad de dichos combustibles, y el grupo procuró identificar posibles opciones que podrían utilizar los Estados para abordar la cuestión. El Consejo consideró los resultados y recomendaciones del grupo y los publicó en el sitio web del GFAAF.

La OACI fue invitada a participar en el Pabellón de combustibles alternativos organizado conjuntamente con Le Bourget en la Exposición aérea de París. La OACI presentó las iniciativas que está impulsando la Organización en materia de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Asimismo, la OACI conmemoró el primer aniversario de la iniciativa “En ruta hacia un futuro sostenible”, el viaje histórico realizado por el Secretario General de Montreal a Río de Janeiro a bordo de cuatro vuelos de conexión en los que se utilizaron biocombustibles.

Medidas basadas en criterios de mercado (MBM)

El Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC) se reunió tres veces entre diciembre de 2012 y marzo de 2013, y consideró varias cuestiones relativas a un plan mundial de MBM, incluidas las siguientes: participantes en un plan; medios para dar cabida a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, y la generación de ingresos a partir de un plan.

Simposio sobre el medio ambiente

El cuarto Simposio OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático, "Destino verde" (<http://www.icao.int/Meetings/Green>), tuvo lugar en la Sede, del 14 al 16 de mayo; asistieron 233 participantes de 62 Estados miembros y 23 organizaciones internacionales. El simposio se organizó para facilitar una toma de decisiones bien informada en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

El Simposio tenía como objetivo promover el diálogo entre los participantes sobre temas relacionados con el medio ambiente y la aviación, como el ruido, las operaciones y la tecnología, las medidas basadas en el mercado, los planes de acción de los Estados, los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y el financiamiento y la asistencia, de cara al 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que tendrá lugar en septiembre de 2013.

Además, la OACI, en coordinación con el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG), preparó la declaración conjunta de la OACI y el ATAG que se firmó el 13 de mayo de 2013, para cooperar en la promoción de enfoques sostenibles para la reducción de emisiones de la aviación a escala mundial.

El trabajo para completar el Informe ambiental de la OACI prosiguió dentro del calendario previsto.

Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo

La Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) se celebró en Montreal, en la Sede de la OACI, del 18 al 22 de marzo de 2013. Asistieron más de 1 000 delegados y observadores de 131 Estados miembros de la OACI y 39 organizaciones internacionales. La Conferencia consideró diversas cuestiones clave para el transporte aéreo internacional, incluidos los impuestos al transporte aéreo, la armonización y compatibilidad de los enfoques normativos respecto de las leyes de competencia y las reglas del transporte aéreo, así como las cuestiones relacionadas con la protección al consumidor. También adoptó un conjunto diverso e integral de conclusiones y recomendaciones para que tuvieran en cuenta los Estados y la OACI. El Consejo examinó y aprobó las recomendaciones de la ATConf/6 en junio.

En la ATConf/6, también se consideró la cuestión de la restricción de vuelos nocturnos y se recomendó que los Estados respetaran y aplicaran el principio del Enfoque equilibrado de la OACI en sus medidas normativas sobre la gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos.

El 17 de marzo se realizó un simposio de un día, previo a la ATConf/6, para los participantes en la conferencia, en el que se presentaron opiniones que generaron reflexiones y debates interesantes entre panelistas y representantes clave de la aviación sobre los principales desafíos y opciones de políticas que enfrenta la comunidad de la aviación para el desarrollo del transporte aéreo.

Análisis económico

La Secretaría continuó sus estudios anuales sobre diferencias regionales en cuanto a los aspectos económicos de la explotación de líneas aéreas internacionales, y proporcionó su análisis al Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en enero de 2013 como base para su trabajo de prorrateo de los ingresos por servicios de pasajeros generados por los viajes entre líneas.

Basándose en un acuerdo entre la OACI y la Unión Postal Universal (UPU), la Secretaría llevó a cabo un análisis del tráfico de las líneas aéreas y de los datos financieros, y presentó los resultados a la UPU en febrero de 2013 para que calculara la tarifa básica aplicable a la liquidación de cuentas entre los explotadores designados por los países miembros de la UPU con respecto al transporte de correo aéreo.

En marzo de 2013, se publicaron análisis, metodologías y resultados detallados sobre pronósticos a largo plazo de transporte de pasajeros y carga en la Circular 333, *Global Air Transport Outlook to 2030 and Trends to 2040* [*Perspectivas del transporte aéreo mundial hasta 2030 y tendencias hasta 2040*].

En marzo de 2013 se publicó la tercera edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562).

Cooperación con la OMT

El 18 de marzo de 2013, en ocasión de la inauguración oficial de la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) firmaron una Declaración conjunta especial sobre la aviación y el turismo. En la declaración se reconoce la intención de las dos organizaciones de la ONU de cooperar más estrechamente en cuestiones prioritarias para ambas. La facilitación de otorgamiento de visas, los impuestos, la modernización de los reglamentos de aviación y la elaboración de reglas convergentes para la protección del consumidor se identificaron como áreas clave para mejorar la colaboración entre ambas organizaciones.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2013, se encontraban activos cuatro proyectos de cooperación técnica nacionales relacionados con la protección del medio ambiente. Entre los logros principales de este período se incluyen:

Región del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM)

- Realización de un estudio de impacto ambiental para un Estado relacionado con la construcción de un nuevo aeropuerto internacional;
- Realización de un estudio del impacto social y económico relacionado con el aeropuerto internacional de un Estado; y
- Asistencia a un Estado en la preparación de un plan de acción para la reducción de las emisiones de dióxido de carbono en la industria del transporte aéreo.

Región Asia y Pacífico (APAC)

- Impartición de un curso de Auditor interno de la aviación a 12 miembros del personal nacional de 11 Estados, en el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo.

Región Europa y Oriente Medio (EUR/MID)

- Asistencia continua a un Estado en la planificación, realización y coordinación de actividades relacionadas con la reglamentación de la aviación civil.

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

SERVICIOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES

Asuntos jurídicos relacionados con pasajeros insubordinados

El Comité Jurídico celebró su 35º período de sesiones en mayo y decidió transmitir al Consejo un proyecto de texto del Protocolo del Convenio de Tokio de 1963 como proyecto final para ser presentado a los Estados y, eventualmente, a una Conferencia Diplomática. Basándose en el informe del Comité Jurídico, el Consejo decidió convocar una Conferencia Diplomática para enmendar el Convenio de Tokio en marzo de 2014.

Promoción de los instrumentos de Beijing

Al 30 de Junio de 2013, el Convenio de Beijing había sido firmado por 27 Estados. También se habían recibido ratificaciones o adhesiones de Santa Lucía, Malí, República Dominicana, Guyana, Myanmar, Cuba y Angola. El Protocolo de Beijing había sido firmado por 29 Estados y se habían recibido ratificaciones o adhesiones de Santa Lucía, Malí, Cuba, Guyana, Myanmar y República Dominicana.

Garantías internacionales de equipo móvil (equipo aeronáutico)

En nombre del Consejo, en su calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR), la Secretaría siguió supervisando la actividad del Registro para garantizar que éste funcione eficientemente de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo. La sexta reunión de la CESAIR tuvo lugar en abril de 2013 en la Sede de la OACI. El propósito de la reunión era finalizar la consideración de las enmiendas de las *Normas y procedimientos para el Registro Internacional* (Doc 9864) propuestas por el Registrador, que fueron sometidas a un examen preliminar en la quinta reunión de la CESAIR en diciembre de 2012, and formular recomendaciones al respecto al Consejo. El Consejo luego aprobó las enmiendas recomendadas durante su 199º período de sesiones. De conformidad con el Artículo 62 (2) (c) del Convenio de Ciudad del Cabo y el Artículo XXXVII (2) (c) del Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo recibe periódicamente del Depositario información sobre las ratificaciones, declaraciones, denuncias y designaciones de puntos de acceso. Al 30 de junio de 2013, se habían registrado ratificaciones o adhesiones de 51 Estados respecto del Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo.

Acuerdo suplementario entre la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno del Canadá respecto de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional

En la décima sesión de su 198º período de sesiones, el Consejo respaldó el *Proyecto de Acuerdo suplementario entre la OACI y el Gobierno del Canadá relativo a la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional* y autorizó al Secretario General a firmar, en nombre de la OACI, el Acuerdo suplementario. El 29 de mayo de 2013, la OACI y el Canadá firmaron el nuevo Acuerdo suplementario, que entrará en vigor a finales de 2016.

Acuerdo con el Estado anfitrión para el establecimiento de la Suboficina regional de la OACI

El 27 de junio de 2013, se suscribió un Acuerdo con el Estado anfitrión (HSA) entre la OACI y el Gobierno de la República Popular China para la Suboficina regional de la OACI en la Región Asia y Pacífico. El HSA establece las condiciones respecto de los locales e instalaciones que proporciona el Estado anfitrión y las prerrogativas e inmunidades concedidas a la OACI.

Grupo de trabajo sobre gobernanza y eficiencia (WGGE)

El WGGE consideró un mecanismo de consulta con el Estado anfitrión respecto de las prerrogativas, inmunidades y deferencias para con los Representantes acreditados ante la OACI. Su recomendación de establecer un Comité del Consejo sobre relaciones con el país anfitrión (RHCC) fue adoptada por el Consejo durante su 199º período de sesiones en mayo de 2013.

Comité Consultivo Tripartito para analizar cuestiones relacionadas con privilegios e inmunidades

La cuarta reunión del Comité consultivo tripartito de la OACI se celebró en febrero de 2013. Además de los funcionarios encargados del Protocolo de Ottawa y el Protocolo de Quebec, así como de los delegados del Consejo de la OACI, también estuvo representada la ciudad de Montreal.

La reunión examinó las cuestiones que integraban su orden del día respecto de los logros alcanzados hasta la fecha y la consideración de una vía a seguir para tratar las cuestiones pendientes, así como la forma de las consultas futuras. Se hizo una presentación breve de la edición revisada de la *Información para los miembros de las Delegaciones nacionales respecto de su llegada y residencia en el Canadá* (“Libro amarillo”). La edición revisada del “libro amarillo” se publicó en el sitio web seguro de la OACI en febrero de 2013.

Recursos Humanos

A fines de junio de 2013, la plantilla de la Organización estaba integrada por 601 puestos, de los cuales 290 correspondían a las categorías profesional y superior y 311, a la categoría de servicios generales. La representación general de la mujer en la Secretaría en las categorías Profesional y superior era del 30%. En el nivel superior, la representación de la mujer era del 50% en puestos D-2 y del 10% en puestos D-1.

Durante los primeros seis meses de 2013, el Consejo aprobó las enmiendas del *Código de Servicio de la OACI* resultantes del examen exhaustivo del Reglamento del personal y de las Reglas del personal que se está llevando a cabo para armonizar el reglamento y las reglas con las de otras organizaciones del Régimen común de las Naciones Unidas, y con el objetivo general de mejorar la eficiencia en la Organización. Entre las enmiendas aprobadas por el Consejo figura el aumento a 65 años de la edad obligatoria de separación del servicio para el personal nuevo que ingrese a la OACI a partir del 1 de enero de 2014, inclusive, como se refleja en la regla 9.15 revisada del Reglamento del personal. El Consejo tomó nota asimismo del informe sobre la aplicación de la *Política de la OACI sobre contratos de consultores/contratistas individuales* y aprobó las medidas identificadas para reforzar dicha política y seguir mejorando la eficiencia de los procesos administrativos conexos.

