



OACI

Doc 10225, A42-EX

ASAMBLEA
CUADRAGÉSIMO SEGUNDO
PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 23 de septiembre – 3 de octubre de 2025

COMITÉ
EJECUTIVO

INFORME

*Aprobado por el Comité Ejecutivo de la Asamblea
y publicado bajo la autoridad del Secretario General*



OACI

Doc 10225, A42-EX

ASAMBLEA
CUADRAGÉSIMO SEGUNDO
PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 23 de septiembre – 3 de octubre de 2025

COMITÉ
EJECUTIVO

INFORME

*Aprobado por el Comité Ejecutivo de la Asamblea
y publicado bajo la autoridad del Secretario General*

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de las agencias de ventas
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: <http://www.icao.int/>

Cuadragésimo segundo período de sesiones, 2025

Doc 10225, Informe del Comité Ejecutivo

Núm. de pedido: 10225
ISBN: 978-92-9275-944-5

© OACI 2025

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO

ÍNDICE

INFORME

Página

Informe del Comité Ejecutivo.....	1
Generalidades.....	1
Delegaciones de Estados y entidades observadoras representadas	1
Orden del día.....	4
Cuestión 10: Cuotas atrasadas.....	6
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024.....	6
Cuestión 12: Programas de facilitación	6
Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política	37
Cuestión 14: Programas de auditoría – Enfoque de Observación Continua	73
Cuestión 15: Protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local.....	80
Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático	100
Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).....	129
Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades.....	141
Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI	158
Cuestión 20: Innovación en la aviación	160
Cuestión 21: Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP).....	165
Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo	173
Apéndice: Lista de notas de estudio consideradas por el comité ejecutivo.....	184

CALENDARIO DE CUESTIONES DEBATIDAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

FECHAS Y NÚMEROS DE SESIONES									
ORDEN DEL DÍA		SEPTIEMBRE						OCTUBRE	
		24 AM 1, 2	25 PM 3*	26 AM/PM 4, 5	27 PM 6	28	29 AM/PM 7, 8	30 PM 9, 10*	1 AM/PM 11, 12
10.	Cuotas atrasadas	X							
11.	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024			X				X	
12.	Programas de facilitación	X	X						X
13.	Seguridad de la aviación — Política						X		X
14.	Programas de auditoría – Enfoque de observación continua						X		X
15.	Protección del medio ambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local			X				X	
16.	Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático			X					X
17.	Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)			X					X
18.	Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades				X				X
19.	El multilingüismo en la OACI			X					X
20.	Innovación en la aviación				X				X
21.	Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)				X				X
22.	Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo						X	X	X

* La tercera y décima sesiones del Comité Ejecutivo se iniciaron a las 1700 horas.

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. En el 42º período de sesiones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo celebra 13 sesiones entre el 23 de septiembre y el 3 de octubre de 2025. Las sesiones son presididas por el presidente de la Asamblea, S.E. Ing. Naif Ali Al-Abri (Omán).

Delegaciones de Estados y observadores representados

2. Los 192 Estados miembros que siguen están representados, con credenciales válidas, en todas o algunas de las sesiones del comité:

Afganistán	Canadá	Gambia
Albania	Chad	Georgia
Alemania	Chequia	Ghana
Andorra	Chile	Grecia
Angola	China	Granada
Antigua y Barbuda	Chipre	Guatemala
Arabia Saudita	Colombia	Guinea
Argelia	Comoras	Guinea-Bissau
Argentina	Congo	Guinea Ecuatorial
Armenia	Costa Rica	Guyana
Australia	Côte d'Ivoire	Haití
Austria	Croacia	Honduras
Azerbaiyán	Cuba	Hungría
Bahamas	Dinamarca	India
Bahrein	Djibouti	Indonesia
Bangladesh	Dominica	Irán (República Islámica del)
Barbados	Ecuador	Iraq
Belarús	Egipto	Irlanda
Bélgica	El Salvador	Islandia
Belice	Emiratos Árabes Unidos	Islas Cook
Benín	Eritrea	Islas Marshall
Bhután	Eslovaquia	Islas Salomón
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Eslovenia	Israel
Bosnia y Herzegovina	España	Italia
Botswana	Estados Unidos	Jamaica
Brasil	Estonia	Japón
Brunei Darussalam	Eswatini	Jordania
Bulgaria	Etiopía	Kazajstán
Burkina Faso	Federación de Rusia	Kenya
Burundi	Fiji	Kiribati
Cabo Verde	Filipinas	Kirguistán
Camboya	Finlandia	Kuwait
Camerún	Francia	Lesotho
	Gabón	Letonia

Líbano	Pakistán	Seychelles
Liberia	Palau	Sierra Leona
Libia	Panamá	Singapur
Lituania	Papua Nueva Guinea	Somalia
Luxemburgo	Paraguay	Sri Lanka
Macedonia del Norte	Perú	Sudáfrica
Madagascar	Polonia	Sudán
Malasia	Portugal	Sudán del Sur
Malawi	Qatar	Suecia
Maldivas	Reino Unido	Suiza
Malí	República Árabe Siria	Suriname
Malta	República Centroafricana	Tailandia
Marruecos	República de Corea	Tayikistán
Mauricio	República de Moldova	Timor-Leste
Mauritania	República Democrática	Togo
México	del Congo	Tonga
Micronesia (Estados	República Democrática	Trinidad y Tabago
Federados de)	Popular Lao	Túnez
Mónaco	República Democrática	Türkiye
Mongolia	Popular de Corea	Turkmenistán
Montenegro	República Dominicana	Tuvalu
Mozambique	República Unida de Tanzanía	Ucrania
Namibia	Rumania	Uganda
Nauru	Rwanda	Uruguay
Nepal	Saint Kitts y Nevis	Uzbekistán
Nicaragua	Samoa	Vanuatu
Níger	San Marino	Venezuela (República
Nigeria	Santa Lucía	Bolivariana de)
Noruega	Santo Tomé y Príncipe	Viet Nam
Nueva Zelanda	San Vicente y las Granadinas	Yemen
Omán	Senegal	Zambia
Países Bajos	Serbia	Zimbabwe

3. También están representadas, en una o más sesiones, 60 personas observadoras de las organizaciones internacionales siguientes:

Academia del Aire y del Espacio (AAE)
Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM)
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)
Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA)
Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)
Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA)
Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación (CASSOA)
Asociación de Derecho Internacional (ILA)
Asociación de la Industria Petrolera Internacional para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA)
Asociación de Jóvenes Profesionales de la Aviación Africana (YAAPA)
Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO)
Asociación de Servicios de Aviación (ASA)
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)
Asociación Internacional de Educación Aeronáutica y Aeroespacial (ALICANTO)
Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
ASTM International
Autoridades Africanas y Malgaches de Aviación Civil (AAMAC)
Autoridades Conjuntas para la Reglamentación de los Sistemas no Tripulados (JARUS)
Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
Comisión Económica para Europa (ECE)
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Comité Aeronáutico Interestatal (IAC)
Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO)
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)
Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas (IFALDA)
Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de la Información Aeronáutica (IFAIMA)
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)
Federación Internacional de Asociaciones de Especialistas en Sistemas Electrónicos para la Seguridad Operacional del Tránsito Aéreo (IFATSEA)
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVAAF)
Foro Internacional para la Investigación en la Aviación (IFAR)
Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF)
Global Express Association (GEA)
Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)
Grupo del Banco Mundial (GBM)
Grupo de Trabajo Aeronáutico (AWG)
Hermes – Organización de Transporte Aéreo (HERMES)
Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO)
Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA)
Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)
Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC)
Organización de Formación de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO)
Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)
Organización de la Seguridad Operacional de la Aviación de la SADC (SASO)
Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)
Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO)
Organización Europea para el Equipamiento de la Aviación Civil (EUROCAE)
Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
Programa Internacional Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)
Real Sociedad Aeronáutica (RAeS)
Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS)
Unión Europea (EU)
World Bird Strike Association (WBA)

4. El Presidente del Consejo, Sr. S. Sciacchitano, y el Secretario General, Sr. Juan Carlos Salazar, participan en todas las sesiones del Comité. El Sr. M. Gill, director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, es secretario del Comité. El Sr. C. Ding se desempeña como secretario adjunto. La Sra. N. Abdennebi, la Sra. T. Agiri, el Sr. S. Da Silva, el Sr. B. Frot, la Sra. S. Hifdi, la Sra. J. Hupe, el Sr. P. Luciani, el Sr. M. Marin, la Sra. M. Merkle, el Sr. A. Mishra, la Sra. O. Nam, el Sr. M. Rahma, el Sr. J. Vargas y el Sr. W. Wen actúan en calidad de secretarios/as asistentes.

Orden del día

5. Las cuestiones siguientes han sido remitidas al Comité Ejecutivo por la plenaria para que las examine:

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024

Cuestión 12: Programas de facilitación

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

Cuestión 14: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

Cuestión 19: El multilingüismo en la OACI

Cuestión 20: Innovación en la aviación

Cuestión 21: Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)

Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

6. Todos los documentos y notas de estudio considerados por el Comité se enumeran dentro de la correspondiente cuestión del orden del día en el sitio web de la Asamblea de la OACI <https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Assembly-Working-Papers>.

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

(asunto presentado oralmente a la Plenaria y sin constancia escrita en el presente documento)

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024

11.1 En la quinta sesión del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo recuerda que en su discurso de apertura durante la primera reunión de la sesión plenaria, presentó ante la Asamblea información general sobre los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2022, 2023 y 2024, y el informe suplementario que abarca los primeros seis meses de 2025.

11.2 El Comité toma nota de esta información, en el entendido de que los Informes anuales y el informe suplementario, estaban disponibles para todos los Estados miembros y podrán consultarse en el sitio web público de la OACI.

Cuestión 12: Programas de facilitación

12.1 En su segunda y tercera sesiones, el Comité Ejecutivo considera el tema de los programas de facilitación basándose en el informe del Consejo sobre la implementación de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI), el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y las novedades relativas al Anexo 9 — *Facilitación* (WP/15). Se analizan los resultados del segmento ministerial de la Conferencia de Facilitación celebrada en Doha, Qatar (WP/14), así como las prioridades para el próximo trienio relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, incluidos los resultados del simposio de noviembre de 2024 (WP/16). El comité también debate propuestas para actualizar las resoluciones de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (que sustituye a la resolución A41-17), *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (que sustituye a la resolución A41-14), *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación* (que sustituye a la resolución A41-13), *Accesibilidad en la aviación civil internacional* (que sustituye a la resolución A41-15) y *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas* (que sustituye a la resolución A41-16). Además, los Estados y observadores presentan 36 notas de estudio (WP/58, 59, 72 (Rev.1), 104 (Rev.1), 105, 127, 156, 158, 161, 182, 184, 185, 244, 264, 276, 285, 290, 319, 320, 323, 325 (Rev. 1), 354, 372, 386, 416, 433, 439 (Rev.1), 447, 449, 460, 461 (Rev.1), 466, 469, 471, 475, 526) y 18 notas de información (WP/128, 130, 186, 247, 286, 299, 302, 356, 357, 397, 402, 414, 450, 488, 509, 555, 563, 564)].

Asuntos estratégicos en la facilitación del transporte aéreo

12.2 En la nota WP/14, el Consejo informa los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Conferencia de Facilitación de la OACI (celebrado el 17 de abril de 2025 en Doha), durante el que se aprobó la Declaración de Doha en consonancia con el nuevo objetivo estratégico de la OACI *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*. Se invita a la Asamblea a que reafirme sus compromisos, promueva la Declaración y fomente la incorporación de disposiciones de la Declaración de Doha en las enmiendas propuestas para las resoluciones A41-17 y A41-14. El comité recomienda que la Asamblea adopte las medidas contenidas en dicha nota.

12.3 En la WP/15, el Consejo resalta los avances en la labor de facilitación de la OACI desde la última Asamblea, poniendo especial énfasis en el Anexo 9 — *Facilitación*, la Estrategia TRIP de la OACI y el PKD. Propone prioridades y resultados para el trienio 2026-2028, toma nota de la resolución A41-17 (2022) y recomienda enmiendas para el apéndice E. El comité observa que la nota cuenta con amplio

respaldo y recomienda que la Asamblea apoye y apruebe la resolución 12/1 para que sustituya a la resolución A41-17.

12.4 En la WP/58, Qatar informa los resultados de la Conferencia de Facilitación 2025 y la aprobación de la Declaración de Doha, resaltando la importancia de que la facilitación sea una prioridad, junto con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad y los derechos del público pasajero. El comité exhorta a los Estados a reafirmar su cumplimiento del Anexo 9, respaldar la Declaración, optimizar los programas nacionales de facilitación y tener una mayor participación en las actividades de facilitación. También alienta a la OACI a que proporcione orientación y asistencia en materia de vigilancia, con sujeción a la disponibilidad de recursos. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas contenidas en dicha nota.

12.5 En la WP/319, Senegal destaca que la facilitación es vital para el transporte aéreo eficiente y sostenible, señalando los avances en la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 y la necesidad de dar respuesta al crecimiento del tráfico. Propone la adopción de un plan mundial de facilitación, el desarrollo de un mecanismo voluntario de autoevaluación para el seguimiento de los SARPS y la convocatoria de una conferencia mundial de facilitación cada tres años. El comité hace suya la medida a) de la nota y recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas b) y c), junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar. El comité no apoya la propuesta de convocar una conferencia de alto nivel sobre facilitación cada tres años, debido a las limitaciones de recursos que enfrentan los Estados miembros y la OACI, que hacen que dicha iniciativa no sea factible. El comité alienta a la OACI a estudiar medios alternativos para conservar el impulso, como aprovechar los eventos que la OACI ya organiza y las plataformas regionales, mientras evalúa la factibilidad de convocar una conferencia de alto nivel sobre facilitación a intervalos más prolongados.

12.6 En la WP/72 (Rev.1), el Reino Unido y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocino del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), resaltan la complejidad de la facilitación en el marco del Anexo 9 y proponen un plan estratégico de facilitación a largo plazo para favorecer el cumplimiento de los SARPS, agilizar la coordinación de recursos, profundizar la armonización en todo el mundo y simplificar la reglamentación en pos de una experiencia de viaje predecible, sin barreras. El comité tomó nota que la propuesta de contar con un criterio estratégico y más enfocado hacia el trabajo de facilitación cuenta con el respaldo firme de varias delegaciones y recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

Resolución 12/1: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9 — *Facilitación* es exponer las obligaciones que los artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados miembros y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros y su equipaje, carga y correo, así como enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Reconociendo que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado;

Recordando las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

Considerando que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

Considerando que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia continua del trabajo de la OACI sobre la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo.

La Asamblea:

1. *Resuelve que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 42º período de sesiones de la Asamblea:*

- Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación
- Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos
- Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación
- Apéndice D — Sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros
- Apéndice E — Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

2. *Pide al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y*

3. *Declara que la presente resolución sustituye la resolución-A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.*

APÉNDICE A

Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que agilizan el despacho de las pasajeras y los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar al público viajero y a otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

Considerando que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible para todas y todos, incluidas las personas con discapacidad, es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU y se corresponde con compromisos mundiales como la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD);

Considerando que los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad del público viajero y las tripulaciones;

Considerando que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

Considerando que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

Considerando que la adopción por parte de la Organización de soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la tecnología de cadenas de bloques y los procedimientos aduaneros automatizados, ha dado pruebas de su eficacia para agilizar el despacho de pasajeras y pasajeros internacionales y tripulaciones en los puestos de control de los aeropuertos, así como para mejorar la aplicación de los programas de cumplimiento que han implementado las autoridades de inmigración y control fronterizo;

Considerando que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2013, resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

Consciente de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditán en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

Reconociendo la importancia de la facilitación y la necesidad de contar con dependencias nacionales centralizadas de coordinación de la facilitación, reuniones interinstitucionales periódicas y foros de participación de las partes interesadas, además de disponer de los recursos humanos y financieros económicos adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 — *Facilitación*; y

Recordando el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que adopten y apliquen soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la digitalización y procedimientos aduaneros automatizados para mejorar la eficiencia y el cumplimiento de los procesos de control de despacho en los aeropuertos;
4. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
5. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
6. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del *Reglamento Sanitario Internacional (2005), enmendado en 2014, 2022 y 2024*, de la *Organización Mundial de la Salud (OMS)*, la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;
7. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
8. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, sean compatibles y se complementen;
9. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
10. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;

11. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y a proporcionar recursos apropiados al respecto;

12. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y

13. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo que asegure la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

APÉNDICE B

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

Considerando que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el objetivo estratégico de la OACI de seguridad y facilitación;

Considerando que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar una prueba de identidad;
- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección;

Considerando que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad del público viajero;

Considerando que la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

Considerando que con la resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todas las personas, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

Considerando que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

Considerando que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

Considerando que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el/la titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

Considerando que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una obligación en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que la seguridad de la identificación del público viajero y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

Considerando que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

Considerando que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

Considerando que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

Considerando que los documentos de viaje para personas refugiadas previstos en el artículo 28 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y para personas apátridas previstos en la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 deben expedirse a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en el territorio de los Estados y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

Considerando que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así su seguridad y la integridad de los controles fronterizos;

Considerando que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación del público viajero y control fronterizo; y

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia TRIP de la OACI para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;

7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRDT) conforme a las especificaciones del Doc 9303;
10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas sean documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los eMRDT;
16. *Pide* al Consejo que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRDT en los puntos de control fronterizo;

20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a todos los Estados miembros a que expidan pasaportes de lectura mecánica de conformidad con el Doc 9303 y a que respeten los plazos de implementación del indicador de tipo de documento secundario;
24. *Alienta* a los Estados miembros que expiden eMRTD a disponer el cabal cumplimiento de las normas de la OACI e incorporar credenciales de viaje digitales cuando sea posible;
25. *Insta* a todos los Estados miembros que expidan eMRTD a que dejen de utilizar el control de acceso básico (BAC) e implementen el establecimiento de conexión autenticada por contraseña (PACE), e igualmente que actualicen su codificación de imágenes faciales y准备n sistemas de inspección para decodificar la nueva codificación en los controles de fronteras dentro de los plazos respectivos;
26. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
27. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

APÉNDICE C

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

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

Considerando que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

Considerando que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de datos sobre el público pasajero que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más la transferencia de datos sobre el público pasajero;

Considerando que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

Considerando que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.43 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

Considerando que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos y a promover acuerdos de puesta en común de datos transfronterizos y asociaciones entre los sectores público y privado;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
 - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*;
 - b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
 - 3) promover una cultura de la facilitación;
 - 4) coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC);
 - c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
 - d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.

4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
 - a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;
9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;
10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;
11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;
12. *Insta* a los Estados a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y aeronaves, para sensibilizar a las personas que viajan sobre las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable, a fin de disuadir y prevenirlo;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, para que se capacite al personal correspondiente en la detección y gestión de comportamientos insubordinados o perturbadores por parte de pasajeras y pasajeros;
14. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la

capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;

15. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;

16. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;

17. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 — *Facilitación* y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;

18. *Pide* al Secretario General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas; y

19. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

APÉNDICE D

Sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

Considerando que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2396 (2017), acogiendo con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del Anexo 9 — *Facilitación*, relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma, decidió, en el párrafo 11, que, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución 2178 (2014) y la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operan en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales competentes;

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la Resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas

capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

Considerando que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

Considerando que el uso de datos API y PNR, como se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI, también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de público pasajero en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de datos electrónicos sobre las pasajeras y los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre el público pasajero se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por las organizaciones internacionales y los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros [es decir, API, API interactivo (iAPI) y/o PNR] por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y

7. *Insta a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y comparten esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.*

APÉNDICE E

Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

Recordando la Conferencia de Facilitación (FALC 2025) celebrada del 14 al 17 de abril de 2025 en Doha, Qatar, y la Declaración Ministerial (Declaración de Doha) adoptada el 17 de abril de 2025;

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de las aeronaves, el público viajero y su equipaje, la carga y el correo, y enfrentar las dificultades en los controles fronterizos y procesos aeroportuarios para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

Recordando las resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber, A42-XX: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, A42-XX: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas, A42-XX: Accesibilidad en la aviación civil internacional, A42-XX: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, A41-12: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos; y A41-11: Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro, que consagran el compromiso general de los Estados miembros y la OACI de fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo;

Haciendo hincapié en la necesidad de que los Estados miembros respalden de manera activa las iniciativas de la OACI para mejorar la facilitación del transporte aéreo por medio de contribuciones voluntarias, como la adscripción de personal, y para promover una colaboración más estrecha con los organismos nacionales e internacionales, incluidas las autoridades de inmigración, control de fronteras, aduanas y salud pública;

Considerando que la facilitación del transporte aéreo es importante para que el sector de la aviación civil sea seguro y sostenible;

Considerando que la implementación de las normas y métodos recomendados relacionados con la facilitación es esencial para lograr la alineación y armonización mundial del despacho de público viajero, tripulaciones, aeronaves y carga;

Considerando que es necesario participar de forma activa en los marcos y las decisiones internacionales para agilizar y mejorar continuamente la facilitación y la identificación de las personas viajeras;

Reconociendo que el transporte aéreo desempeña un papel esencial para conectar a las personas, facilitar el comercio, mejorar el desarrollo social y económico sostenible y, en consecuencia, la calidad de vida, a la vez que la aviación civil internacional sigue contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas;

Considerando que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

Reconociendo el trabajo permanente de la OACI a la cabeza de las iniciativas mundiales para normalizar y robustecer las medidas de facilitación del transporte aéreo mediante la elaboración del Anexo 9, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, además de la creación de especificaciones técnicas, políticas y textos de orientación; la creación de capacidad y asistencia y la colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes;

Reconociendo las diversas competencias especializadas que se requieren para la facilitación del transporte aéreo; y

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

La Asamblea:

1. *Pide* a los Estados miembros que refuercen los mecanismos diseñados para forjar alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública y con todas las partes interesadas que intervienen en la gestión de cruces fronterizos a fin de impulsar la aplicación de criterios unificados e integrales de facilitación del transporte aéreo;
2. *Pide* a los Estados miembros que construyan una visión estratégica, priorizada y prospectiva que tenga en cuenta las tendencias emergentes, los avances tecnológicos y los imperativos mundiales, tales como el movimiento fluido de personas y mercancías, la inclusividad y la sostenibilidad;
3. *Insta* a los Estados miembros a que se comprometan a participar de forma activa en la creación de marcos jurídicos y administrativos internacionales pertinentes que respondan a las necesidades en evolución de la aviación civil internacional y la facilitación, en particular en lo relativo al registro civil, la identidad digital, el reconocimiento biométrico, la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros, el registro de nombres de pasajeros y pasajeras y el despacho fluido del público viajero y las tripulaciones;
4. *Pide* a los Estados miembros que consideren mecanismos de financiamiento sostenible que permitan la viabilidad a largo plazo de los programas de facilitación y la mejora permanente del transporte aéreo;
5. *Pide* a los Estados miembros que participen activamente en actividades y tomen medidas que apoyen la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas que sean pertinentes;
6. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en estrecha cooperación para reafirmar el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuya finalidad es ayudar a los Estados y proporcionar conocimientos especializados y recursos mediante una asistencia específica y eficaz en materia de facilitación del transporte aéreo y creación de capacidad a los Estados que lo necesiten;
7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
8. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios;