Como parte de las actividades de extensión de la Organización, el Consejo acogió con beneplácito las diversas estrategias y medidas aplicadas por la Secretaría para asistir en la identificación y atracción de candidatos altamente calificados de todos los Estados miembros para la labor futura de la OACI. Esas iniciativas incluían el Programa de jóvenes profesionales aeronáuticos, que había atraído a más de 300 candidatos para cubrir los tres puestos anunciados.

Actividades generadoras de ingresos

En el primer semestre de 2013, los resultados del Fondo ARGF superaron las expectativas presupuestadas, principalmente en las áreas de publicaciones y eventos, lo cual representa una mejora con respecto a 2012, aunque es preciso tener en cuenta que siempre se realizan más actividades en un año de Asamblea. El nuevo sitio de comercio electrónico de la OACI comenzó a funcionar en diciembre de 2012 para proporcionar una plataforma útil para promover y vender productos de la OACI. Actualmente, el énfasis está puesto en establecer un sistema de gestión de derechos digitales para proteger los derechos de propiedad intelectual de la OACI eliminando al mismo tiempo, en la mayor medida posible, la distribución de materiales impresos. Durante 2013, está en curso un ejercicio de reducción de costos.

Gestión de registros y distribución

El sistema de gestión de documentos y registros electrónicos ingresó en su fase operativa el 1 de enero de 2013, y actualmente todas las Direcciones de la Sede se benefician del sistema, que les permite mantener sus registros en formato electrónico para funcionar de manera más eficiente.

La ejecución del proyecto comenzó también en las Oficinas regionales. La transición al mantenimiento de registros no impresos está en proceso en las Oficinas regionales de Lima y El Cairo. El proyecto de normalización del sistema y de los procedimientos administrativos representa una de las iniciativas para la creación del entorno de “una sola OACI”.

Servicios a las conferencias

Se ampliaron y renovaron las instalaciones del Economato, a la vez que se añadió una amplia gama de productos, lo que permitió mejorar sustancialmente la calidad de los servicios proporcionados a los delegados que asisten a las reuniones, a los miembros de las Delegaciones nacionales y a otros clientes.

Prosiguieron las mejoras a las instalaciones para las conferencias, con el aporte de financiamiento adicional del Gobierno del Canadá; los delegados que asistan al 38º período de sesiones de la Asamblea se beneficiarán con el mejoramiento de las conexiones en las salas de conferencias 1, 2 y 3 y la remodelación del área de Inscripciones.

Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT)

Gestión de la Web

Se ha progresado mucho en cuanto a la gestión de la web. Para una mejor planificación de la continuidad de las operaciones, se dispone ahora de una copia actualizada del sitio web público de la OACI. Además del contenido de la web en inglés y francés, el sitio web público también puede incluir el idioma chino, y se van a ir incorporando más idiomas. Asimismo, se ha trabajado intensamente en la migración del contenido de la web de los antiguos servidores a la plataforma web centralizada de la OACI, así como la integración de los sitios web de las Oficinas regionales, en el marco de la iniciativa “Una sola OACI”.

Apoyo e infraestructura

“Una sola OACI”: ICT ha cumplido con todos los requisitos necesarios para otorgar el mismo nivel de acceso a todos los usuarios de la OACI, tanto en la Sede como en las Oficinas regionales, con excepción de la Oficina de París. Las seis Oficinas regionales completaron su migración al cortafuegos (firewall) corporativo de la OACI y al plan mundial de direcciones de IP. La Suboficina regional de Asia-Pacífico, inaugurada en China el 27 de junio de 2013, ha sido objeto de una transición sin inconvenientes y se ha incorporado al plan de infraestructura “Una sola OACI”.

Implementación del sistema de gestión de servicios: se ha preparado la documentación de gestión de servicios (incluido el Acuerdo de nivel de servicio) para la Sección de Servicios a las conferencias, de seguridad y generales (CSG).

Gestión de conocimientos

La ICT ha reanudado la gestión del sistema de comercio electrónico de acuerdo con el plan de concentrar todo el mantenimiento del sistema en el órgano técnico. Se inició un plan de mediano plazo para la implementación del sistema de gestión de derechos digitales, y se ha iniciado el remplazo de la carga aérea. Se ha identificado un sistema de gestión de servicios al cliente. Se están cargando los datos y se está iniciando la etapa final de entrega del sistema de inicio. Están programados los cursos de capacitación para usuarios finales. Se ha adquirido un sistema de gestión de eventos que cumple con los requisitos de la OACI. El sistema interno de gestión del aprendizaje de la OACI (LMS), lanzado en 2012, continúa mejorando con el añadido, en mayo de 2013, de la biblioteca de aprendizaje en línea por medio de SkillSoft Corporation, mediante un acuerdo con las Naciones Unidas. Con el sistema iLearn, el personal de la OACI tiene ahora un acceso continuo a más de 10 000 cursos en línea y libros electrónicos (eBooks), lo cual debería permitir al personal mejorar sus conocimientos y contribuir al desarrollo de su carrera. El LMS externo contiene una lista creciente de cursos en línea que ahora están disponibles para una potencial generación de ingresos futura. Otros proyectos de ADB iniciados en 2013 incluyen: Sistema de gestión TRAINAIR Plus; Sistema del Servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico; iCAN – Sistema de negociación en gestión

de eventos; Solución cartográfica GIS – ATM; Sistema de colaboración de MRTD (ahora, TRAVid); Sistema de colaboración sobre seguridad en la pista; Anexos móviles; elaboración de cursos electrónicos; y el desarrollo del iKit.

Entre los cursos internos diseñados en el primer semestre de 2013, se incluye el curso en línea sobre Ética de la OACI (obligatorio para todo el personal). Se están creando cursos actualmente para ser utilizados en nuevos seminarios y simposios y también para su venta como Conjuntos de material didáctico normalizado. En 2013 también se prepararon varios conjuntos de información electrónica (iKits), y siguen preparándose nuevos para las diversas conferencias y simposios, incluido el 38º período de sesiones de la Asamblea.

Gestión de datos institucionales

Ya existe un nuevo servidor para depósito de datos (Data Mart), y el paquete SSIS, que actualizaba el Data Mart, ya funciona desde el servidor. Ya están disponibles también el plan de acción para reducción de emisiones y un nuevo modelo de análisis de inteligencia empresarial para comparar los valores de base correspondientes a las emisiones de CO₂ y al consumo de combustible con los resultados esperados, por Estado.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Al 30 de junio de 2013, el Programa de cooperación técnica puesto en ejecución por la OACI se elevaba a 42,9 millones USD en total. En el marco de varios arreglos de fondos fiduciarios, la Dirección de cooperación técnica tiene en marcha actualmente 108 proyectos en 146 países. Se prevé la ejecución de un programa total de 126,6 millones USD en 2013.

Implantación del Programa de cooperación técnica por región (en millones de USD)

Región	Al 30 de junio de	
	2012	2013
África	47,3	4,2
Las Américas	68,4	29,7
Asia y Pacífico	4,2	1,7
Europa y Oriente Medio	11,0	7,3
Total	130,9	42,9

Proyectos de cooperación técnica de gran envergadura

Los proyectos de cooperación técnica de gran envergadura y las revisiones de gran envergadura a proyectos en curso, que se aprobaron en el primer semestre de 2013, comprenden lo siguiente:

- México (Asistencia al personal de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Comunicaciones y Transporte en materia de creación de capacidad);
- Chad (Asistencia a la Autoridad de aviación civil de Chad (ADAC) – Certificación de explotadores de aeronaves);
- Congo (Asistencia a la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Congo – Certificación de explotadores de aeronaves);
- Somalia (Asistencia a la Autoridad de aviación civil de Somalia);
- Kuwait (Asistencia en Desarrollo y certificación de aeródromos).

Contratación de expertos

El total de expertos de las misiones y consultores internacionales contratados al 30 de junio de 2013 era de 161, además de los 792 miembros nacionales del personal de proyectos, alcanzándose un total de 1 040 funcionarios en servicio, entre ellos 87 expertos de las misiones y consultores internacionales que ya se encontraban en el terreno prestando servicio en proyectos en curso.

Instrucción en aviación civil

En este período, se otorgaron 371 becas por una duración total de 193,3 meses de trabajo, comprendidas 236 becas en el marco de un Memorando de acuerdo firmado por la OACI con Indonesia, la República de Corea y Singapur, a fin de que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI.

Además, los programas de instrucción en el país, a cargo de instructores contratados en el marco de proyectos de cooperación técnica, ofrecieron instrucción a 351 miembros del personal de las administraciones de aviación civil, y 247 miembros del personal fueron capacitados por los proveedores como parte del componente de adquisiciones de los proyectos de cooperación técnica.

Equipo y subcontratos

Se emitieron 150 pedidos y subcontratos y el total de los gastos relativos a adquisiciones se elevó a 22 millones USD.

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

Al 30 de junio de 2013, los ingresos previstos del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) se elevaban a 3,5 millones USD y los gastos a 4,2 millones USD, con lo cual el déficit previsto de los ingresos con respecto a los gastos es de 0,7 millones USD.

ESTADOS FINANCIEROS

El Consejo examinó detalladamente las estimaciones del Presupuesto del Secretario General para 2014, 2015 y 2016 y el informe del Comité de Finanzas al respecto. El Consejo ha presentado, para que la Asamblea lo considere, un proyecto de Presupuesto de la Organización para el trienio por un total de \$286,5 millones CAD (A38-WP/57, AD/8), como sigue:

2014: 92 752 000 CAD

2015: 94 737 000 CAD

2016: 99 049 000 CAD

El Consejo aprobó el informe sobre el Fondo de capital circulante contenido en la nota A38-WP/42, AD/3, que recomienda aumentar la cuantía de dicho Fondo de 6,0 millones USD a 8,0 millones USD.

El Secretario General preparó proyectos de escalas de cuotas para 2014, 2015 y 2016, de conformidad con lo previsto en la Resolución A36-31 de la Asamblea. Estos proyectos se presentan a la Asamblea en la nota A38-WP/93, AD/13.

Al 30 de junio de 2013, se había suspendido el derecho de voto de 18 Estados miembros, de conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea. Sus cuotas pendientes, excluyendo las cuotas de 2013, sumaban 6,7 millones CAD.

El Secretario General informó a altos funcionarios de dichos Estados miembros acerca de las cantidades que deberían abonar, antes del 38º período de sesiones de la Asamblea, para que se les restableciera su derecho de voto. Se señaló a la atención de los Estados con cuotas pendientes desde hace largo tiempo y que aún no han concertado acuerdos con el Consejo para liquidar sus deudas mediante pagos anuales, que tenían la posibilidad de concertar dichos acuerdos.

La situación relativa a los Estados en mora se describe en la nota A38-WP/43, EX/30, AD/4. La información se actualizará inmediatamente antes de la inauguración de la Asamblea.