9. *Insta* a los Estados Miembros y a la OACI a que den prioridad a la inclusión y la accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad visible o invisible y movilidad reducida, haciéndolas partícipes de los procesos de decisión, favoreciendo la cooperación multilateral y la participación de la sociedad civil, promoviendo la recopilación y la puesta en común de datos y propiciando la capacitación normalizada del personal, entre otras iniciativas, para construir un sistema de transporte aéreo inclusivo para las personas con discapacidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a tomar medidas para que los procedimientos en vigor para combatir la trata de personas respondan a una política integral e incluyan sistemas de denuncia y puntos de contacto con las autoridades responsables, y que recomiendan la adecuada capacitación del personal de los explotadores aeroportuarios y de aeronaves que trabaje en contacto directo con el público viajero;
11. *Pide* a los Estados miembros que mejoren la experiencia de viaje y la facilitación de la carga mejorando la eficiencia en el movimiento de aeronaves, público viajero, tripulaciones y carga;
12. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad de todas las tareas de despacho de pasajeras y pasajeros, ya sea que se trate de procesos manuales o automatizados, o una combinación de ambos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas y/o acciones para atender los problemas de facilitación del transporte aéreo relacionados con las personas refugiadas y apátridas trabajando en asociación con instituciones nacionales e internacionales de derechos humanos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas para mejorar la tramitación de la situación de las personas no inadmisibles conjuntamente entre las autoridades nacionales y la industria de líneas aéreas, y de conformidad con las disposiciones del Anexo 9;
15. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen un enfoque estratégico, proactivo y colaborativo en la implementación de tecnologías innovadoras que permitan fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo, incluido el control fronterizo, lo que implica asegurarse de que las tecnologías aprobadas se instrumenten, distribuyan y utilicen correctamente en todos los aspectos de la facilitación para mejorar los procesos relativos a público viajero, tripulaciones, aeronaves, carga y correo, y considerar la adopción e integración de tecnologías innovadoras para hacer frente a las dificultades existentes en materia de facilitación;
16. *Recuerda* a los Estados miembros que fomenten la creación de alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública para optimizar la eficiencia y eficacia del flujo de personas pasajeras y mercancías;
17. *Pide* a los Estados miembros que pongan énfasis en la contratación y la capacitación;
18. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen para atraer a la próxima generación de profesionales de la facilitación y promover al mismo tiempo políticas e iniciativas para incrementar la diversidad, la equidad y la inclusión, incluidas las iniciativas para cerrar la brecha de género en el sector de la aviación;
19. *Pide* al Consejo que refuerce el liderazgo de la OACI en la ejecución actual de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y su evolución futura, lo que incluye la elaboración de especificaciones técnicas avanzadas para los documentos de viaje y las credenciales digitales de viaje que permitan la interoperabilidad de los datos, así como mecanismos para su validación eficiente;

20. *Pide al Consejo que respalde el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y promueva su activa utilización internacional tanto en el sector gubernamental como en el privado como fundamento de la verificación de los documentos de viaje y las credenciales digitales en todo el mundo;*
21. *Insta a los Estados miembros a que trabajan en colaboración con el sector de salud pública y las partes pertinentes que correspondan en la elaboración de un plan nacional en previsión de brotes de enfermedades transmisibles que entrañen un riesgo sanitario, a fin de que el transporte aéreo pueda seguir desenvolviéndose en forma segura y eficiente en todas las circunstancias; dicho plan debería elaborarse con arreglo al Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud;*
22. *Insta a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y que evalúen regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia; y*
23. *Insta a los Estados miembros a que participen activamente en las actividades del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA); y*
24. *Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A41-17.*

Anexo 9 — Facilitación

12.7 En la WP/323, Canadá, con el copatrocino de la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), resalta las dificultades en torno a la expedición limitada de certificados de miembro de la tripulación (CMC) y llama a fortalecer la colaboración entre los grupos expertos de seguridad de la aviación, ciberseguridad y facilitación de la OACI a fin de equilibrar los imperativos de seguridad fronteriza con la eficiencia de los viajes, de conformidad con la Declaración de Doha. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.8 En la WP/460, Colombia, con el respaldo de 15 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), da a conocer su experiencia sobre la reglamentación del transporte aéreo de mascotas, animales de apoyo emocional y animales de servicio, y la propone como punto de partida para la elaboración de recomendaciones dirigidas a los Estados y destinadas a fomentar la normalización. Haciendo hincapié en el incremento en la tenencia de mascotas y la demanda, la nota pone de relieve la necesidad de contar con SARPS que posibiliten el transporte seguro, eficaz y enfocado en las necesidades de pasajeras y pasajeros. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.9 En la WP/461 (Rev. 1), Colombia, con el respaldo de 14 Estados miembros de la CLAC y el copatrocino del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), describe las dificultades que conlleva la respuesta a los desastres y propone medidas reglamentarias y mecanismos de cooperación que faciliten el desplazamiento rápido de aeronaves, tripulaciones y personal. También pone énfasis en la necesidad de que existan sistemas de información que permitan a los Estados identificar las fuentes de asistencia y de que las oficinas regionales de la OACI contribuyan a una plataforma específica para ese fin. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.10 En la WP/466, la República Dominicana, con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC, informa que adoptó un programa nacional de facilitación (NATFP) integral, que incluye reglamentaciones, un manual de inspección técnica y un comité nacional de facilitación que posibilita la coordinación interdisciplinaria. Poniendo énfasis en las dificultades a las que se están enfrentando los Estados al aplicar el Anexo 9, se propone que la OACI reconozca este modelo como referencia. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta la experiencia del país como ejemplo de mejores prácticas replicables.

12.11 En la WP/104 (Rev.1), la Arabia Saudita, con el copatrocino de Singapur, enfatiza la necesidad de mejorar y realzar la experiencia de viaje optimizando la actual capacidad aeroportuaria en un contexto marcado por el aumento del tráfico de público pasajero, a la vez que señala las restricciones que impiden la construcción de nueva infraestructura. Se propone que los Estados establezcan sistemas de examen de la actuación operacional basados en indicadores cuantitativos, que se complementen con una evaluación de las instalaciones y los servicios para mantener la calidad, y que la OACI, como primera medida, recopile las mejores prácticas actuales de los Estados. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.12 En la nota WP/105, la Arabia Saudita, con el apoyo de Singapur, describe el enfoque coordinado establecido entre las autoridades sanitarias y de aviación civil para proteger al público viajero y al personal, que está basado en centros de vigilancia sanitaria en los aeropuertos internacionales y en mejoras continuas de la capacidad. El comité recomienda a la Asamblea que remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con la contribución de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.13 En la WP/386, la Arabia Saudita resalta el papel de la aviación en la respuesta humanitaria, señalando dificultades tales como el acceso fragmentado al espacio aéreo y a los aeropuertos, retrasos en las autorizaciones y una aplicación disímil de derechos, que obstaculizan la operación oportuna de los vuelos de socorro. Propone que se establezca un equipo especial que examine las disposiciones actuales para acelerar el transporte aéreo. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo la medida c), junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, y adopte la resolución 12/2 para que sustituya a la resolución A41-13.

12.14 En la WP/156, Estados Unidos destaca el tratamiento disímil dispensado a las tripulaciones durante la pandemia de COVID-19, que provocó condiciones inseguras e inefficiencias operacionales. Recuerda el llamamiento de la Asamblea a contar con normas armonizadas y destaca los considerables avances del Grupo de Trabajo sobre el Anexo 9 (WGA9) del Grupo Experto en Facilitación en lo que concierne a la redacción de nuevas disposiciones. El comité recomienda que la Asamblea respalde la propuesta y remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y así finalice la elaboración de normas armonizadas sobre el tratamiento dispensado a las tripulaciones.

12.15 En la WP/161, Estados Unidos examina los SARPS del Anexo 9 sobre personas no admisibles y deportadas, que exigen a los Estados expedir documentos de repatriación en un plazo de 30 días. Señala que la falta de cumplimiento es generalizada e indica que el plazo está desactualizado considerando la tecnología disponible en la actualidad. Algunos Estados observan que la reducción del plazo de expedición de documentos de repatriación que se propone de 30 a 7 días puede no ser factible en la práctica y generar dificultades para su aplicación en los países en desarrollo. Un Estado menciona que, en primer lugar, es necesario investigar las tecnologías adecuadas antes de dar un paso definitivo. El comité

recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.16 En la WP/372, Uruguay, con el aval de 19 Estados miembros de la CLAC, examina los avances en Sudamérica en la respuesta a pasajeras y pasajeros perturbadores e indisciplinados, incluida una reunión que se celebró en el Brasil en 2024, durante la que la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AES) dio a conocer iniciativas relevantes en la UE. También toma nota del proyecto de resolución del Grupo Experto en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA). Algunas delegaciones sugieren que las medidas también deberían abarcar los episodios de insubordinación dentro de las aeronaves. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas a) y b) contenidas en la nota.

12.17 En la WP/285, la IATA, la IFALPA, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) destacan la necesidad de acelerar el desplazamiento transfronterizo de las tripulaciones para mejorar la eficiencia del transporte aéreo. En la nota se arguye que, si bien el Anexo 9 exige que se permita la entrada con exención de visado para la tripulación con CMC, el reconocimiento de esta obligación sigue siendo limitado y hay numerosos Estados que se basan en documentos alternativos. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta los avances tecnológicos relativos a las credenciales digitales.

12.18 En la WP/439 (Rev.1), el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) resalta la importancia del transporte aéreo fiable de material radiactivo, especialmente radiofármacos de vida corta esenciales para el diagnóstico y el tratamiento del cáncer. A pesar de que existe un sólido marco internacional de reglamentación, sigue habiendo rechazos y retrasos. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.19 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información WP/563 y WP/564, presentadas por China; WP/247, presentada por Cuba; WP/509, presentada por Italia; WP/450, presentada por Sudáfrica, y WP/302, presentada por la IATA.

Resolución 12/2: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación

Por cuanto el artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

Consciente de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrolle en forma sostenible;

Consciente de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

*Reconociendo que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;*

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

Reconociendo que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda;

Reconociendo que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo; y

Reconociendo que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial;

La Asamblea:

1. *Insta a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;*

2. *Insta a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, al igual que las mejores prácticas de los Estados miembros, al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;*

3. *Encarga al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación, que institucionalicen y orienten el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización frente a crisis específicas de la aviación que puedan afectar a la seguridad operacional o a la continuidad de la aviación civil internacional;*

4. *Encarga al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);*

5. *Instruye al Secretario General para que establezca una red de estructuras de coordinación de crisis de la OACI con los correspondientes mecanismos de coordinación y un arreglo entre la OACI, las regiones, los Estados y la industria, que apoyen la respuesta y la asistencia política y operacional coordinadas en caso de crisis al nivel más adecuado;*

6. *Instruye* al Secretario General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y
 7. *Instruye* al Secretario General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia;
 8. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
 9. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios; y
 10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-13.
-

Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y directorio de claves públicas (PKD) de la OACI

12.20 En la WP/475, Argentina, con el respaldo de varios Estados de la CLAC, describe los beneficios del PKD de la OACI y del uso de los pasaportes electrónicos para el fortalecimiento de la seguridad fronteriza y la eficiencia, si bien señala dificultades tales como barreras técnicas, la falta de interoperabilidad y las actualizaciones irregulares de los certificados. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los grupos expertos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.21 En la WP/325 (Rev.1), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), con el patrocinio de Kazajstán, resalta que se prevé que el tráfico de pasajeras y pasajeros alcance los 18 700 millones de personas para 2045 y destaca la importancia de la identidad digital y las características biométricas para hacer frente a la congestión, fortalecer la seguridad y mejorar la experiencia de viaje. Llama a los Estados miembros a coordinar sus políticas y procesos internos, a la OACI a acelerar el desarrollo de credenciales digitales de viaje (DTC), e invita a los Estados miembros y a la OACI a interactuar con las entidades pertinentes de la industria para trabajar en la instauración de la gestión digital de la identidad y los sistemas biométricos. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes tales como el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP), para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.22 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/286, presentada por Kazajstán; WP/397, presentada por la Arabia Saudita; WP/357, presentada por Tailandia, y WP/186, presentada por Uruguay.

Accesibilidad en la aviación civil internacional

12.23 En la WP/447, Colombia, con el apoyo de 14 Estados miembros de la CLAC, da a conocer su marco de reglamentación para el transporte de mascotas, animales de apoyo emocional y perros guía, y lo

propone como punto de partida para la elaboración de recomendaciones dirigidas a los demás Estados y destinadas a fomentar la normalización. En la nota, se destaca la importancia de adoptar SARPS que favorezcan la seguridad operacional, la comodidad y la accesibilidad, al tiempo que preserven la eficiencia operacional. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.24 En la WP/184, Dinamarca, en nombre de la Unión Europea (UE) y los Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), con el patrocinio de Australia, Canadá, Japón y el ACI, propone fortalecer el compromiso de la aviación mundial con la accesibilidad, recordando la resolución A41-15 sobre dignidad y no discriminación. El comité recomienda que la Asamblea adopte la resolución 12/3 para que sustituya a la resolución A41-15 y remita al Consejo la medida b) contenida en la nota de estudio, con los aportes de los órganos técnicos pertinentes, para su consideración en el marco del trabajo en curso.

12.25 En la WP/471, la República Dominicana, con el apoyo de 18 Estados miembros de la CLAC y el copatrocino del ACI, propone una estrategia regional para promover la accesibilidad universal en la aviación civil, en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, el Anexo 9 — *Facilitación*, la resolución A41-15 y el Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*. Resalta que la accesibilidad es un derecho humano y una prioridad para el desarrollo sostenible. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.26 En la WP/416, Uruguay, con el respaldo de 19 Estados miembros de la CLAC, presenta un informe donde define la discapacidad, detalla el criterio reglamentario utilizado y proporciona datos estadísticos para comprender cabalmente la situación mundial de las personas con discapacidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.27 En la WP/354, la IATA, con el copatrocino del ACI; advierte sobre el incremento de la población de personas mayores y personas con discapacidad, haciendo hincapié en la necesidad de que el transporte aéreo las incluya. Recordando la resolución A41-15, llama a la elaboración de reglamentaciones, normas y procedimientos armonizados que posibiliten la accesibilidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.28 En la WP/264, los Socios Internacionales para el Desarrollo, la Innovación y la Sostenibilidad de la Aviación (iPADIS) hacen referencia a la resolución A41-15, destacando que la accesibilidad es una prioridad social y comercial. En la nota, se presenta la estrategia de tres pilares “Viajes aéreos asequibles para todos” (que incluye el Programa de Evaluación y Promoción de la Accesibilidad de los Viajes Aéreos y el Turismo [ACCEPT], la Política y Guía Modelo de Accesibilidad [MPGA] y un programa de apoyo técnico y aprendizaje [TTS]), que promueve las prioridades presentadas en la nota A42-WP/15 y el apéndice E. Se invita a fortalecer la coordinación, la participación, la instrucción y la creación de capacidad. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas a), b) y c) contenidas en la nota de estudio y adopte la enmienda al apéndice E del proyecto de resolución presentado en la nota A42-WP/15.

12.29 En la WP/433, la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) presenta una perspectiva multidimensional sobre la vulnerabilidad del público pasajero en Latinoamérica, poniendo énfasis en las personas viajeras con discapacidad o movilidad reducida. Subraya que la discapacidad, ya sea temporal o permanente, demanda instalaciones especiales y ofrece una descripción general de las reglamentaciones sobre discapacidad en la aviación civil internacional. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota de estudio.

12.30 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/509, presentada por Italia; WP/555, presentada por Etiopía; WP/299, presentada por Kazajstán; WP/130 presentada

por la Arabia Saudita; WP/526, presentada por el Reino Unido; y WP/488, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA).

Resolución 12/3: Accesibilidad en la aviación civil internacional

Considerando que las personas con discapacidad y movilidad reducida constituyen un gran porcentaje, que va en aumento, de la población mundial;

Considerando que la *Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* y su protocolo facultativo promueven, protegen y aseguran el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de elección;

Recordando la Estrategia para la Inclusión de la Discapacidad, que constituye la base de un progreso sostenible y transformador hacia la inclusión de la discapacidad en todos los pilares de la labor de las Naciones Unidas;

Recordando que en la resolución A/RES/76/154 adoptada en 2021, la Asamblea General reconoció que es importante que las personas con discapacidad tengan acceso, en todos los aspectos de la vida, y que es necesario detectar y eliminar los prejuicios, la discriminación, los obstáculos y las barreras que limitan el acceso de dichas personas al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones;

Observando con preocupación que, pese a esos instrumentos y obligaciones, las personas con discapacidad y movilidad reducida siguen enfrentando barreras en su participación como miembros de la sociedad en igualdad de condiciones, entre ellas, barreras para el libre desplazamiento;

Reconociendo que la comunidad de la aviación necesita dar cabida a la creciente demanda de servicios en el sector de la aviación para las personas con discapacidades visibles e invisibles, así como personas con movilidad reducida y de edad avanzada, y que las tendencias sociales están evolucionando hacia la reconfiguración de la naturaleza y la prevalencia de las necesidades de accesibilidad;

Reconociendo la importancia de que el gobierno y la industria trabajen en conjunto para apoyar las necesidades de viajar de las personas con discapacidad y movilidad reducida y priorizar, a su vez, la seguridad operacional en todas las circunstancias;

Afirmando que la diversidad y la inclusión social son conceptos fundamentales para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

Reconociendo el carácter esencial de los servicios de transporte aéreo y la necesidad de ofrecer igualdad de acceso a esos servicios para todo el público pasajero;

Reconociendo también que la digitalización y la innovación están creando nuevas oportunidades y nuevos desafíos para las personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada;

Reiterando las normas y métodos recomendados pertinentes contenidos en el Anexo 9 — *Facilitación*, así como los procedimientos y principios que figuran en el Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la dignidad y la no discriminación son derechos universales que se aplican a todas las personas, incluidas las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que viajan por vía aérea;
 2. *Pide* al Consejo que:
 - a) vele por que la OACI ejerza un liderazgo continuo en materia de sostenibilidad, incluidos los imperativos de sostenibilidad social de inclusión y accesibilidad;
 - b) elabore una estrategia y un programa de trabajo efectivos sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades y movilidad reducida que incluya medidas para monitorear la repercusión de los cambios sociales y demográficos en el sector de la aviación, y evaluar su impacto en la prestación de servicios de accesibilidad con el objetivo de preparar dichos servicios para el futuro, en cooperación con todas las partes interesadas, para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
 - c) vele por que los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* reconozcan el carácter esencial de los servicios accesibles para las personas con discapacidad y movilidad reducida y faciliten el desarrollo permanente de estos servicios en consonancia con la evolución de las necesidades de accesibilidad;
 3. *Insta* a los Estados miembros a que prioricen la inclusión y accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida;
 4. *Alienta* a todos los Estados miembros a que procuren lograr la uniformidad de sus reglamentos, normas y procedimientos de accesibilidad del transporte aéreo, en la mayor medida posible y en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes;
 5. *Alienta* a los Estados miembros a que garanticen que el sector del transporte coordine su enfoque con la industria y la sociedad civil para prestar servicios integrales accesibles a las personas con discapacidad y movilidad reducida, trabajando en estrecha colaboración con los grupos de personas con discapacidad y otras partes interesadas pertinentes; y
 6. *Alienta* a los Estados miembros a que apoyen las actividades de la OACI con recursos, tanto financieros como en especie, para garantizar una implementación satisfactoria de las medidas acordadas en respaldo del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida.
 7. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-15.
-

Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

12.31 En la WP/16, el Consejo examina los avances logrados desde las resoluciones A39-27, A40-16 y A41-14 en lo que concierne a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF), incluida la implementación de las 30 recomendaciones del AAAVF 2021 y los resultados del AAAVF 2024. Describe las medidas en curso, las brechas y las prioridades para 2026-2028. El comité recomienda que la Asamblea respalde el programa, inste a las partes interesadas a que fortalezcan la implementación y adopte la resolución 12/4 para que sustituya a la resolución A41-14.

12.32 En la WP/59, Qatar resalta la necesidad de prepararse para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, señalando las consecuencias de la falta de preparación y las dificultades que persisten en los Estados. Propone medidas para dar respuesta al bajo nivel de cumplimiento de la pregunta del protocolo sobre AAAVF del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), lo que contempla encuestas, participación y estrategias regionales. El comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

12.33 En la WP/290, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF), con el copatrocino de Kazajstán, propone fortalecer la organización de futuros simposios sobre AAVF, recordando los compromisos asumidos en las resoluciones A39-27, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, A40-16, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, y A41-14, así como las contribuciones de los AAAVF 2021 y 2024. El comité recomienda que la Asamblea tome nota del actual marco de políticas para simposios que posee la OACI, solicite al Consejo que continúe fomentando un amplio compromiso de las partes interesadas y aliente a que se convoquen simposios sobre AAVF de conformidad con los procedimientos de la OACI, las decisiones pertinentes del Consejo y los acuerdos con los Estados anfitriones.

Resolución 12/4: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil, disponiendo entre otras cosas que cada explotador de aeronaves o aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares, y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la OACI debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares, incluido el establecimiento de redes nacionales de apoyo a las víctimas;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 (*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*), así como la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados, y puntualizando la necesidad de la ratificación y aplicación universales del Convenio de Montreal de 1999;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

*Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013;*

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9, e instando a los Estados miembros a que aumenten la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el artículo 55 c) del Convenio de Chicago, y reconociendo la necesidad de mejorar los mecanismos de intercambio de información y los recursos de instrucción para que los Estados y los explotadores realicen evaluaciones de riesgos exhaustivas y apliquen estrategias de mitigación;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares y disponer que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares;
 2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
 3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
 4. *Insta* a los Estados miembros a notificar periódicamente a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), sobre el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas, y a aumentar la transparencia y la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;
 5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
 6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal de 1999;
 7. *Acoge* con satisfacción las recomendaciones del simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros, incluida la mejora de la instrucción y los recursos para mitigar los riesgos en las zonas de conflicto;
 8. *Encarga* al Consejo que haga un seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las recomendaciones emanantes del simposio, según sea necesario;
 9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluidas disposiciones para la notificación oportuna y la transmisión de información exacta a los familiares; y
 10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-14.
-

Vigilancia de la facilitación y creación de capacidad en facilitación

12.34 En la WP/320, la Arabia Saudita hace hincapié en que el Anexo 9 — *Facilitación*, consagrado en el Convenio de Chicago, obliga a los Estados a reducir al mínimo los retrasos mediante el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al despacho de aduanas. A pesar de su adopción en 1949, su implementación ha quedado rezagada respecto de aspectos tales como la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Propone el establecimiento de marcos nacionales de vigilancia y un manual de vigilancia. El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con la contribución de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, teniendo en cuenta, en particular, las necesidades de recursos y el orden de prioridad del trabajo.

12.35 En la WP/244, los Emiratos Árabes Unidos presentan la iniciativa de declarar el año 2024 como Año de la Facilitación (FAL2024), promoviendo la creación de capacidad mediante instrucción y asistencia para fortalecer el cumplimiento en todo el mundo. Recuerdan que el Grupo Experto en Facilitación (FALP) concibió el Grupo de Trabajo sobre Creación de Capacidad de Facilitación con el objetivo de elaborar una estrategia mundial. El comité recomienda que la Asamblea respalte las medidas contenidas en la nota.