Las cuotas correspondientes al ejercicio de 2013 ascienden a 87,4 millones CAD. Las contribuciones del ejercicio en curso que se habían recibido al 30 de junio de 2013 se elevaban a 57,8 millones CAD, o sea el 66,1% de la suma total adeudada al 1 de enero de 2013.

El Auditor externo (*Cour des comptes* de Francia) llevó a cabo la auditoría de las cuentas de la Organización correspondientes a 2012. Los estados financieros de 2012 se presentan a la Asamblea en la nota A38-WP/46, AD/7 y en el Doc 10015.

RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución	Tema y medidas tomadas
A37-1	<p><i>Principios relativos a un código de conducta para el intercambio y uso de información sobre seguridad operacional</i></p> <p>De conformidad con la Resolución A37-1, el 15 de junio de 2011, el Consejo de la OACI aprobó un Código de conducta sobre el uso e intercambio de información de seguridad operacional basado en un conjunto de principios generales acordados por la Asamblea de la OACI. Dichos principios facilitarían la transparencia y el intercambio de varios tipos de información relacionada con la seguridad operacional garantizando al mismo tiempo que dicha información se utilice únicamente para mejorar la seguridad operacional y no para fines inapropiados, incluso para obtener ventajas económicas. El Código de conducta pone de relieve además que uno de los objetivos del intercambio de la información es garantizar una respuesta uniforme, basada en datos y transparente a los problemas de seguridad operacional en los Estados y a escala mundial. Por ser una política de la OACI que se alienta a los Estados a seguir, el Código de conducta se distribuyó a los Estados y organizaciones internacionales por medio del Boletín electrónico el 1 de septiembre de 2011, de acuerdo con las instrucciones del Consejo.</p>
A37-2	<p><i>Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes</i></p> <p>El Grupo especial sobre protección de la información de seguridad operacional (SIP TF) de la OACI concluyó su trabajo en febrero de 2013 y formuló recomendaciones relativas a la protección de ciertos registros de accidentes e incidentes y al Adjunto E del Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i>.</p>
A37-3	<p><i>Protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación</i></p> <p>Para reforzar las disposiciones sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, la Comisión de Aeronavegación (ANC) aprobó la creación de un grupo multidisciplinario, el Grupo especial sobre protección de la información de seguridad operacional (SIP TF), para examinar las disposiciones sobre protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional a fin de garantizar la protección y el uso apropiados de la información generada en las investigaciones de accidentes e incidentes.</p> <p>De conformidad con su mandato, el SIP TF, en sus recomendaciones, consideró la necesidad de establecer un equilibrio entre las medidas que toman las autoridades competentes para mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación y la debida administración de justicia. Las recomendaciones referidas específicamente a disposiciones nuevas de la OACI se someterán a la consideración del SMP y otros grupos de expertos pertinentes. Las recomendaciones del SIP TF</p>

sentarán las bases para seguir desarrollando un enfoque equilibrado para la protección y uso de la información sobre seguridad operacional acorde con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

A37-4

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

Se completó la actualización del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), que fue aprobada por el Consejo en julio de 2013. Los cambios que se introdujeron en el GASP se deben principalmente a su función reforzada como documento de definición de políticas de alto nivel, planificación e implementación que, junto con el Plan mundial de navegación aérea (GANP), de la OACI, guía y complementa el progreso de todo el sector de transporte aéreo.

El documento se basa en el GASP anterior y establece iniciativas y objetivos de seguridad operacional focalizados, asegurando al mismo tiempo la coordinación eficiente y eficaz de las actividades de seguridad operacional complementarias que llevan a cabo todas las partes interesadas. La actualización proporciona un marco flexible para la fijación de prioridades en cuanto a las iniciativas de seguridad operacional que resulten apropiadas a los contextos de los sistemas de transporte aéreo de los Estados, manteniendo una metodología armonizada para todos los Estados miembros.

A37-5

El enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

El enfoque de observación continua (CMA) del USOAP se introdujo en el transcurso de un período de transición de dos años, de 2011 a 2012, que culminó con la implementación plena y exitosa del CMA del USOAP en enero de 2013. El Consejo consideró un mecanismo para informar al público acerca de los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) aún no resueltos y aprobó, en principio, que los SSC se dieran a conocer en el sitio web público de la OACI a partir de enero de 2014, luego de que se diera a los Estados afectados la oportunidad de hacer comentarios y presentar información actualizada sobre su progreso en la resolución de las deficiencias identificadas. Toda la información relacionada con el USOAP sigue disponible para todos los Estados en los sitios web de acceso limitado de la OACI. La OACI continúa elaborando y ampliando acuerdos con las entidades internacionales pertinentes con el fin de fomentar la coordinación y cooperación para compartir información sobre seguridad operacional.

A partir de mayo de 2013, el USOAP incluye, en los protocolos, preguntas sobre la preparación en cuanto a salud pública, en reflejo de las enmiendas introducidas en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 9 — *Facilitación*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 14 — *Aeródromos*, y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM)*.

A37-6

Seguridad operacional en la pista

La OACI celebró el Simposio mundial sobre la seguridad operacional en la pista (GRSS) en su Sede, en mayo de 2011. Entre los temas del GRSS, se incluyeron la evaluación de riesgos y la consideración de medidas de mitigación de riesgos, una mayor normalización, la colaboración entre todas las disciplinas que intervienen en las operaciones, el intercambio de información sobre

seguridad operacional y la adopción de soluciones técnicas para afrontar las cuestiones de seguridad en la pista.

A partir del simposio, las organizaciones pares de la OACI se comprometieron a establecer un Programa de seguridad operacional en la pista y a coordinar una serie de seminarios prácticos regionales sobre seguridad en la pista, que incluyeran los temas del GRSS. Hasta ahora se han organizado nueve seminarios regionales sobre seguridad operacional en la pista en Miami, Ámsterdam, Amman, Bali, Quito, Ciudad del Cabo, Moscú, Agadir y St. John's. Los seminarios apuntan principalmente a promover y apoyar la creación de equipos multidisciplinarios sobre seguridad operacional en la pista (RST) en los aeropuertos.

Se distribuyó a la comunidad de la aviación una encuesta, para hacer un seguimiento de los progresos alcanzados en el establecimiento de RST, y se preparó una Guía sobre RST en estrecha colaboración con las organizaciones que cooperan con la OACI en la seguridad operacional en la pista, y se está completando.

La Enmienda 11 del Anexo 14 — *Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos*, introdujo disposiciones nuevas y enmendadas para reforzar la seguridad operacional en la pista desde la perspectiva de los aeródromos. Entre ellas, las áreas de seguridad de extremo de pista y los sistemas de detención para mitigar las consecuencias de los aterrizajes largos; evaluación de las condiciones de la superficie de la pista para prevenir las salidas de pista, y ayudas visuales, incluidas las señales mejoradas de eje de calle de rodaje y luces simples de la zona de toma de contacto para evitar las incursiones y salidas de la pista, respectivamente.

A37-7

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

El Secretario General creó el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) y designó un Comité directivo en enero de 2008 para abordar las deficiencias de seguridad operacional de la aviación civil en la región. De conformidad con la Resolución A37-7 y bajo el liderazgo de las Oficinas regionales de la OACI en Dakar y Nairobi, el Plan AFI ha trabajado con los Estados y los "socios" que colaboran con la OACI en cuestiones de seguridad operacional de la aviación para ayudar a los Estados africanos a: afrontar graves deficiencias relacionadas con la seguridad operacional mediante el desarrollo de los Planes de acción de la OACI; alcanzar las metas regionales y resolver problemas emergentes de seguridad operacional; establecer y fortalecer organizaciones regionales de supervisión y vigilancia de la seguridad operacional y agencias regionales de investigación de accidentes (RSOO y RAIA) y a mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la organización de seminarios teóricos y prácticos y cursos de instrucción sobre diversos temas relacionados con la seguridad operacional.

A37-8

Cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

La OACI convocó el Simposio sobre organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en octubre de 2011. El objetivo era reunir a todas las partes, incluidas las RSOO y los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), para promover el concepto de cooperación regional para reforzar las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en las regiones.

La OACI elaboró nuevas orientaciones sobre opciones de financiación para las RSOO, incluida, entre otras, la imposición de un gravamen por seguridad operacional a los pasajeros. Las nuevas orientaciones se publicarán como enmienda del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)*.

La Red de colaboración y asistencia en seguridad operacional (SCAN) se creó en 2011 para facilitar y coordinar el intercambio de información entre los socios en cuestiones de seguridad operacional y los proveedores de asistencia, con el objeto de apoyar los proyectos de asistencia actuales y futuros en los Estados.

La OACI convocó una Reunión de socios en materia de seguridad operacional en noviembre de 2012.

La OACI ha participado activamente con muchas organizaciones internacionales y/o Estados en el intercambio de información crítica de seguridad operacional para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y supervisión de la seguridad operacional, incluidas las RSOO.

Desde 2010, el Sistema mundial de intercambio de información sobre seguridad operacional (GSIE), creado por la OACI, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, la Unión Europea (UE) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), ayuda a reducir el riesgo de accidentes y mejorar el nivel general de seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

La Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB), establecida en 2011, se centra, entre otras cosas, en coordinar las actividades de seguimiento y asistencia de la OACI y en los Estados con problemas significativos de seguridad operacional (SSC).

Un experto de la OACI realizó un estudio para la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil (CASSOA) a fin de examinar los marcos jurídicos, financieros y organizativos de la Agencia y formular recomendaciones para mejorar la implementación.

La OACI colaboró en la ejecución del Programa de inversión en aviación en el Pacífico (PAIP) del Banco Mundial, con el objetivo de mejorar la infraestructura de la aviación de los tres Estados de la región de las Islas del Pacífico (Kiribati, Tonga y Tuvalu). Un experto de la OACI realizó una auditoría de seguridad operacional en los cinco aeropuertos de los Estados para determinar su nivel de cumplimiento con las normas internacionales establecidas en el Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI.

La OACI organizó el Seminario teórico/práctico sobre los programas regionales de vigilancia de la seguridad operacional conjuntamente con la Comisión Árabe de Aviación Civil (ACAC), que tuvo lugar en diciembre de 2012. La OACI contribuyó a redactar una estrategia regional para el establecimiento de una RSOO y una organización regional de investigación de accidentes (RAIO) en la Región Oriente Medio.

La OACI participa activamente en el Plan de inspección cooperativa de la Región AFI (AFI-CIS) desde diciembre de 2010. Su propósito es compartir inspectores calificados dentro de la región en forma eficaz en función de los costos. La ejecución del plan está a cargo de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) con el apoyo de la OACI.

La OACI colabora activamente con la CAFAC para desarrollar nuevas metas de seguridad operacional de la aviación para abordar cuestiones como los SSC, la reducción de la frecuencia de accidentes, la ejecución de los Planes de acción de la OACI, el establecimiento eficaz de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, etc. Las metas de seguridad operacional fueron aprobadas en forma unánime por la Conferencia ministerial africana sobre seguridad operacional de la aviación en África, celebrada en Abuja, Nigeria, en julio de 2012.