12.36 En la WP/158, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos, presenta el marco jurídico de Angola para la certificación de profesionales de inspección e instrucción en facilitación y hace hincapié en cómo un marco nacional fortalece la implementación del Anexo 9. Se alienta a los Estados a que adopten modelos similares. El comité recomienda que la Asamblea exhorta a los Estados a que pongan en marcha programas nacionales de facilitación, tenga en cuenta el modelo de Angola como referencia y remita al Consejo la medida c), con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que la estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.37 En la WP/127, la CAFAC, en nombre de 54 Estados africanos, enfatiza el papel de los sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros (sistemas de datos de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros [API] y del registro de nombres de pasajeras y pasajeros [PNR]) en la seguridad fronteriza y la facilitación, proponiendo un marco mundial de asistencia. El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, fomente la cooperación entre los Estados, la creación de capacidad y las asociaciones, e inste al Consejo a que encargue al Secretario General que promueva la cooperación regional, actualice la información de financiación y fomente soluciones rentables.

12.38 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información WP/128 y WP/356, presentadas por la Arabia Saudita.

Trata de personas y migración irregular

12.39 En la WP/185, Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros y los Estados miembros de la CEAC, y con el patrocinio de Australia y el Japón y el IBAC, estudia cómo se usa el transporte aéreo comercial para la migración irregular, lo que incluye su uso por redes de tráfico de migrantes, sacando provecho de los régimenes de exención de visados y aparentes oportunidades de migración laboral. Se resalta la necesidad de fortalecer la cooperación entre los Estados y el sector, y de implementar el Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, y las posibles enmiendas del Anexo 9 y del Doc 10184, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)*. Los Estados miembros en general reconocen la importancia de hacer frente a este problema y reafirman su firme compromiso con la cooperación internacional y la lucha contra la trata y el tráfico ilícito de migrantes. Un Estado miembro y

diversas organizaciones internacionales expresan su preocupación por la referencia a vínculos entre la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes, que son muy complejos y tienen múltiples dimensiones y, por lo tanto, deben someterse al marco multilateral existente sobre derechos humanos y migración, en estrecha coordinación con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas. Algunas organizaciones internacionales plantean preocupaciones por las expectativas centradas en los explotadores de aeronaves y aeropuertos, que podrían generar nuevas responsabilidades al tratar de resolver el problema del uso del transporte aéreo para la migración irregular. El comité observa que la nota de estudio cuenta con amplio apoyo. Para dar respuesta al uso del transporte aéreo para la migración irregular, el comité también recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, en consulta con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar de forma oportuna.

12.40 En la WP/469, la República Dominicana, con el aval de 17 Estados miembros de la CLAC, resalta que la trata de personas es un delito transnacional que afecta a 25 millones de víctimas y que la aviación es un facilitador clave. Toma nota de los instrumentos de la OACI, pero destaca que su aplicación es disímil debido a su carácter no vinculante. El comité recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas y toma nota de que las disposiciones 8.49 y 8.50 del Anexo 9 ya fueron elevadas a normas en virtud de la Enmienda 30 del Anexo, que es aplicable desde el 11 de julio de 2025.

12.41 En la WP/276, Jamaica expresa su preocupación en torno al alza del tráfico de migrantes utilizando explotadores no regulares y la aviación general, que carecen a menudo de datos sobre las pasajeras y los pasajeros. Llama a que se actualicen el Anexo 9 y el Doc 9626, *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, se refuerzen las evaluaciones de riesgo y la posibilidad de extender el requisito de la aplicación de la API y el PNR a la aviación general. El comité recomienda que la Asamblea remita la medida a) contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que la estudie debidamente y proponga una forma de avanzar, inste a los Estados a que trabajen con las autoridades competentes y aliente la cooperación regional y mundial para combatir el tráfico de migrantes.

12.42 En la WP/449, México expresa su preocupación respecto del alza del tráfico de migrantes por vía aérea y sus consecuencias en los sistemas de seguridad y migración. Insta a que se lo reconozca como un problema mundial y solicita al Consejo un análisis de las prácticas de los Estados, cooperación y posibles orientaciones o SARPS, junto con la creación de capacidad, en el marco de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCBL). El comité recomienda que la Asamblea remita las medidas contenidas en la nota al Consejo, con los aportes de los organismos técnicos pertinentes, para que las estudie debidamente y proponga una forma de avanzar.

12.43 En la WP/182, los Estados Unidos resaltan que la trata de personas es un delito mundial que afecta a 27,6 millones de personas y subrayan el papel de la aviación en su prevención y mitigación. Recuerdan la resolución A41-16 sobre la lucha contra la trata. El comité toma nota de que la resolución A41-16 de la Asamblea recomienda que la Asamblea incorpore las propuestas en la resolución A41-16 — *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación* aborda la lucha contra la trata de personas. Así pues, el comité conviene en que la resolución que figura en el apéndice de la nota de estudio debería incorporarse a la resolución A41-16 y recomienda que la Asamblea adopte la resolución 12/5 para que sustituya a la resolución A41-16.

12.44 El comité toma nota de la información contenida en las notas de información: WP/402, presentada por la Arabia Saudita; y WP/414, presentada por los Estados Unidos.

Resolución 12/5: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas

Considerando que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 25 de diciembre de 2003, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

Considerando que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

Considerando que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

Considerando que la norma 8.45 en el Anexo 9 — *Facilitación* exige a los Estados contratantes que tomen medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas que estén basados en una estrategia integral e incluyan sistemas de denuncia claros y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

Considerando que la norma 8.46 en el Anexo 9 obliga a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas;

Considerando que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a las pasajeras y los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de trata de personas;

Considerando que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de trata de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

Considerando que el Doc 10171, *A Comprehensive Strategy for Combating Human Trafficking in the Aviation Sector* (Estrategia integral de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación), aprobado por el FALP en julio de 2021 y por el Comité de Transporte Aéreo (ATC) en septiembre de 2021, fortalece las políticas y los marcos de procedimientos nacionales de lucha contra la trata y brinda orientación y recomendaciones a los Estados, las autoridades y organizaciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y aeropuertos para fundamentar el desarrollo de sus estrategias integrales de lucha contra la trata en consonancia con la resolución A42/XX de la Asamblea de la OACI, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*;

Considerando que la adopción de una estrategia integral que comprenda leyes, liderazgo, políticas, protocolos de notificación y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recopilación de datos, intercambio de información, incluidas las recomendaciones y perspectivas de sobrevivientes de la trata, y apoyo a víctimas y sobrevivientes puede ayudar a las autoridades y organizaciones de la aviación civil, explotadores de aeronaves y aeropuertos a detener este delito;

Considerando que la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, brinda orientación y recomendaciones a las

administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos para formular políticas de lucha contra la trata de personas que posibiliten la diligencia debida y la transparencia en la gestión de la cadena de suministro;

Considerando que la adopción de la Circular 362 de la OACI, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, con políticas, procedimientos, sensibilización y formación del personal puede ayudar a las administraciones de aviación civil y a los explotadores de servicios aéreos a poner fin a este delito;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de la enmienda 30 de las normas 8.45 y 8.46-del Anexo 9;
 2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352, *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
 3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros;
 4. *Pide* a los Estados miembros que presten la debida atención al Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, al implementar las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
 5. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta la Circular 362, *Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos*, al aplicar las disposiciones pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*; y
 6. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-16.
-

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

13.1 En su octava sesión, el Comité Ejecutivo examina el tema de la política de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre la base de los informes del Consejo sobre los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024, celebrada en Mascate (Omán) (WP/13), y la labor en curso relativa a las zonas de conflicto y las obligaciones de los Estados miembros (WP/35). El Comité también examina la propuesta del Consejo de actualizar las siguientes resoluciones: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación (WP/11 revisión núm. 1), y la Ciberseguridad en la aviación civil (WP/12 revisión núm. 1). Además, los Estados y los observadores presentaron 35 notas: WP/78 revisión núm. 1, 79, 86, 100, 101, 102, 111, 117, 118, 119, 120, 124, 165, 199, 200, 201, 233 revisión núm. 1, 239 revisión núm. 1, 240, 241, 324, 369, 370, 371, 398, 419, 438 revisión núm. 1, 453, 454, 470 y 482.

13.2 Se toma nota de las siguientes notas de información: WP/80 de Arabia Saudita, WP/498, WP/513, WP/515 y WP/516 de Bangladesh, WP/562 de Camerún, WP/586 de Dinamarca, WP/551 de Indonesia, WP/580 de Kazajstán, WP/561 de la República de Corea, WP/116 y WP/198 de República

Dominicana, WP/667 de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y WP/584 de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Declaración de Mascate y Resolución de la Asamblea para su adopción

13.3 En la nota de estudio WP/13, el Consejo esboza los resultados del segmento ministerial de alto nivel celebrado durante la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024 en Mascate, y cuyo objetivo es velar por que la aviación siga siendo una fuerza segura y resiliente para el progreso mundial. En la nota se exhorta a reafirmar los compromisos enunciados en la Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación;

13.4 El Consejo, en nota WP/11 revisión núm. 1, propone actualizaciones de la resolución A41-18 sobre la continuación de las políticas de la OACI en materia de seguridad de la aviación para reflejar los acontecimientos ocurridos desde el 41º período de sesiones de la Asamblea.

Análisis

13.5 El comité toma nota de los resultados del segmento ministerial de alto nivel convocado durante la Semana OACI de Seguridad de la Aviación de 2024 en Omán, tal como se presentan en la nota WP/13, y reafirma los compromisos enunciados en la Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación. El comité también toma nota de que los elementos clave de la declaración se reflejaron en las actualizaciones de las resoluciones A41-18 y A41-19, como se proponía en las notas WP/11 revisión núm. 1 y WP/12 revisión núm. 1, respectivamente.

13.6 Al presentar la nota WP/11 revisión núm. 1, el Consejo recuerda que en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la resolución A41-18: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. De conformidad con la cláusula 2 de la resolución A41-18, la declaración consolidada debe examinarse en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea.

13.7 En conclusión, el comité recibe amplio apoyo para someter a la aprobación de la sesión plenaria una resolución A41-18 revisada sobre la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, que incorpora elementos clave acordados durante los debates sobre el tema.

13.8 Un Estado miembro propone una enmienda de la nueva cláusula 4 de la parte dispositiva del apéndice G (Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación) de la resolución A41-18 para que diga: "Invita a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas y grupos de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, [...]" Sin embargo, esta propuesta de enmienda no recibe el apoyo del comité.

Resolución 13/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

Considerando que en la resolución A410-184 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

Considerando que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la resolución A410-184, apéndices A a G inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 42^º período de sesiones;

La Asamblea:

1. Resuelve que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 42^º período de sesiones de la Asamblea;
2. Resuelve pedir al Consejo que presente para su consideración en cada periodo de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y
3. Declara que la presente resolución sustituye a la resolución A410-184.