Como parte del esfuerzo por asistir a los Estados en la resolución de deficiencias de seguridad operacional identificadas por medio del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), la OACI preparó planes de acción a medida para cada Estado, en los que se proponían medidas correctivas técnicas y políticas. En junio de 2013, la OACI había elaborado 25 Planes de acción, que fueron aceptados por los Estados para su puesta en práctica.

A37-9

Sustitución de halones

En cumplimiento de la Resolución A37-9, el Consejo de la OACI adoptó, el 13 de junio de 2011, nuevas normas para la sustitución de los halones en los extintores de incendio manuales, los lavabos, motores y APU, las cuales figuran en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*.

Las Normas prescriben el uso de un agente alternativo de los halones para:

- a) los sistemas de extinción de incendios de los lavabos que se utilicen en las aeronaves fabricadas el 31 de diciembre de 2011 o después de esa fecha;
- b) los extintores de incendio manuales que se utilicen en las aeronaves fabricadas el 31 de diciembre de 2016 o después de esa fecha; y
- c) los sistemas de extinción de incendios de los motores y de los grupos auxiliares de energía que se utilicen en aeronaves respecto de las cuales la solicitud de certificación de tipo se presente el 31 de diciembre de 2014 o después de esa fecha.

Entre 2009 y 2012, se celebraron diversas reuniones de coordinación para la sustitución de halones con los encargados de la reglamentación, las organizaciones internacionales y la industria a fin de analizar la situación de la sustitución de los halones, las reservas, la contaminación y las actividades futuras con respecto a la sustitución de halones en los compartimientos de carga. La última de estas reuniones se celebró en noviembre de 2012 y centró su labor en los plazos especificados en la Resolución del 37º período de sesiones sobre la sustitución de halones y la viabilidad de establecer una fecha para la sustitución de los halones en los sistemas de supresión de incendios en los compartimientos de carga.

El establecimiento de un plazo para la sustitución de halones en los sistemas de supresión de incendios de los compartimientos de carga sigue siendo un desafío. En la última Reunión de coordinación internacional para la sustitución de halones de la OACI (IHRCM/3), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) convino en coordinar un enfoque colaborativo con todas las partes interesadas para formular una recomendación de la industria con respecto a un plazo para la sustitución de halones en los compartimientos de carga. Se ha creado un grupo de trabajo para presentar una recomendación

integral con documentación de apoyo a la OACI para el 31 de diciembre de 2015 con el objeto de someter una recomendación al próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea, en 2016.

Mientras no haya alternativas disponibles para todos los sistemas de extinción de incendios de las aeronaves, la industria de la aviación seguirá dependiendo de las reservas de halones. En apoyo de la Resolución A37-9, el Secretario General distribuyó una comunicación a los Estados pidiéndoles información sobre las reservas de halones accesibles a la industria de la aviación civil en cada Estado para apoyar las operaciones en el futuro.

Cincuenta y tres Estados respondieron a la comunicación. La mayoría de ellos no tenían la seguridad de que sus reservas de halones fueran suficientes para satisfacer las necesidades de la aviación de sus Estados, en tanto que otros respondieron que, en su caso, la industria de la aviación depende de fuentes externas para contar con los halones requeridos. El número limitado de respuestas pone en evidencia que los Estados no conocen la cantidad de reservas de halones disponible para la aviación civil. Aunque el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) tiene un proceso para calcular la reserva de halones a escala mundial, el volumen de halones disponible para las aplicaciones de la aviación civil no se conoce.

A37-10

Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas

En 2010, la OACI publicó la segunda edición del *Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística (Doc 9835)*. Esta segunda edición incluye orientación adicional dirigida a las autoridades de aviación civil y a los proveedores de servicios de evaluación acerca de los procesos de examen de los candidatos de conformidad con los requisitos de competencia lingüística en idioma inglés (LPR) de la OACI.

En enero de 2011, la OACI comunicó a los Estados que en la Resolución A37-10 se pide la adopción de las siguientes medidas principales: a) los Estados miembros que no estuvieran en condiciones de cumplir con los requisitos de competencia lingüística para el 5 de marzo de 2011 enviarían a la OACI sus planes de cumplimiento, los cuales se actualizarían periódicamente después de marzo de 2011 hasta lograr el pleno cumplimiento; y b) la OACI verificaría los planes de cumplimiento presentados por los Estados para asegurarse de que estuvieran completos e incluyeran plazos e hitos identificables, que se utilizarían en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

En el mes de junio de 2011, la OACI añadió un mapa interactivo que se encuentra en <http://legacy.icao.int/fsix/lp.cfm> y se basa en la información proporcionada por los Estados. Este mapa proporciona una visión mundial del estado de cumplimiento de los requisitos de competencia lingüística y permite que los usuarios tengan acceso a los planes de cumplimiento o estados de cumplimiento.

En octubre de 2011, la OACI introdujo el servicio de aprobación de pruebas de conocimientos del inglés aeronáutico (AELTS). Mediante el AELTS, se evalúan los instrumentos de pruebas con respecto a los requisitos lingüísticos que figuran en el Anexo 1 — *Licencias al personal* y en el Doc 9835. Este servicio es particularmente importante ya que, en gran medida, las pruebas de competencia lingüística no están reglamentadas, lo cual ha creado una gran diferencia en los métodos utilizados y los resultados logrados. El AELTS proporciona un medio para que la comunidad de proveedores de servicios de evaluación de competencia lingüística normalicen y

perfeccionen sus métodos. Este servicio de la OACI también proporciona información a los Estados, usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios, sobre los servicios de evaluación disponibles que utilizan procedimientos compatibles con los criterios de la OACI.

En 2012, la Organización publicó una nueva edición de la ayuda didáctica *Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística – Ejemplos de lenguaje hablado evaluados*. El documento, que fue preparado por la International Civil Aviation English Association (ICAEA) para la OACI, puede consultarse en <http://cfapp.icao.int/rssta/index.cfm> y contiene 52 ejemplos de lenguaje hablado que han sido sometidos a procesos rigurosos de calificación y validación. Esta ayuda didáctica puede utilizarse como referencia para normalizar los procesos de evaluación y como base para la capacitación inicial y periódica de evaluadores y examinadores.

A37-11

Metas mundiales de navegación basada en la performance

La implantación mundial de la navegación basada en la performance (PBN) progresó significativamente desde el 37º período de sesiones de la Asamblea. Hoy, más de 150 Estados, o más del 60% del total, han publicado un Plan de implantación de la PBN y más de la mitad de las pistas internacionales del mundo cuentan ahora con procedimientos de PBN.

La OACI y la IATA continuaron realizando visitas combinadas del Grupo de trabajo sobre PBN mundial y del Equipo de gestión de la implantación (GO) para ayudar a los Estados en la implantación de la PBN. Las visitas se centraron en la elaboración de Planes de implantación de la PBN de los Estados, la implantación de procedimientos por instrumentos PBN, el diseño del espacio aéreo y la aprobación de OPS. Se realizaron más de 10 visitas.

Los equipos regionales sobre la PBN siguieron promoviendo la implantación de la PBN mediante seminarios regionales teóricos y prácticos. Siguiendo el ejemplo de las visitas conjuntas del Grupo de trabajo sobre PBN mundial y del Equipo de gestión de la implantación (GO), se están estableciendo equipos regionales de gestión de la implantación en diversas Regiones de la OACI.

La OACI estableció una Suboficina regional en Beijing para promover la implantación de la PBN, así como una Oficina del Programa de procedimientos de vuelo (FPP) en Dakar, Senegal. Ambas oficinas se especializan en la implantación de la PBN.

En octubre de 2012 se realizaron un simposio y seminarios prácticos sobre PBN, que facilitaron la comprensión de las cuestiones que afectan a la implantación de la PBN a escala mundial. Se preparó un iKit sobre PBN como herramienta para educar a los interesados en los aspectos fundamentales de la PBN, incluida la provisión de nuevos documentos de PBN de la OACI. Se distribuyó el iKit a todos los participantes en el simposio. En el simposio, la OACI estableció un mecanismo de reconocimiento para ayudar a los Estados a identificar a las organizaciones de diseño de procedimientos por instrumentos que pueden asistirlos en la implantación de la PBN.

Se prepararon y distribuyeron nuevos cursos en línea en los que se proporcionaba un panorama general sobre la PBN así como capacitación específica en diseño del espacio aéreo y aprobación de OPS PBN.

En cuanto a las Normas y métodos recomendados (SARPS), los PANS-OPS se enmendaron completamente en cumplimiento de la Resolución A37-11. El *Manual de navegación basada en la performance (PBN)* (Doc 9613) se actualizó (Versión 4) para incluir especificaciones adicionales

sobre la PBN. Asimismo, se completaron los siguientes documentos nuevos: el *Continuous Climb Operations (CCO) Manual* (Doc 9993) [Manual de operaciones en ascenso continuo (CCO) (Doc 9993)], el Manual de operaciones en descenso continuo (CDO) (Doc 9931), el *Performance-based Navigation (PBN) Operations Approval Manual* (Doc 9997) [Manual de aprobación de operaciones de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9997)] y el *Manual on the Use of Performance-based Navigation (PBN) in Airspace Design* (Doc 9992) [Manual sobre el uso de la navegación basada en la performance (PBN) en el diseño del espacio aéreo (Doc 9992)].

A37-12 *Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad*

Como consecuencia de la adopción de la Resolución A37-12, la OACI enmendó el Plan mundial de navegación aérea (GANP) para incluir el concepto de mejoras por bloques del sistema de aviación en respaldo de los sistemas de CNS/ATM. El GANP enmendado fue aprobado por el Consejo en mayo de 2013. También se incluyeron procedimientos para que el GANP se actualice regularmente en colaboración con los Estados y otras partes interesadas. También se realizó la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) en Montreal, del 19 al 30 de noviembre de 2012.

A37-13 *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos*

La OACI siguió ampliando el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), de modo que para finales de 2011 estaba activo en las cinco regiones y, para mediados de 2013, 93 Estados miembros se habían incorporado a un proyecto regional CAPSCA y 54 Estados habían recibido una visita de asistencia en uno o más de sus aeropuertos internacionales. El nombre del programa se modificó para abarcar todos los tipos de sucesos de salud pública, no sólo los relacionados con enfermedades transmisibles, aunque se mantuvo la misma sigla, "CAPSCA".

La OACI siguió trabajando en estrecha colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo y el Consejo Internacional de Aeropuertos para proporcionar orientación actualizada sobre la gestión de sucesos de salud pública en la aviación, incluidos los planes de continuidad de las operaciones. Se realizaron seminarios regionales anuales, en los que se reunieron los sectores de la salud pública y de la aviación. Se actualizaron las orientaciones, sobre todo en los sitios web de las cuatro organizaciones y también en un sitio web recientemente desarrollado en la Oficina regional de México: www.capsca.org.

En diciembre de 2012, cerró el fondo que había financiado principalmente el CAPSCA desde su creación en 2006, el Fondo Central de Acción contra la Gripe, administrado por el Programa de desarrollo de las Naciones Unidas. Se están buscando otras fuentes de financiamiento.

A37-14 *Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales*

Desde la última Asamblea, ha habido progreso en la normalización de las pruebas de eficacia y seguridad de los desinsectantes químicos, así como en formular recomendaciones actualizadas sobre su uso. Se esperan los resultados de nuevas investigaciones sobre el uso de la "cortina de aire", u otros métodos de desinsectación no química. Más información sobre la desinsectación química y no química debería estar disponible y presentarse para el 39º período de sesiones de la Asamblea, previsto para 2016.

- A37-15 *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*

Se presentará una propuesta de enmienda de los criterios permanentes al 38° período de sesiones de la Asamblea.

- A37-16 *El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE)*

Para garantizar la asistencia continua a los Estados para ayudarles a resolver sus deficiencias de seguridad operacional, la OACI estableció el SAFE: *Fondo para la seguridad operacional de la aviación*. La participación en el SAFE es voluntaria y el Fondo es independiente financieramente del Presupuesto del Programa regular de la OACI. Se prevé que los Estados miembros de la OACI, las organizaciones internacionales y las entidades públicas y privadas relacionadas con la aviación civil internacional realicen contribuciones al fondo.

Dos proyectos se financiaron con el fondo SAFE y fueron puestos en ejecución por consultores de la OACI: un estudio sobre el envejecimiento de las aeronaves en la Región África y Océano Índico (AFI) y la elaboración de la Guía para la certificación de explotadores de servicios aéreos.

- A37-17 *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*

Apéndice A — Criterios generales

La OACI tuvo un progreso sostenido en cuanto a la aplicación de su Estrategia global sobre seguridad de la aviación (ICASS), respaldada por la Asamblea en 2010 para el período 2011-2016. Los esfuerzos de implantación de la ICASS se beneficiaron con la consolidación de los programas de seguridad de la aviación de la Subdirección de seguridad de la aviación de la Dirección de transporte aéreo.

Gracias a las generosas contribuciones voluntarias, tanto financieras como en especie, la OACI pudo realizar ciertos proyectos de la ICASS y otras actividades de seguridad de la aviación en todas las regiones, incluidas las de liderazgo y coordinación mundial.

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

Sin novedad.

Apéndice C — Medidas de seguridad de carácter técnico

Para mitigar el riesgo asociado con la carga aérea y el correo, así como la amenaza interna en la industria y en los aeropuertos, en noviembre de 2012 el Consejo aprobó en forma acelerada la Enmienda 13 del Anexo 17. Las disposiciones revisadas y nuevas contribuyen a la implantación de medidas de seguridad de la cadena de suministro, con especial énfasis en la carga de alto riesgo y la aplicación de medidas comunes de seguridad de base para carga transportada en aeronaves de pasajeros y en las exclusivamente de carga. La Enmienda, con fecha de aplicación 15 de julio de 2013,

incluye una norma revisada e integral para la inspección y control de seguridad de las personas que no son pasajeros.

Para asistir a los Estados en la aplicación de las disposiciones de la Enmienda 13 del Anexo 17, se prepararon textos de orientación en todos los idiomas de la OACI. A este respecto, la Enmienda núm. 1 del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – de distribución limitada) de la OACI, publicada en julio de 2013, proporcionó a los Estados orientaciones integrales sobre principios de seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea.

Se progresó en la promoción de la adopción de medidas de seguridad sostenibles y basadas en los riesgos. Se elaboraron SARPS sobre la base de justificaciones suficientes y válidas para la aplicación de nuevas medidas, con la flexibilidad de permitir medios alternativos de lograr los objetivos de seguridad.

En apoyo de un enfoque basado en el riesgo, la OACI produjo la primera edición del Estado del contexto de riesgo mundial (RCS) en 2012. El RCS incluye un análisis en profundidad de las amenazas a la aviación civil y proporciona a los Estados miembros una metodología robusta para desarrollar aun más las evaluaciones de riesgos nacionales. Se prevé que aumentará el número de Estados que adopten e implanten medidas basadas en el riesgo, y se prestará asistencia a los Estados para la preparación de sus evaluaciones de riesgos. La segunda edición del RCS se publicó en julio de 2013 y está disponible en la ICAO-NET.

La red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) aprobados sigue ampliándose para hacer frente a la necesidad continua de instrucción en seguridad de la aviación. A mediados de 2013, había 25 ASTC aprobados.

La Secretaría preparó además un seminario práctico sobre aspectos generales de gestión de riesgos para asistir a los Estados en la implantación de medidas basadas en los riesgos y las amenazas.

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

Se añadió a la base de datos de actos de interferencia ilícita (AUI) de la OACI una función de búsqueda avanzada, que incluye representaciones gráficas de los resultados de las búsquedas, por lo cual la base resultará ahora de mayor utilidad. La Secretaría continuó registrando todo tipo de incidentes de seguridad para mantenerse al tanto de las diversas amenazas que afronta la aviación civil y para identificar tendencias potenciales; si bien no todos los incidentes enumerados se consideran AUI, la información está disponible en la base de datos de AUI en una lista separada a la que pueden acceder los Estados miembros.

El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación siguió analizando los riesgos para la seguridad de la aviación civil y presentó informes sobre las amenazas actuales y emergentes así como sobre posibles vulnerabilidades.

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

Con respecto a la Cláusula dispositiva 3, se introdujo un mecanismo para validar la aplicación de medidas correctivas en los Estados en los que se hayan identificado uno o más problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC), por medio de las misiones de validación

coordinadas de la OACI (ICVM). Desde octubre de 2010, cinco Estados resolvieron con éxito nueve SSeC. En la mayoría de los casos, las ICVM permitieron confirmar que se habían tomado las medidas correctivas necesarias.

Con respecto a la Cláusula dispositiva 7, se preparó un informe general sobre la realización del segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditorías de la seguridad de la aviación (USAP), que ya se ha completado, para su presentación ante el 38° período de sesiones de la Asamblea. El mismo incluye los antecedentes de la decisión del Consejo de adoptar un enfoque de observación continua para el USAP (CMA del USAP) a partir de 2013, y los detalles del plan de transición aprobado por el Consejo.

Apéndice F — Ayuda a los Estados para crear capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación para la protección de la aviación civil internacional

La Secretaría desarrolló y puso en práctica la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación, de la OACI. La estrategia establece métodos y procedimientos para garantizar un enfoque más cohesivo y coordinado para la asistencia y la creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación.

La Secretaría creó el Grupo *ad hoc* sobre asociaciones para la creación de capacidad AVSEC con el objeto de coordinar la provisión de asistencia en todo el mundo. La actividad del grupo incluye el intercambio de información sobre proyectos de asistencia actuales y garantizar que se aplique un enfoque colectivo en la asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación.

Se preparó la Lista de la asistencia para el apoyo a la implantación y desarrollo (ISDAL). La misma sirve de herramienta para una mejor coordinación e identificación de potenciales asociaciones entre Estados que estén en condiciones de prestar asistencia. Se la utiliza principalmente como punto de contacto para las operaciones entre la OACI y/o entre los miembros del Grupo *ad hoc* sobre asociaciones para la creación de capacidad AVSEC.

La Secretaría reforzó la asistencia regional mediante asociaciones extendidas con Estados miembros y organizaciones tales como la CAAC, la CAFAC, la CEAC, la CLAC, Australia, Bélgica, Canadá, Francia, Reino Unido y Estados Unidos. La actividad de las asociaciones incluyó la provisión de instrucción, orientación y transferencia de información sobre tecnología.

Bajo el liderazgo de la Secretaría, se creó el Foro regional coordinado sobre seguridad de la aviación en Asia/Pacífico. El foro brindará una plataforma práctica para reforzar la seguridad de la aviación regional en forma cooperativa, coordinada y unificada.

La OACI y la Unión Europea (UE) firmaron el Anexo sobre Seguridad de la Aviación al MoC OACI/UE, a fin de aumentar la cooperación. Este Anexo establece, entre otras cosas, un marco para el intercambio de información para la realización de actividades conjuntas.

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

Se desarrolló una nueva versión completamente renovada de la Red de puntos de contacto de seguridad de la aviación (PoC) para responder mejor a las necesidades de los Estados. Se renovó su diseño y funcionalidad para incluir un sistema de mensajes incorporado que permite el

intercambio rápido y seguro de información crítica y, al mismo tiempo, un mejor control de quién puede acceder a la información. La plataforma basada en la web facilita la comunicación entre las personas de contacto de seguridad de la aviación designadas por más de 180 Estados con el propósito de enviar y recibir información sobre amenazas inminentes, así como pedidos de información de seguridad o para intercambiar orientaciones y asesoramiento sobre cómo afrontar amenazas inminentes.

LA OACI estableció una plataforma tecnológica para facilitar el intercambio de información de seguridad de la aviación entre los Estados miembros. Creada en 2011 por la OACI y el Grupo de trabajo sobre tecnología del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, y actualizada periódicamente, la AVSECPedia es una fuente unificada de información para los Estados miembros acerca de las mejores prácticas, orientaciones y nuevos enfoques sobre métodos, tecnologías y equipos de inspección que se han puesto a prueba o implantado en todo el mundo. Es una herramienta dinámica y colaborativa que permite a los Estados compartir su propia información o prácticas de seguridad por medio de actualizaciones de su página dedicada. Por consiguiente, los Estados tienen pleno control de la información que comparten con otros Estados participantes y pueden modificarla en tiempo real y con la frecuencia que sea necesaria.

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

Durante el período transcurrido desde el 37° período de sesiones de la Asamblea, la OACI fomentó la cooperación entre los Estados miembros y con otros interesados con el objeto de mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo, tanto a escala regional como mundial. La Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) realizada en septiembre de 2012 — la primera conferencia mundial de la OACI dedicada a temas de seguridad en más de una década — puso de relieve el aumento en el nivel de cooperación en todas las áreas de la seguridad de la aviación, especialmente en su respaldo a los principios de cooperación en seguridad de la aviación que ahora necesitan ponerse en práctica. Asistieron a la reunión más de 700 participantes en representación de 132 Estados y 23 organizaciones regionales e internacionales.

Durante 2011 y 2012, se realizó una serie de conferencias sobre seguridad de la aviación en todas las regiones para promover la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación de la Asamblea de 2010 de la OACI. Esos encuentros, cinco de los cuales fueron organizados por Estados anfitriones, en colaboración con la OACI, propiciaron una cooperación más estrecha entre los interesados para abordar los problemas de seguridad de la aviación. Las seis conferencias regionales formularon declaraciones conjuntas en las que se reflejan las realidades y preocupaciones de sus respectivas regiones, y en las que se apela a tomar medidas concretas para reforzar la seguridad de la aviación, en forma individual y colectiva, de conformidad con la Declaración.

La OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) suscribieron en junio de 2011 un Memorando de acuerdo (MoU) para fortalecer la cooperación con respecto a la seguridad de la carga aérea, mejorando al mismo tiempo la facilitación de la carga aérea. El acuerdo se tradujo en la cooperación en diversas áreas y dio por resultado una conferencia conjunta sobre el refuerzo de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, que se realizó en Singapur, en julio de 2012, así como la preparación de una publicación conjunta titulada “*Moving Air Cargo Globally*” [El transporte mundial de la carga aérea].