APÉNDICE A

Criterios generales

Considerando que el desarrollo de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo, mientras que los abusos de la misma pueden llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado, por lo que la aviación civil debe protegerse con eficacia;

Considerando el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas dañinos, incluyendo la nueva amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos incendiarios improvisados (IID) colocados en la carga y el correo aéreos, así como otros abusos cometidos contra el sistema de carga aérea con propósitos nefarios, los aparatos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, las amenazas tierra-aire, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros ataques a distancia, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, el uso de aeronaves como armas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la amenaza interna, que perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo la gente en la seguridad de la aviación civil internacional;

Considerando que la sofisticación de algunas amenazas, escenarios de ataque y artefactos improvisados que se usan contra el transporte aéreo va en aumento;

Considerando que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito que viola el derecho internacional;

Recordando que las resoluciones A27-12 y A29-16 continúan vigentes;

Reconociendo que la explotación del sector de la aviación para llevar a cabo una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y la trata

de seres humanos, fauna y flora silvestres, y otros bienes ilícitos, puede revelar o exacerbar vulnerabilidades que podrían explotar quienes desean perpetrar actos de interferencia ilícita;

Recordando la resolución A40-12 sobre la Declaración relativa a la seguridad de la aviación;

Recordando los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Consciente de la importancia de contar con un enfoque común de las Naciones Unidas que entraña la cooperación y la coordinación entre todas las entidades y organismos especializados pertinentes de la Organización para reconocer al sector de la aviación como una infraestructura crítica de la que dependen la seguridad nacional, la prosperidad y el desarrollo de los países, al igual que la economía mundial;

Consciente de las resoluciones 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) y 2617 (2021) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

Consciente de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (2006) como instrumento mundial destinado a potenciar los esfuerzos nacionales, regionales e internacionales de lucha contra el terrorismo, cuya octava revisión fue adoptada en 2023 por resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas (A/RES/77/298);

Consciente de la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas;

Consciente de los esfuerzos de la OACI y sus Estados miembros por implementar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo para intensificar los esfuerzos internacionales, regionales y nacionales de lucha contra el terrorismo, entre ellos la adopción de medidas prácticas para fortalecer la capacidad de los Estados miembros para contrarrestar las amenazas terroristas y reforzar la coordinación de las actividades de lucha contra el terrorismo realizadas por el sistema de las Naciones Unidas;

Reconociendo que las consultas e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan Global para la Seguridad de la aviación (GASEP) llevaron a la adopción inicial del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017 y a la adopción de la segunda edición del GASEP en junio de 2024;

Reconociendo los mayores esfuerzos que necesitan desplegar los Estados miembros para conseguir los objetivos ambiciosos mundiales el objetivo ambicioso del GASEP de alcanzar y mantener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido basado en la implementación plena y eficaz de las normas de la OACI sobre seguridad de la aviación en todos los Estados miembros establecidos para 2023 y 2030, con el apoyo colectivo de otros Estados miembros, la OACI, organizaciones regionales, la industria y todas las demás partes interesadas;

Reconociendo la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros implementen y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

Enfatizando la necesidad de mantener la vigilancia, ya que la aparente ausencia de grandes incidentes de seguridad de la aviación no significa que el riesgo disminuye, y que sigue siendo esencial adoptar medidas proactivas;

Reconociendo la permanente necesidad de promover la concienciación sobre la seguridad en la aviación y una cultura sólida y efectiva de la seguridad en la aviación por parte de los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas;

Consciente de las hojas de ruta regionales adoptadas en las conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018;

Recordando el Comunicado de la segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia;

Consciente de la Declaración de Mascate sobre la Seguridad y la Ciberseguridad de la Aviación, adoptada el 11 de diciembre de 2024 durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación en Mascate, Omán;

Recordando la importancia de que los Estados miembros tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional;

Reconociendo que la carga aérea cumple una función crucial en el transporte de bienes esenciales, incluidos los suministros médicos y las vacunas, como se evidenció durante las restricciones y medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido un serio impacto en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta este impacto cuando tomen decisiones sobre las políticas y medidas relativas a la seguridad de la aviación; y

Recordando los comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias Conjuntas de la OACI y la OMA sobre el Mejoramiento de la Seguridad y la Facilitación de la Carga Aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama (Bahrein), en abril de 2014 y en Kuala Lumpur (Malasia) en julio de 2016;

Considerando que los actos de sabotaje o tentativas de sabotaje con artefactos incendiarios colocados en la carga y/o el correo aéreos representan un nuevo riesgo de seguridad de la aviación y seguridad operacional para las cadenas mundiales de suministro, con consecuencias devastadoras para las economías nacionales interconectadas y el comercio mundial;

Reafirmando los compromisos contraídos en la Declaración ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros la necesidad la importancia de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de la pandemia actual sucesos mundiales de hoy y otras del pasado,

La Asamblea:

1. *Condena enérgicamente todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, por quienquiera que sea y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute;*

2. *Toma nota con repudio de todos los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción de aeronaves civiles en vuelo y de aeropuertos civiles, las amenazas tierra-aire, las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y la cadena de suministro, los ataques con UAS y otros ataques a distancia, y el uso indebido de las aeronaves civiles como arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;*

3. *Reafirma que la seguridad de proteger a la aviación de las amenazas complejas y sofisticadas es esencial para la sostenibilidad del transporte aéreo y que la seguridad y ciberseguridad de la aviación deben*

seguir considerándose como ~~un~~ asuntos de máxima prioridad, por lo que la OACI y sus Estados miembros deberían proporcionar recursos apropiados ~~al respeto~~ como se hace con otros aspectos de la aviación civil;

4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas exigidas y recomendadas en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relativas a la seguridad del Anexo 9 — *Facilitación*, individualmente y en mutua cooperación, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a ~~los perpetradores y planificadores de~~ quienes ejecutan y planifican tales actos, así como a ~~sus patrocinadores y a financian~~ quienes los patrocinan y financian y a los elementos sofisticados, que conspiran ~~a los~~ ~~conspiradores~~ para cometerlos;

5. *Reafirma* la responsabilidad de la OACI para facilitar la resolución sistemática y constante de los problemas que puedan surgir entre Estados miembros en asuntos referentes a la explotación segura y ordenada de la aviación civil internacional en todo el mundo;

6. *Encarga* al Consejo que, como prioridad urgente, continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;

7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las resoluciones 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;

7bis. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a poner en práctica la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y la Declaración de Delhi del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre la lucha contra el uso de las tecnologías nuevas y emergentes con fines terroristas, en particular aquellas estipuladas en los principios rectores no vinculantes sobre la amenaza que plantea el uso de UAS con fines terroristas;

8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, ~~solicita encarga~~ al Secretario General que dé mayor prominencia a la seguridad de la aviación dentro de la OACI y sus oficinas regionales y garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización en el contexto del ~~Programa~~ presupuesto regular;

9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del ~~Programa~~ presupuesto regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;

9bis. *Insta* a todos los Estados miembros a velar por la implementación efectiva de las normas de la OACI y a esforzarse por lograr el objetivo ambicioso del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y sus seis áreas prioritarias, así como a participar activamente en las actividades mundiales y regionales en procura de dicho objetivo;

10. *Encarga* al Consejo que se asegure de que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación examine periódicamente el GASeP para que mantenga su relevancia, sus prioridades aborden las amenazas nuevas y existentes, y siga siendo una herramienta útil para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a lograr la plena aplicación del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;

11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP, ~~incluidos los cambios que han ocurrido en la industria de la aviación como consecuencia de la pandemia de~~

~~COVID 19, al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que contenga metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta los hitos mundiales para 2027, 2030 y 2033 como puntos de control en los cuales la comunidad mundial evaluará los avances registrados hasta la fecha y un mecanismo de seguimiento de los progresos que utilice los procesos y herramientas existentes para asistir a la OACI, los Estados miembros y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación;~~

12. *Encarga al Secretario General que siga reexaminando y mejorando holísticamente los planes y programas de seguridad de la aviación de la OACI, utilizando mecanismos de consulta a los Estados miembros y la industria, a fin de cerciorarse de que los planes y programas sigan cumpliendo los fines previstos y adaptándose a los problemas nuevos y emergentes de la seguridad de la aviación, y que a la vez considere enfoques innovadores para mejorar aún más su eficacia. Los resultados de los exámenes y las recomendaciones deberían ponerse en conocimiento del Consejo periódicamente;*

~~13. *Insta a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GASEP, teniendo en cuenta los objetivos ambiciosos mundiales del GASEP fijados para 2023 y 2030; y*~~

~~14~~13. *Insta a todos los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a seguir tomando medidas prácticas para mejorar la cultura de la seguridad de la aviación con el fin de apoyar la implementación efectiva de las medidas de seguridad y promover la concienciación sobre la seguridad de la aviación y el comportamiento óptimo en este ámbito de todas las entidades y personas.*

APÉNDICE B

Instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil

a) *Instrumentos de derecho aeronáutico internacional*

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita se ha visto mejorada por el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), por el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), por el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971), por el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1988), por el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Montreal, 1991), por el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Beijing, 2010), por el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Beijing, 2010), por el Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Montreal, 2014) y por acuerdos bilaterales para la represión de tales actos;

La Asamblea:

1. *Insta a los Estados miembros que aún no sean partes en el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963), en el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970), en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971) y el Protocolo complementario del Convenio de*

Montreal de 1988, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014)¹, a que se adhieran a dichos instrumentos;

2. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no sean partes en los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, y exhorta a los Estados miembros fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que continúe recordando a los Estados miembros la importancia de que pasen a ser partes en los Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, en el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal* de 1988, en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 2014 y en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, y que preste asistencia a los Estados miembros que encuentren alguna dificultad en el proceso de adhesión a dichos instrumentos.

b) *Promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados*

Considerando que la disuasión de cometer actos de interferencia ilícita en la aviación civil puede facilitarse en gran medida mediante la promulgación por parte de los Estados miembros de leyes penales nacionales que prevean penas severas para tales actos;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a que presten especial atención a la adopción de medidas adecuadas contra las personas que cometan, planifiquen, patrocinen, financien o faciliten actos de interferencia ilícita en la aviación civil y, en especial, a incluir en sus legislaciones normas que prevean el castigo severo de tales personas; y

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes y concertando acuerdos apropiados que dispongan la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

¹ Las listas de los Estados Parte en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en www.icao.int bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI).

APÉNDICE C

Medidas de seguridad de carácter técnico

Considerando que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que los Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollos y apliquen medidas para mitigar las amenazas, incluidas las del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 — *Facilitación*;

Considerando que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados internamente;

Considerando que las amenazas a los sistemas de carga y correo aéreos en su conjunto, incluidas las amenazas incendiarias contra la carga y el correo aéreos y las cadenas mundiales de suministro producto de tentativas de sabotaje a través de la colocación de IID en las aeronaves, exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la puesta en común de información y la cooperación continua con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). A este respecto, los Estados deberían compartir las mejores prácticas nuevas que hayan aplicado para mitigar la amenaza que plantean los IID o las nuevas tecnologías que desarrollen para asistir en la detección de dichos artefactos;

Considerando que la obligación de asegurarse de que los organismos gubernamentales, las autoridades aeroportuarias, los explotadores de aeronaves y otras entidades apliquen medidas de seguridad incumbe a los Estados miembros;

Considerando que la puesta en práctica efectiva de las medidas de seguridad propugnadas por la OACI es un medio efectivo de prevención contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil;

Considerando que es necesario emplear un conjunto extenso de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, teniendo en cuenta todo efecto no intencionado en la seguridad operacional de la aviación civil. A su vez, la coordinación eficaz de la seguridad operacional y la seguridad y la ciberseguridad de la aviación se beneficiarán con la puesta en común de conocimientos y la profundización de los esfuerzos;

Considerando que las contramedidas para la protección de la aviación civil solo pueden ser efectivas si se emplea personal de seguridad muy bien capacitado y competente, además de la verificación de antecedentes, la certificación y el control de calidad;

Considerando que, debido a la pandemia de COVID-19, quizás haya habido casos en los que se haya tenido que autorizar la suspensión temporal de algunos requisitos de seguridad;

Reconociendo la importancia de evaluar y abordar con determinismo los riesgos vinculados a la reanudación de las operaciones aeronáuticas, con particular atención a los riesgos derivados del impacto de la pandemia sobre el personal;

~~Considerando que la pandemia de COVID-19 requiere que se dé respuesta a las amenazas y riesgos teniendo en cuenta los nuevos riesgos sanitarios y garantizando a la vez un equilibrio con la facilitación y la sostenibilidad;~~

Considerando que la integración de una sólida cultura de seguridad para todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, y en todo el sector de la aviación, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

Considerando que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes tanto para el público viajero como para la carga, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad, reconociendo igualmente la especialización que se requiere para operar y gestionar las tecnologías emergentes de seguridad de la aviación y para contratar y capacitar al personal que ha de utilizarlo, a la vez que se busca atraer a la próxima generación de profesionales de la aviación; y

Reconociendo que las pruebas y certificaciones oportunas y eficientes de los equipos de seguridad de la aviación actuales y en rápida evolución son fundamentales para fortalecer la seguridad de la aviación a escala mundial y hacer frente al crecimiento del tráfico de personas pasajeras.