La OACI y la Unión Postal Universal (UPU) reforzaron sus esfuerzos por mejorar conjuntamente la seguridad del correo aéreo de conformidad con el MoU firmado en 2009. En marzo de 2012, el 25° Congreso de la UPU dio instrucciones al Consejo de operaciones postales de la UPU para que intensificara la colaboración con el sector de la aviación civil, principalmente mediante la creación de un comité de contacto entre la OACI y la UPU para establecer una interacción estructurada entre las dos organizaciones.

A37-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*

Apéndice A — Generalidades

Para distribuir más información sobre las políticas y textos de orientación de la OACI, se publicaron artículos sobre el trabajo de la OACI en cuanto a la protección del medio ambiente en varias ediciones de la Revista de la OACI y otras publicaciones; se realizó un seminario práctico sobre combustibles alternativos de aviación (octubre de 2011) así como un seminario sobre la aviación y el cambio climático (octubre de 2012). El cuarto Simposio de la OACI sobre la aviación y el cambio climático, titulado "Destino Verde", se realizó en la Sede en mayo de 2013, con el objetivo de fomentar el diálogo entre los participantes sobre cuestiones de aviación y de medio ambiente, incluidas las siguientes: ruido, operaciones y tecnología, medidas basadas en el mercado, combustibles alternativos sostenibles para la aviación, planes de acción de los estados, financiación y asistencia.

La novena reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/9) tuvo lugar en febrero de 2013 y convino en un conjunto integral de 18 recomendaciones que ayudarán a la OACI a cumplir con su mandato de proteger el medio ambiente. Dichas recomendaciones se referían a las siguientes cuestiones: pronóstico actualizado de tráfico y flota, aumento de la rigurosidad de la Norma de ruido de las aeronaves, operaciones de aeronaves, elaboración de una nueva Norma sobre emisiones de CO₂ de las aeronaves y el programa de trabajo para el próximo ciclo del CAEP.

La OACI organizó reuniones paralelas y estuvo presente en puestos de exhibición en la exposición que tuvo lugar durante el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). La OACI participó además en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre desarrollo sostenible (junio de 2012) y en el Pabellón de combustibles alternativos organizado conjuntamente con Le Bourget en la Exposición aérea de París en junio de 2013 para promover su trabajo sobre sostenibilidad ambiental y combustibles alternativos para la aviación.

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

Se completaron la Enmienda 10 del Volumen I, Anexo 16 y la Enmienda 7 del Volumen II del Anexo 16, que aprobó el Consejo en marzo de 2011.

Con respecto a la fijación de metas tecnológicas y operacionales, de mediano y largo plazo, en los procesos de examen del grupo de Expertos independientes (IE) del CAEP, se completaron durante el ciclo de la CAEP/9 exámenes de la tecnología de atenuación del ruido y exámenes operacionales y tecnológicos del consumo de combustible. En 2010 se acordó un conjunto de

metas tecnológicas con respecto al consumo de combustibles. Y en la reunión CAEP/9, en 2013, se consideraron metas tecnológicas actualizadas, de mediano y largo plazo, relativas al ruido de las aeronaves, así como nuevas metas operacionales para la reducción del consumo de combustible de las aeronaves.

La CAEP/9 aprobó, además del sistema de medición del CO₂, el requisito de certificación de CO₂, que había alcanzado la madurez suficiente para su inclusión en el Volumen III del Anexo 16, y convino en que debería publicarse en una Circular de la OACI. El CAEP acordó un plan de trabajo para elaborar una norma integral de CO₂ con resultados previstos para finales de 2015. Todas las recomendaciones del CAEP fueron aprobadas por el Consejo y las relativas a las enmiendas de SARPs se han distribuido a los Estados para recabar sus comentarios.

Se elaboró un nuevo manual titulado *Operational Opportunities to Reduce Fuel Burn and Emissions* (Oportunidades operacionales para reducir el consumo de combustible y las emisiones), en remplazo de la Circular 303, que contiene información sobre las prácticas actuales de los Estados, los explotadores de aeronaves, los fabricantes de aeronaves, los explotadores de aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y otras organizaciones de la industria. Asimismo, se prepararon *Orientaciones sobre la evaluación ambiental de los cambios operacionales de gestión del tránsito aéreo propuestos*, centradas en la evaluación del impacto ambiental (tanto de las emisiones como del ruido de los motores) que podrían ocasionar los cambios de procedimientos operacionales propuestos, el rediseño del espacio aéreo y otros aspectos operacionales similares.

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

Sin novedad.

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Sin novedad.

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

En respuesta a la decisión de la última Asamblea de la OACI, y las medidas subsiguientes que aprobó el Consejo, la Secretaría definió el alcance del trabajo relativo al análisis mundial de los efectos de las prohibiciones de vuelo durante la noche. En este análisis se tendrían en cuenta cuestiones de carácter ambiental y económico, de conformidad con las recomendaciones del CAEP, así como, entre otros factores, el impacto de las zonas horarias, los aspectos económicos de las líneas aéreas y la demanda de los pasajeros en el contexto del crecimiento del sector de la aviación. La India ha ofrecido su apoyo para desarrollar esta actividad.

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

La revisión de la Parte 2: *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, del *Manual de planificación de aeropuertos* comenzó durante el ciclo de la CAEP/9 para incluir una planificación

de aeropuertos ecológica y las mejores prácticas actuales en cuanto a la utilización y gestión del terreno.

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

En el CAEP, continúa el seguimiento permanente de la evolución de las aeronaves supersónicas y su incidencia en la elaboración de normas futuras.

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

El CAEP trabajó con SAE para poner a prueba el sistema de muestreo de materia particulada (PM) no volátil (nvPM) para medirla detrás de los motores de las aeronaves, y ya casi está finalizado un proyecto de práctica recomendada aeroespacial (ARP). Las campañas para las mediciones y la finalización de la ARP proseguirán como preludeo del requisito de certificación de las emisiones nvPM y la nueva norma pertinente.

A37-19

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

Se realizaron progresos sustanciales en cuatro esferas clave, identificadas en la Resolución de la Asamblea A37-19: 1) metas mundiales a las que se aspira; 2) planes de acción estatales; 3) combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y 4) medidas basadas en criterios de mercado (MBM).

La Secretaría cooperó con el CAEP para seguir actualizando la evaluación de tendencias de CO₂, que se completó en abril de 2013 para su presentación ante el 38° período de sesiones de la Asamblea. La metodología implicaba calcular el impacto potencial de diversas categorías de medidas de mitigación — desarrollo de tecnología de las aeronaves, mejoras en la ATM y en el uso de la infraestructura, operaciones más eficientes y combustibles alternativos sostenibles — para medir el progreso actual y estimar el progreso futuro hacia el logro de las metas mundiales a las que se aspira.

La Secretaría trabajó también en el desarrollo de un sistema de informes y análisis de CO₂ de la OACI (ICORAS) que permitirá a la Organización responder al pedido de la Asamblea, en la Resolución A37-19, de presentar regularmente informes sobre las emisiones de CO₂ de la aviación internacional a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), así como medir el progreso alcanzado en cuanto al logro de las metas mundiales a las que se aspira.

La decisión de la Asamblea (Resolución A37-19) de que los Estados presentaran voluntariamente planes de acción hizo evolucionar la política de la Organización hacia un modo de implantación más orientado a la acción. La OACI emprendió actividades intensas de creación de capacidad para facilitar, en apenas unos años, la preparación y presentación de planes de acción sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO₂ de un número de Estados que representan aproximadamente el 80 % del tráfico aéreo mundial.

En apoyo a la preparación y presentación de los planes de acción de los Estados, la Secretaría preparó textos de orientación y una interfaz web interactiva. Asimismo, los seminarios prácticos iniciados en 2011 continuaron durante 2012 y 2013, con una participación total de 91 Estados miembros que representan el 93% del tráfico aéreo internacional mundial.

La información contenida en los planes de acción se analizó continuamente, y la OACI creó una estrategia robusta de creación de capacidad para asistir a los Estados en la ulterior preparación e implantación de sus planes de acción. La OACI exploró posibilidades de asociarse con otras organizaciones internacionales y organismos de financiamiento multilaterales (como el PNUD, el FMAM y la Comisión Europea) que tienen fondos asignados y dedicados a las actividades de mitigación del cambio climático, con miras a establecer procesos que faciliten la financiación de las actividades de los Estados miembros que necesitan asistencia.

En marzo de 2013, la OACI anunció la formalización de un nuevo proyecto con Indonesia para mejorar la gestión y reducción de sus emisiones de carbono de la aviación. Este proyecto de gran escala y tres años de duración será llevado a cabo por el Ministerio de Transporte de Indonesia y la Dirección de cooperación técnica de la OACI.

La Secretaría intensificó sus esfuerzos para promover y propiciar el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles en la aviación. Todas las iniciativas en curso en todo el mundo relativas a combustibles alternativos sostenibles se presentan y actualizan en la plataforma basada en la web, el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI. Un grupo de expertos de la OACI (SUSTAF) trabajó en la formulación de un conjunto de recomendaciones de políticas sobre los combustibles alternativos sostenibles, partiendo de las políticas y medidas existentes, así como de las mejores prácticas e iniciativas de los Estados y organizaciones. En la antesala de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20), en junio de 2012, la OACI cooperó con los sectores interesados de la industria en la organización de cuatro vuelos de conexión desde Montreal hasta Río de Janeiro en los que se utilizaron combustibles alternativos sostenibles. La OACI conmemoró el primer aniversario de la iniciativa Río+20 en la Exposición aérea de París de Le Bourget, en junio de 2013.

Con el apoyo de los expertos nombrados por los Estados miembros y las organizaciones internacionales, la Secretaría desempeñó una intensa labor en pos de una solución mundial para las MBM. En junio de 2012, el Consejo convino en concentrar sus esfuerzos en tres opciones para un plan de MBM mundial. Acordó además que era necesario continuar trabajando en la elaboración del marco para las MBM.

En noviembre de 2012, el Consejo convino en establecer el Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC) para que formulara recomendaciones sobre una serie de políticas relativas a la aviación internacional y el cambio climático, incluidas las relativas a las MBM. Se presentaron al Consejo informes sobre el progreso del trabajo del HGCC en marzo y junio de 2013.

En 2013 se siguió evaluando si era factible un plan de MBM mundial, teniendo en cuenta las características más prácticas y eficaces en cuanto al diseño de un plan mundial, y tomando en consideración las orientaciones del HGCC, que se reunió tres veces entre diciembre de 2012 y marzo de 2013, y consideró varias cuestiones relacionadas con un plan de MBM mundial, incluidas las siguientes: participantes en el plan; medios de adaptación a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y generación de ingresos a partir de ese plan. El análisis cuantitativo de los impactos de un plan de MBM mundial realizado en 2012 se perfeccionó utilizando pronósticos actualizados sobre tráfico, flota y emisiones, que terminó de preparar el CAEP en 2013. Este estudio suplementario confirmó los resultados del estudio de 2012 con respecto a la viabilidad técnica de las tres opciones para un plan de MBM mundial.

Al igual que la labor relativa a un plan de MBM mundial, el avance en los elementos técnicos del marco para las MBM planteó diversas consideraciones de políticas. Durante las deliberaciones del HGCC y el trabajo técnico de los expertos, se elaboró un perfil del marco para las MBM con el “propósito”, los “principios rectores” y los “elementos clave”, para que lo considere el Consejo.

A37-20 *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*

Apéndice A — Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

Sección I. Acuerdos y arreglos

En abril de 2012, la Organización organizó un Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS), en colaboración con la Air Transport Research Society (Sociedad de investigación en transporte) (ATRS) como preparación para la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) que tendrá lugar en 2013 y se centrará en el tema de estrategias y herramientas para un transporte aéreo sostenible.

La Undécima reunión del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo (ATRP/11) se realizó en junio de 2012. La misma formuló recomendaciones y asesoramiento para la preparación de la ATConf/6.

La OACI realizó seminarios de transporte aéreo en preparación para la ATConf/6 para las siguientes regiones: Rabat, Marruecos (julio de 2012), en estrecha cooperación con la CAAC; Buenos Aires, Argentina (julio de 2012), en estrecha cooperación con la CLAC; Martinique, Francia (octubre de 2012), para los Estados del Caribe; Dakar, Senegal (octubre de 2012), en estrecha cooperación con la CAFAC; París, Francia (noviembre de 2012), para los Estados europeos, y en la RAE de Hong Kong, China (enero de 2013), para los Estados de la Región de Asia y el Pacífico.

La ATConf/6 tuvo lugar en marzo de 2013 y se centró en el tema de la sostenibilidad del transporte aéreo. Abordó cuestiones clave en el transporte aéreo internacional y produjo un conjunto integral de recomendaciones, que aprobó el Consejo en junio de 2013. El 18 de marzo de 2013, durante la ATConf/6, la OACI firmó una Declaración conjunta con la OMT sobre la aviación y el turismo para reforzar la cooperación en cuestiones prioritarias para ambas organizaciones, como la protección de los pasajeros y turistas, la facilitación de los visados y los impuestos.

La OACI actualizó su información sobre los indicadores cuantitativos de la liberalización.

La Conferencia OACI de negociación de servicios aéreos (ICAN) tuvo lugar en Mumbai, India, en octubre de 2011, y en Jeddah, Arabia Saudita, en diciembre de 2012.

Sección II. Cooperación en los arreglos de reglamentación

La ATConf/6 abordó las cuestiones de armonización y compatibilidad de los enfoques normativos de los enfoques normativos respecto de las leyes de competencia y las reglas del transporte aéreo, así como las cuestiones relacionadas con la protección al consumidor, y formuló recomendaciones para los Estados y la OACI.

Sección III. Distribución de los productos de las líneas aéreas

Cuando en junio de 2013 se analizó la Resolución A37-20, y teniendo en cuenta la evolución de la industria de las líneas aéreas y las prácticas de reglamentación, se recomendó examinar en profundidad esta Sección para evaluar la necesidad de mantener su formato actual.

Sección IV. Comercio de servicios

Sin novedad.

Sección V. Elaboración de criterios

La ATConf/6 examinó las políticas y orientaciones de la OACI sobre la reglamentación de transporte aéreo internacional (contenidas en los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)) y recomendó que se actualizaran para que estuvieran al día con las evoluciones y satisfacer las necesidades de los Estados.

De conformidad con la Resolución A37-20, la Organización actualizó la base de datos de Acuerdos mundiales de servicios aéreos (AMSA), aumentando la cobertura a 2 480 acuerdos que abarcan a 166 Estados, y el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA).

Apéndice B — Estadísticas

Se preparó una nueva edición del *Manual sobre el Programa de estadísticas de la OACI* (Doc 9060), ahora titulado *Manual de referencia sobre el Programa de estadísticas de la OACI*, que incorpora las nuevas características del Programa de estadísticas de la OACI.

Se aplicaron las recomendaciones y conclusiones de la Décima reunión departamental de estadísticas (STA/10), celebrada en Montreal del 23 al 27 de noviembre de 2009.

En relación con las 10 recomendaciones y conclusiones de la STA/10 específicamente relacionadas con formularios estadísticos, se han implantado los cambios en los formularios vigentes y se han introducido los nuevos formularios de datos, especialmente en cuanto al consumo de combustible de los transportistas aéreos (Formulario M).

La divulgación de los datos recopilados en el marco del Programa de estadísticas de la OACI se ha modernizado con la nueva plataforma en línea ICAO*data+*, herramienta de fácil uso que permite a los usuarios adaptar la representación gráfica de los datos según la necesidad. Es una herramienta para la comparación de datos a escala mundial que cumple con los requisitos de los usuarios internos y externos, y está disponible en forma gratuita para los Estados miembros.

Se realizaron cuatro sesiones de capacitación práctica en estadísticas en la Sede de la OACI: Estados de África (noviembre de 2011 y junio de 2012); los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC, septiembre de 2012); y Estados miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC, noviembre de 2012). Paralelamente, en cooperación con CAE, se preparó un conjunto de cursos de aprendizaje electrónico sobre pronóstico en el transporte aéreo.

La Secretaría inició el desarrollo del sistema de informes y análisis de CO₂ de la OACI (ICORAS), utilizado para integrar los datos sobre consumo de combustible y datos de tráfico informados por los Estados miembros, y complementado con varias fuentes de datos para proporcionar cálculos precisos sobre CO₂.

Apéndice C — Pronósticos, planificación y análisis económicos

Se elaboraron pronósticos de largo plazo de tráfico de pasajeros y carga que abarcan un período de 30 años, aplicando una metodología econométrica ascendente.

Se elaboraron pronósticos anuales de mediano plazo (que abarcaba un período de tres años) en 2011-2013 y se publicaron en el sitio web público de la OACI.

En respuesta a los resultados del Simposio sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos, que se celebró en marzo de 2010, a principios de 2011 se realizó y publicó, en el documento *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años—pilotos, personal de mantenimiento, controladores de tránsito aéreo* (Doc 9956), un estudio que ofrece información sobre las consecuencias del crecimiento previsto de tráfico y de la flota aérea en la demanda de personal aeronáutico cualificado.

Se prestó asistencia a las regiones en la elaboración de pronósticos y otros parámetros de planificación requeridos por los respectivos grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se realizaron cuatro reuniones de grupos regionales de pronósticos de tráfico (TFG) en las Regiones Asia/Pacífico, Oriente Medio, África/Océano Índico y Caribe/Sudamérica. Los informes de las reuniones, que contienen pronósticos y análisis, se publicaron en el sitio web público de la OACI.

Se proporcionó asistencia al Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG) del CAEP. Dicha asistencia abarcó el suministro de datos e información de aviación para elaborar pronósticos mundiales de largo plazo, para el tráfico y la flota aérea a fin de llevar a cabo análisis ambientales, y el examen de un modelo mundial de pronosticación con restricciones que posiblemente se utilizará para apoyar la evaluación ambiental del posible impacto de las restricciones.

Se revisó el *Manual de pronosticación del tráfico aéreo* (Doc 8991).

Apéndice D — Facilitación

El Consejo adoptó en 2011 la Enmienda 22 del Anexo 9 — *Facilitación* para, entre otras cosas, asistir a los Estados a fin de que se preparen para los brotes internacionales de enfermedades transmisibles, y mejorar las medidas que faciliten la asistencia a los viajeros aéreos cuyos vuelos se suspendan por causas de fuerza mayor. En 2012, el Consejo adoptó la Enmienda 23, en la que se revisa el Apéndice 13 para mejorar el intercambio de datos y hacer más eficiente la respuesta en caso de una pandemia o una epidemia a gran escala.

En octubre de 2012, el Grupo de expertos sobre facilitación convino en formular ciertas recomendaciones respecto de la accesibilidad al transporte aéreo para personas con impedimentos, la facilitación de la carga aérea y la seguridad del proceso de expedición de documentos de viaje. El grupo de expertos estableció además un grupo de trabajo para desarrollar

nuevos textos de orientación sobre el contenido de un programa FAL nacional para el transporte aéreo y para revisar y mejorar los textos de orientación existentes sobre facilitación.

De acuerdo con la Norma 3.10.1 del Anexo 9, “[e]n el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015”. Esto, efectivamente, significa que todos los pasaportes que no sean de lectura mecánica deberían sacarse de circulación para esa fecha. La Reunión TAG/MRTD/21 respaldó un plan de comunicaciones con respecto al plazo límite del 24 de noviembre de 2015 que la Secretaría debería implantar en coordinación con el ICBWG. El plan de comunicaciones tiene una doble finalidad: promover el cumplimiento de los Estados del plazo límite del 24 de noviembre de 2015 para que expiren los pasaportes que no cumplen con la norma y reducir al mínimo posible los inconvenientes que esto puede ocasionar al público viajero. El plan de comunicaciones comprende iniciativas intensivas de promoción y comunicación para sensibilizar a los Estados miembros respecto al requisito del plazo límite, así como la producción y difusión de textos de orientación sobre las dificultades de aplicación de la Norma 3.10.1 y prácticas de cumplimiento de la misma.

De acuerdo con la información presentada por el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) durante la reunión TAG/MRTD/21, alrededor de 100 Estados expiden pasaportes electrónicos, se calcula que 484 millones de pasaportes electrónicos están en circulación, 23 Estados emplean actualmente un sistema de control fronterizo automatizado (ABC) para el cual se requieren pasaportes electrónicos como identificador y 56 Estados emplean tecnología biométrica como parte de sus procesos de gestión fronteriza. Se ha previsto elaborar un modelo de hoja de ruta para proporcionar asistencia a los Estados en las iniciativas de implantación de pasaportes electrónicos.

La OACI continúa organizando con éxito simposios y exhibiciones anuales sobre MRTD y seminarios regionales. Los simposios son eventos mundiales de gran importancia que atraen la participación de la comunidad de documentos de viaje, seguridad fronteriza y aviación, a fin de intercambiar información sobre las novedades clave relacionadas con los SARPS sobre MRTD, las mejores prácticas en materia de MRTD y los desafíos conexos de seguridad y facilitación que enfrentan los Estados miembros, así como sobre sus respectivas soluciones. Después de la celebración de la última Asamblea, la Secretaría, con el generoso apoyo de las autoridades de los Estados anfitriones, organizó seminarios regionales sobre MRTD, tecnología biométrica y normas de seguridad en Brasil, Mozambique, Qatar, Singapur, Zimbabwe y Sint Maarten (Países Bajos).

El proyecto del Comité interamericano contra el terrorismo, de la Organización de los Estados Americanos (OEA/CICTE), y de la OACI para la creación de capacidades en materia de seguridad de documentos de viaje y gestión de la identidad es una iniciativa de asistencia técnica de tres años que comprende actividades de promoción, consulta técnica y creación de capacidades dirigidas a autoridades gubernamentales en materia de SARPS sobre MRTD y mejores prácticas en los controles fronterizos. Sus actividades comenzaron en diciembre de 2011 y se prevé que finalizarán a finales de marzo de 2014. Se llevaron a cabo seminarios prácticos en el marco del proyecto y misiones de análisis de brechas con un importante componente de solución de problemas, y se centraron en el uso práctico de la *Guía para evaluar normas de seguridad para el tratamiento y expedición de documentos de viaje* de la OACI. Se han realizado seminarios prácticos subregionales en México, Panamá, Antigua y Barbuda y Trinidad y Tabago, en tanto que se realizaron misiones de análisis de brechas en República Dominicana, Guatemala, El Salvador y Antigua y Barbuda.