La Asamblea:

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas centradas en el riesgo que sean efectivas, tengan base empírica y sean operacionalmente viables para prevenir los actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados miembros, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;
3. *Reitera* la responsabilidad de todos los Estados miembros respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;
4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI, el *Manual OACI de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207), y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación disponibles en el sitio web ~~de acceso restringido~~ público de la OACI;
5. *Alienta* a los Estados miembros a que concedan gran importancia a las normas ~~recentemente adoptadas~~ que respondan a la amenaza interna y garanticen su implementación efectiva en sus jurisdicciones respectivas, y a que sigan adaptando y adoptando medidas frente a esta amenaza;

6. *Alien*ta a los Estados miembros a que promuevan la seguridad de la aviación como componente fundamental de las prioridades, planificación y operaciones sociales y económicas nacionales;

7. *Alien*ta a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación y tecnologías, técnicas y procesos innovadores, realizar pruebas operacionales de los mismos y aplicarlos;

7bis. *Insta* a los Estados miembros y a las entidades pertinentes a que colaboren y mejoren los procedimientos de certificación de los equipos de seguridad, con el fin de reducir los retrasos y eliminar la fragmentación, mejorando así la seguridad de la aviación a nivel mundial.

8. *Alien*ta a los Estados miembros y a la industria a que coordinen sus esfuerzos para hacer evolucionar la inspección de la seguridad de la aviación a fin de que sea más expeditiva a la hora de responder a nuevas amenazas, así como más fluida y centrada en las personas pasajeras, a la vez que se garantiza el cumplimiento constante de los objetivos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*;

9. *Alien*ta a los Estados miembros y a todas las entidades de la aviación a fomentar una cultura de la seguridad sólida y eficaz en la aviación; incluido el desarrollo de programas de sensibilización sobre la seguridad de la aviación y campañas entre el personal de la aviación y el público en general que hagan hincapié en que la seguridad es responsabilidad de todo el mundo;

10. *Insta* a los Estados miembros a procurar los recursos necesarios para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias para reglamentar, operar, mantener y vigilar la instrumentación efectiva de las medidas relacionadas con la seguridad de la aviación ~~mantener una fuerza laboral competente, motivada y debidamente capacitada y a tomar medidas que garanticen y mantengan las competencias del personal que existían antes de la pandemia de COVID-19~~;

11. *Alien*ta a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva, que incluya el uso de técnicas a distancia cuando las restricciones u otras circunstancias no permitan las actividades de observación in situ, de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible;

12. *Alien*ta a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados miembros y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información de manera expeditiva y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil, incluidas las ciberamenazas. En el plano técnico, la rápida puesta en común de información debería incluir a todo el personal experto pertinente;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos y artefactos incendiarios, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología ~~moderna~~ avanzada para detectar artículos y materiales prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;

- d) definir medidas de seguridad de la aviación adecuadas que se centren en los riesgos y tengan una base empírica, y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en el público pasajero, la tripulación y el comercio legítimo;
- e) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga y correo aéreos, ~~mediante~~ en especial para mitigar las amenazas incendiarias a la carga y el correo aéreos:
 - 1) la elaboración de un marco de seguridad de la carga y el correo aéreos sólido, sostenible y resiliente;
 - 2) la aplicación efectiva y sostenible de normas de seguridad sólidas;
 - 3) la adopción de un enfoque de cadena de suministro global para la seguridad de la carga y el correo aéreos, cuando corresponda;
 - 4) el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y el control de calidad de la seguridad de la carga y el correo aéreos;
 - 5) la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga y el correo aéreos y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
 - 6) el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados miembros para mejorar el nivel general de seguridad de la carga y el correo aéreos; y
 - 7) el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidad y la innovación en el área de seguridad de la carga y el correo aéreos;
- f) ~~considerar~~ atender el posible uso indebido de los UAS y los sistemas de movilidad aérea avanzada (AAM) y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo continuamente evaluaciones de amenazas y riesgos para la seguridad de la aviación civil dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y se utilicen esas evaluaciones para fundamentar debidamente la elaboración de contramedidas y ajustar la fijación de políticas de seguridad de la aviación y proporcionar oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
 - 1) mantener un equilibrio apropiado entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
 - 2) implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
 - 3) evitar, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades generadas por las áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
 - 4) mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas;
- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas; y
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad, ~~tomando en consideración el impacto de la pandemia de COVID-19 y la posibilidad de que la pandemia haya creado vulnerabilidades nuevas o exacerbado las existentes;~~

13. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;

14. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado y validado de forma continua, reconozcan dichas medidas como equivalentes para reducir la duplicación;

15. *Pide* a la OACI que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados miembros interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas y textos de orientación adecuados basados en los riesgos y con base empírica;
- d) aliente a los Estados y partes involucradas a que procuren el fortalecimiento de la cooperación a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, según corresponda, a fin de mejorar los mecanismos de intercambio de información y las capacidades de prueba y certificación de los equipos de seguridad, teniendo en cuenta la evolución del panorama mundial de las amenazas a la seguridad de la aviación
- de) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo de procesos equivalentes con el propósito de asistir a los Estados miembros en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio constante de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación y no generen vulnerabilidades ni introduzcan nuevos riesgos en la red de aviación; y
- ef) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las de naturaleza compleja y sofisticada, las ciberamenazas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y el Grupo Experto en Ciberseguridad;

16. *Encarga* al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 — Distribución limitada) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

16bis. Encarga al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos adecuados el Manual de instrucción en seguridad de la aviación (Doc 10207) de la OACI y elabore textos de orientación que asistan a los Estados miembros en el proceso de contratación, selección e instrucción de su personal, incluidos aspectos relacionados con el aseguramiento de la calidad y factores humanos, al tiempo que implementan las especificaciones y los procedimientos relacionados con la seguridad de la aviación civil;

17. *Encarga al Secretario General que garantice el examen y la actualización periódicos de la Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación (Doc 10108, Distribución limitada) de la OACI, que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en consonancia con el Doc 10108, en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;*

18. *Encarga al Secretario General que cuide de la participación de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros medios para responder a cuestiones sobre seguridad de la aviación, incluida la coordinación con otros grupos expertos;*

19. *Encarga al Consejo que evalúe continuamente las atribuciones del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación y establezca procedimientos de gobernanza a fin de asegurarse de que el Grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación; y*

20. *Encarga al Secretario General que siga velando por que la seguridad de la aviación esté convenientemente considerada como un elemento central y un componente funcional de la Secretaría de la OACI, en proporción a su importancia crítica para el avance, la sostenibilidad y el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.*

APÉNDICE D

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI

Considerando que el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI ha cumplido con éxito el mandato de la resolución A401-148, apéndice D;

Considerando que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 — Seguridad de la aviación y las normas del Anexo 9 — Facilitación relacionadas con la seguridad de la aviación;

Considerando que la creación de un sistema efectivo de vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados miembros apoya la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales de seguridad de la aviación y contribuye al logro de este objetivo;

Recordando que la responsabilidad final de garantizar la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

Considerando que el USAP-CMA ha demostrado puede ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, y que el Programa sigue contando con el apoyo de los Estados miembros y sirve como catalizador de sus esfuerzos permanentes por cumplir con las obligaciones internacionales que tienen en el ámbito de la seguridad de la aviación;

Considerando que los resultados de las auditorías del USAP-CMA constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional y en cada Estado miembro, y que los datos compilados por el USAP-CMA pueden usarse también para evaluar si los Estados miembros están alcanzando ~~las metas ambiciosas~~ los hitos que figuran en el GASEP y pueden ayudar al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación a priorizar las áreas de trabajo, incluidas las relativas a la elaboración y actualización del Anexo 17;

Reconociendo que la implementación efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías USAP-CMA es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial; *Reconociendo* la importancia de contar con un nivel limitado de divulgación con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados miembros conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

Considerando la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

Reconociendo la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados miembros mediante la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia de la Secretaría;

Reconociendo que la continuación del USAP-CMA y la evolución continua de este programa es esencial para crear confianza mutua en el nivel de seguridad de la aviación entre los Estados miembros y alentar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad;

Reconociendo que el USAP-CMA se ha recuperado del impacto de la pandemia de COVID-19 incrementando el número de ~~y las limitaciones de recursos han limitado la freeuencia con la que pueden realizarse las auditorías realizadas durante el trienio pasado, en gran medida financiadas con contribuciones voluntarias;~~

Recordando que el 40^o 41^o período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

La Asamblea:

1. *Toma nota* de que el USAP-CMA ~~es fundamental para mejorar~~ contribuye a la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y el seguimiento continuo del desempeño de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación;
2. *Pide* al Secretario General que se cerciore de que el USAP-CMA sigue evaluando y midiendo la implementación efectiva y sostenible de las normas del Anexo 17, incluidos los enfoques de su cumplimiento basados en el riesgo, según proceda, y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad, que el orden de prioridad de las auditorías se determina en función del riesgo y que el USAP-CMA permite resolver las deficiencias graves en forma oportuna;
3. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría del USAP-CMA y por ofrecer personas expertas en seguridad que obtengan la certificación de auditores y auditores del USAP-CMA y presten servicios de corto plazo para la realización de auditorías

del USAP-CMA, así como personas expertas a largo plazo para que se desempeñen como jefes y jefas de los equipos de auditoría del USAP-CMA;

4. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y su dotación de suficientes recursos y supervise sus actividades cuando observa la capacidad de los Estados miembros de establecer y mantener sistemas de seguridad de la aviación sostenibles, en cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas para subsanar oportunamente las deficiencias detectadas durante las auditorías del USAP-CMA;

5. ~~Toma nota de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA e Insta a la Secretaría de la OACI a que siga mejorando la efectividad y la eficiencia del programa y preservar su calidad, en consulta con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA y con la asistencia de integrantes y entidades observadoras del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, según corresponda;~~

6. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, incluida la pronta notificación de la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;

7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:

- a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
- b) preparando y presentando a la OACI toda la documentación necesaria de acuerdo con los plazos establecidos antes de las actividades del USAP-CMA programadas por la OACI;
- c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA durante la realización de las actividades del USAP-CMA;
- d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA; y
- e) implementando esas medidas correctivas dentro de los plazos acordados entre los Estados miembros y la OACI.

8bis. *Insta* a todos los Estados miembros a que acepten las auditorías conforme a la programación de la OACI, a menos que no puedan hacerlo por razones de fuerza mayor, para posibilitar la presentación de información oportuna y pertinente en respaldo de los programas y las actividades de la OACI y evitar efectos económicos y administrativos negativos en el programa de auditoría;

8. *Pide* al Secretario General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP-CMA disponiendo que se incorporen los requisitos financieros para la dotación de personal y sus actividades en el presupuesto del programa regular a la brevedad; y

9. *Pide* que el Consejo presente un informe de situación al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución del USAP-CMA.