La Secretaría, en coordinación con el ICBWG, proporcionó asistencia a 70 Estados miembros y organizaciones internacionales en lo que respecta a asuntos relacionados con los MRTD, desde aclarar las especificaciones de esos documentos e interpretar los requisitos correspondientes hasta la celebración de sesiones exhaustivas de evaluación, consulta y capacitación. Se organizó y llevó a cabo una serie de misiones y proyectos de cooperación técnica en coordinación con la Dirección de Cooperación técnica.

La OACI continúa publicando el *Informe MRTD* para servir a la comunidad de MRTD interesada en el trabajo de la OACI en materia de especificaciones para los MRTD, biometría y tecnologías conexas.

Desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, se publicaron cinco suplementos al Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, que contienen especificaciones actualizadas. Una de las principales actividades del Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) fue la elaboración de textos de orientación sobre la seguridad de las fuentes que generan y confirman la identidad. Todos los textos de orientación sobre MRTD están disponibles en forma gratuita en el sitio web del Programa MRTD de la OACI.

La OACI promueve el ingreso de nuevos miembros en el Directorio de claves públicas (PKD), una herramienta de inspección que permite a las autoridades de control fronterizo una verificación segura de los pasaportes electrónicos, realizando numerosos talleres en los simposios de MRTD y en los seminarios regionales. Se insta a los Estados miembros a incorporarse al PKD debido a la importancia de reforzarla seguridad transfronteriza y la facilitación del transporte aéreo. Además, el Anexo 9 de la OACI recomienda que la emisión de pasaportes-e y la participación en el DCP vayan de la mano.

Apéndice E — Impuestos

La ATConf/6 abordó las cuestiones conexas de los impuestos al transporte aéreo y formuló recomendaciones a los Estados y a la OACI.

Se actualizó el *Suplemento de los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632).

Apéndice F — Aeropuertos y servicios de navegación aérea

Sección I. Política en materia de derechos

Se actualizaron las siguientes políticas y orientaciones con la asistencia del AEP/ANSEP.

En febrero de 2012 se publicó la novena edición de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

Se empezó a trabajar en la quinta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

A raíz del Simposio sobre organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), celebrado en Montreal en octubre de 2011, se decidió que se elaborarían textos de orientación adicionales sobre el financiamiento sostenible de las RSOO, en consulta con los

Estados y la industria. Por consiguiente, se enmendó el Capítulo 5 del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B (Doc 9734).

Sección II. Aspectos económicos y de gestión

La OACI publicó el *Manual sobre la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (Doc 9980) en agosto de 2012.

La OACI también ha seguido actualizando información específica sobre la privatización de aeropuertos y ANSP, a saber, los *Estudios de casos prácticos sobre comercialización, privatización y vigilancia de los aspectos económicos de los proveedores de servicios aeroportuarios y ANSP*, disponibles en:

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

Apéndice G — Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo

Se realizaron estudios sobre diferencias regionales en los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales para los años 2008, 2009 y 2010, y está en curso un estudio sobre el año 2011; sus resultados se publican en circulares cada dos años. Sobre la base de los resultados de esos estudios, se proporcionan anualmente los valores de las ponderaciones mundiales y por área al Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para establecer los factores de prorrateo de los ingresos por servicios de pasajeros generados por los viajes entre líneas.

Apéndice H — Correo aéreo

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

A37-21:

Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil

Las funciones y responsabilidades de la OACI y de cada uno de los organismos regionales de aviación civil y de las organizaciones regionales se definieron en arreglos de cooperación; el trabajo en colaboración ha evitado la duplicación de esfuerzos.

La OACI inició ICAO la preparación de un programa de planificación permanente y periódica con los organismos regionales de aviación civil con respecto a los eventos y programas regionales.

La OACI también ha realizado exámenes de los organismos regionales de aviación civil y de las organizaciones regionales con respecto a cuestiones regionales que sean de su incumbencia, tales como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Las Oficinas regionales aprovechan cada oportunidad que se les presenta para cooperar a escala regional y hacer un uso óptimo de los recursos de los organismos regionales de aviación civil basándose en las prioridades y necesidades de las regiones y los Estados.

A37-22 *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*

La Declaración consolidada, que contenía correcciones editoriales de las Resoluciones en la esfera jurídica, se publicó en el documento *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)*. Además de las modificaciones editoriales y enmiendas consiguientes, se añadió la referencia a dos Convenios de Montreal, del 2 de mayo de 2009, y dos instrumentos de Beijing, hechos el 10 de septiembre de 2010. El Doc 9958 se publicó en el sitio web de la OACI.

A37-23 *Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010*

El Convenio de Beijing ha sido firmado por 27 Estados y se han recibido ratificaciones o adhesiones de siete Estados. El Protocolo de Beijing fue suscrito por 29 Estados y se han recibido ratificaciones o adhesiones de seis Estados.

A37-24 *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*

En las visitas a los Estados que realizan el Presidente del Consejo, el Secretario General y otros funcionarios de la OACI, se hace hincapié constantemente en las cuestiones de ratificación. LEB promueve la ratificación de los instrumentos durante los seminarios jurídicos, al hacerse presentes los funcionarios de un Estado para efectuar un depósito, en los períodos de sesiones de la Asamblea y en otras reuniones de la OACI. Al 31 de diciembre de 2012, el Convenio de Montreal había sido ratificado por 103 Estados.

A37-25 *Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*

En un esfuerzo por lograr la paridad de los servicios de idiomas, todas las secciones de idiomas (excepto la de lengua inglesa) tienen ahora el mismo número de traductores, y los servicios de interpretación en chino y en árabe están ahora a la par de los otros idiomas de la Organización. Las publicaciones que no estaban disponibles en chino y en árabe se están traduciendo progresivamente, de acuerdo con una lista de prioridades y con sujeción a contribuciones voluntarias. También se han realizado esfuerzos por traducir el sitio web público de la OACI, principalmente con el aporte de contribuciones voluntarias. El sitio web público está disponible actualmente en chino, francés e inglés.

Para mantener un alto nivel de calidad, especialmente en publicaciones cruciales para la misión de la Organización, se ha implantado un mecanismo de gestión de la calidad de los documentos que se traducen por medio de contratación externa. El 17 de abril de 2012, se introdujo la *Política y procedimientos de la OACI de externalización de los servicios de traducción* para asegurar que todas las actividades de traducción por contratación externa se llevaran a cabo con rigor y transparencia. La política establece el alcance y los principios básicos de la contratación externa de servicios de traducción teniendo en cuenta la calidad, rapidez de entrega y confidencialidad, así como los factores financieros. Además, describe tanto los criterios que han de seguirse para la selección de traductores y su clasificación, como el mecanismo que se ha de aplicar en relación con la gestión de la calidad de las traducciones realizadas por contrato externo, a fin de asegurarse de que el trabajo se haya llevado a cabo cumpliendo plenamente instrucciones y condiciones específicas y que se entregue de forma completa y precisa.

Se están realizando esfuerzos para armonizar las prácticas internas con las normas de productividad y los procedimientos de gestión de documentos de las Naciones Unidas. Esto incluye la implementación de un sistema de asignación de fechas para la producción de documentación, la metodología para gestión de las excepciones y el refuerzo de los pronósticos en materia de documentación. Asimismo, se está desarrollando un método de evaluación comparativa del volumen de trabajo de traductores, editores, procesadores de textos e intérpretes y los informes de productividad tanto individuales como del servicio en su conjunto.

La solución de traducción asistida por computadora se implantó a fines de 2011. Todo el personal de la Subdirección de idiomas y publicaciones recibió instrucción especializada en 2012 y la capacitación continuará en 2013. La solución se ha transformado en el sistema de base de las actividades de traducción interna y externa. Como beneficio inmediato se obtendrá un aumento en la calidad y uniformidad de las traducciones, al incrementarse el control del proceso de traducción. Con el tiempo, también podrían obtenerse beneficios en la productividad mediante una mayor eficiencia en el procesamiento del flujo de trabajo de las publicaciones.

A37-26 *Presupuestos para 2011, 2012 y 2013*

Sección A: No se requería tomar medida alguna.

Sección B: No se requería tomar medida alguna.

Sección C: No se requería tomar medida alguna.

A37-27 *Contribuciones al Fondo general para 2011, 2012 y 2013*

El Secretario General notificó a los Estados miembros acerca de sus cuotas para 2011 por medio de la comunicación A 1/8-10/76 de fecha 22 de diciembre de 2010; para 2012, por medio de la comunicación A 1/8-11/80, de fecha 21 de diciembre de 2011; y para 2013, por medio de la comunicación A 1/8-12/67 de fecha 29 de noviembre de 2012.

A37-28 *Fondo de capital circulante*

El Consejo aprobó la recomendación de que, en ese momento, no era necesario aumentar la cuantía del Fondo de capital circulante.

A37-29 *Enmienda del Reglamento financiero*

La decimocuarta edición del *Reglamento financiero de la OACI* (Doc 7515), que incorporaba todas las enmiendas aprobadas por el 37º período de sesiones de la Asamblea, se publicó en 2011.

A37-30 *Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2007, 2008 y 2009*

No se requería tomar medida alguna.

A37-31 *Nombramiento del Auditor externo*

No se requiere tomar ninguna otra medida, ya que el Sr. Didier Migaud, Primer Presidente de la Cour des comptes de Francia, fue designado para los ejercicios financieros de 2011, 2012 y 2013.

A37-32 *Cumplimiento por parte de los Estados contratantes de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas*

Durante 2012, el Secretario General envió a todos los Estados miembros cuatro comunicaciones que incluían estados de cuentas con indicación de las cantidades adeudadas para el año en curso y hasta el 31 de diciembre del ejercicio económico anterior.

No se propusieron nuevas disposiciones desde la última Asamblea. El Consejo continúa promoviendo su política de invitar a los Estados miembros atrasados en el pago de sus cuotas a que hagan propuestas para la liquidación de las cuotas atrasadas desde hace mucho tiempo de acuerdo con la Resolución A37-32 de la OACI.

Al 30 de junio de 2013, se consideraba suspendido el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de 18 Estados miembros debido a que adeudaban una cantidad igual o superior a la suma de las cuotas correspondientes a los tres ejercicios financieros precedentes y, en el caso de los Estados miembros que no cumplan los acuerdos concertados de conformidad con la Resolución A37-32 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 4 b).

También se aplicaron durante el período las medidas adicionales previstas en la Cláusula dispositiva 9 de la Resolución A37-32, a los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido de conformidad con el Artículo 62 del Convenio. Únicamente aquellos Estados que no tuvieran cuotas anuales pendientes, a excepción de la correspondiente al año en curso, podían ser elegidos para el Consejo, los Comités y otros órganos.

— FIN —