APÉNDICE E

Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI

Considerando que la aplicación de medidas técnicas para prevenir los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional exige recursos financieros e instrucción del personal; y

Considerando que, a pesar de la asistencia proporcionada, algunos países, especialmente los países en desarrollo carecen de capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación y siguen experimentando dificultades para aplicar plenamente las medidas preventivas, debido a la insuficiencia de los recursos financieros, técnicos y materiales; y

Reafirmando el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuyo objetivo es ayudar a los Estados que lo necesitan dando un acceso más amplio a instrucción, asistencia y creación de capacidad específicas y efectivas en seguridad y ciberseguridad de la aviación, promoviendo así la autosostenibilidad duradera en los Estados;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Secretario General que promueva esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados miembros y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera eficaz la asistencia técnica y el apoyo a los Estados miembros alentando actividades coordinadas, específicas y prioritarias de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional orientadas por la Estrategia OACI de asistencia y creación de capacidad para la seguridad de la aviación;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación de la OACI;
3. *Encarga* al Secretario General que garantice que las contribuciones recibidas para las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo de la seguridad de la aviación se destinen exclusivamente a esas actividades;
4. *Insta* a los Estados miembros que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar actividades de creación de capacidades específicas y eficaces en la esfera de la seguridad de la aviación. Esas actividades deberían incluir instrucción, asistencia técnica y apoyo a la implantación y desarrollo, transferencia de tecnología y el suministro de otros recursos necesarios cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
5. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS del Anexo 17, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
6. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dianantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;

7. *Insta a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;*
8. *Encarga al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia en la medida de lo posible, entre otras cosas mediante la recopilación de toda información disponible relacionada con tales iniciativas;*
9. *Encarga al Consejo que pida al Secretario General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;*
10. *Insta a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;*
11. *Pide al Secretario General que actualice y mejore el Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación, mediante el mantenimiento y la elaboración de los conjuntos de material didáctico y talleres sobre seguridad de la aviación, (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomentando otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;*
12. *Insta a los Estados miembros a que contribuyan a las actividades del Programa OACI de Instrucción en Seguridad de la Aviación;*
13. *Pide al Secretario General que supervise, desarrolle, promueva, apoye, mantenga y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se cumplan los requisitos de instrucción en seguridad de la aviación y se alcancen los niveles de instrucción y cooperación adecuados; y*
14. *Insta a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.*

APÉNDICE F

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

Considerando que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados miembros en virtud de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional sobre seguridad de la aviación y de los SARPS adoptados por el Consejo sobre seguridad de la aviación podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación multilateral y bilateral entre los Estados miembros;

Considerando que los acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte comercial internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

Considerando que las disposiciones sobre seguridad de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a los servicios de transporte aéreo; y

Considerando que el centrarse en resultados de seguridad, el reconocimiento mutuo de la equivalencia y el control de seguridad único, y el respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos constituyen principios de política cuya aplicación puede contribuir significativamente a la sostenibilidad de la seguridad de la aviación;

La Asamblea:

1. *Reconoce* que solo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986 y el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados miembros, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:
 - a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
 - b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
 - c) concentración en resultados de seguridad;
4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;
5. *Insta* a la OACI a que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;
6. *Pide* que la OACI continúe:
 - a) alentando a los Estados miembros a informar sobre su experiencia en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
 - b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
 - c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;

7. *Encarga al Consejo que actúe con la urgencia y celeridad necesarias para tratar las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, procurando mitigar toda perturbación innecesaria de los viajes aéreos como resultado de la confusión o la aplicación o interpretación no uniforme de las medidas requeridas, facilitando una respuesta común y coherente por parte de los Estados miembros y alentándolos a proporcionar comunicaciones claras al público viajero.*

APÉNDICE G

Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

Reconociendo que la amenaza planteada a la aviación civil exige la elaboración de una respuesta global efectiva por parte de los Estados miembros y las organizaciones internacionales y regionales afectadas; y

Reconociendo la puesta en marcha del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados miembros en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo y las resoluciones y mandatos pertinentes de las Naciones Unidas.

La Asamblea:

1. *Invita a la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), al Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), a la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC/INTERPOL), a la Organización Marítima Internacional (OMI), a la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas, a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Drogas y el Delito (ONUDD), a la Unión Postal Universal (UPU), a la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a la Unión Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), a la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), al Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), a Global Express Association (GEA), a la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), a la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA) y a otros interesados a que continúen colaborando con la OACI en la mayor medida posible para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;*

2. *Encarga al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el Terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con esferas de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza, el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo, y que pida al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización para asistir a la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas en la realización de visitas a los países para evaluar los esfuerzos de lucha contra el terrorismo de los Estados miembros, incluidos los progresos realizados, las deficiencias pendientes y las esferas prioritarias para las necesidades de asistencia técnica, así como para determinar las tendencias y dificultades relacionadas con el terrorismo y las mejores prácticas empleadas en la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad; y*

3. *Encarga al Secretario General que recurra al personal especializado de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación y la gestión fronteriza para apoyar la labor del marco del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista de las Naciones Unidas con el fin de reforzar el enfoque común de*

las Naciones Unidas para prevenir y combatir el terrorismo, y asistir a la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) de las Naciones Unidas en sus iniciativas para proporcionar asistencia técnica y apoyo en la creación de capacidad a los Estados miembros, velando a la vez porque las actividades de asistencia estén coordinadas para evitar la duplicación de esfuerzos y garantizar un uso eficaz de los recursos; y

4. *Invita a los Estados miembros a apoyar de forma proactiva a los grupos regionales de la OACI en el ámbito de la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como a los programas de cooperación en materia de seguridad de la aviación donde estos existan en las distintas regiones, los cuales son vitales para ayudar a los Estados a poner en práctica las normas de la OACI, mejorar las eficiencias operacionales y promover la autosostenibilidad a largo plazo de los programas y las operaciones AVSEC de los Estados.*

Zonas de conflicto

13.9 En la nota WP/35, el Consejo presenta un resumen de las actividades realizadas por la OACI y los Estados miembros para proteger a la aviación civil de los riesgos inherentes a las operaciones sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.

13.10 En la nota WP/120, el Canadá, copatrocinada por Estados Unidos, Israel, Kazajstán, Kenya, Marruecos, Nueva Zelandia, Omán, República de Corea y la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), presenta los avances hasta la fecha y propone el trabajo que se debería realizar para mejorar la mitigación de riesgos en zonas de conflicto y prevenir futuras tragedias. Se destaca asimismo la necesidad de actualizar el Doc 10084, fortalecer la coordinación cívico-militar y progresar en el marco de los equipos de coordinación de contingencia (CCT). En esta nota, también se insta a dar a conocer el *Manual de cooperación cívico-militar para la gestión del tránsito aéreo* (Doc 10088) y elaborar un paquete de asistencia para la implementación (iPack) en zonas de conflicto que incluya apoyo a la implementación, orientación acerca de los CCT e instrucción.

13.11 En la nota WP/201, Egipto pone de relieve su papel en la asistencia a los Estados que salen de un conflicto para que se reintegren en el sistema mundial de aviación civil mediante la cooperación en seguridad de la aviación, creación de capacidad y apoyo operacional. Siguiendo las iniciativas de Egipto, en la nota se invita a la OACI a asistir a otros Estados que se recuperan de conflictos o crisis, e insta a los Estados miembros a poner en común conocimientos técnicos y apoyo operacional.

Análisis

13.12 El comité reafirma la necesidad imperiosa de iniciativas mundiales continuas para mejorar la gestión de riesgos en zonas de conflicto en la aviación civil internacional. Mientras que la OACI ha elaborado una orientación integral al respecto en la tercera edición del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084), su aplicación continúa siendo desigual en los Estados y los explotadores. También se destaca que los textos de orientación actuales deben evolucionar para reflejar los nuevos riesgos, como las interferencias en las radiofrecuencias del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), los sistemas sofisticados de armas, incluidos los diseñados para usos militares, que son usados cada vez más por una diversidad de actores

poniendo en peligro la aviación civil, y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) adaptadas para usarlas como armas. Por lo tanto, el comité recomienda que la OACI examine el Doc 10084 para subsanar las brechas detectadas y las mayores vulnerabilidades.

13.13 El comité señala que la falta de protocolos establecidos para el intercambio de información relativa a zonas de conflicto obstaculizaba la coordinación eficaz entre las partes interesadas pertinentes, incluidos los explotadores de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea. Por lo tanto, el comité apoya las iniciativas mundiales, como la iniciativa *Cielos Más Seguros*, como un medio eficaz para compartir mejores prácticas e información, e invita a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes a sumarse a tales esfuerzos.

13.14 El comité subraya asimismo la importancia de establecer marcos estructurados para la cooperación cívico-militar, reconociendo los desafíos inherentes a la interacción con partes interesadas militares. A tal efecto, se identificó el Doc 10088 de la OACI como una referencia fundamental para fomentar dicha cooperación, y así asegurarse de que los Estados cumplan tanto los requisitos nacionales como las obligaciones emergentes del Convenio de Chicago.

13.15 El comité acoge con beneplácito la participación y el apoyo financiero de Canadá para la elaboración de un paquete de asistencia para la implementación (iPack) de la OACI sobre zonas de conflicto, que proporcionaría herramientas prácticas que ayuden a los Estados a mitigar con eficiencia los riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil en zonas de conflicto y cerca de dichas zonas. En particular, el comité señala la necesidad de que el iPack proporcione orientación y sensibilización en los equipos de coordinación de contingencias, concebidos para asegurar la seguridad operacional de la aviación civil con la mínima interrupción del tránsito aéreo en caso de una perturbación del espacio aéreo debido a una zona de conflicto.

13.16 Por último, el comité considera las iniciativas internacionales y regionales para que los Estados afectados por conflictos armados restablezcan los servicios de tránsito aéreo y mitiguen sus riesgos y, en ese sentido, elogia los esfuerzos de Egipto en su apoyo a los Estados afectados por conflictos en la restauración de la conectividad aérea internacional mediante la cooperación en materia de seguridad de la aviación y reconoce esos esfuerzos como modelo práctico del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás*. Exhorta a la OACI y a los Estados miembros a seguir prestando asistencia a los Estados que se encuentran en proceso de recuperación de una crisis, a través de mecanismos estructurados de asistencia bilateral que proporcionen apoyo técnico y operacional, de conformidad con las disposiciones y el material de orientación de la OACI.

13.17 En conclusión, el comité subraya el papel de liderazgo central de la OACI para guiar a la comunidad mundial de aviación civil a priorizar y fortalecer la mitigación de los riesgos asociados con las operaciones sobre o cerca de zonas de conflicto. Toma nota de los comentarios de algunos Estados miembros y acuerda someter a la aprobación de la Plenaria una resolución sobre *el examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto*, como se propone en el apéndice de la nota de estudio WP/35, en la que, entre otros asuntos, se insta a la elaboración de un programa de trabajo de la OACI dedicado a las zonas de conflicto a fin de acompañar las actividades transversales dentro de la Organización para ayudar a los Estados y explotadores a mitigar los riesgos y gestionar mejor el cierre y la reapertura del espacio aéreo.

13.18 Unos pocos Estados expresan reservas respecto a las referencias al vuelo 8243 de Azerbaiyán Airlines y el vuelo MH17 de Malaysia Airlines que figuran en la nota WP/35 y el proyecto de resolución que la acompaña.

Resolución 13/3: Examen de los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto

Recordando la trágica pérdida del vuelo 8243 de Azerbaiyán Airlines el 25 de diciembre de 2024, y observando con profunda preocupación los derribos de aeronaves civiles similares sobre o cerca de una zona de conflicto, incluidos el vuelo 752 de Ukraine International Airlines en 2020 y el vuelo 17 de Malaysia Airlines en 2014;

Recordando que el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* reafirma el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

Recordando que, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, los Estados miembros deberían adoptar medidas preventivas en el espacio aéreo controlado por ellos, con la debida promulgación de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;

Reconociendo la mayor complejidad de gestionar los riesgos en las zonas de conflicto, incluidas las amenazas que plantea el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) militares o armadas, las interferencias de radiofrecuencia (RFI) en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), la guerra electrónica y los sistemas de defensa aérea;

Recordando que la resolución A41-8 de la Asamblea señala que la coordinación cívico-militar debería facilitar el intercambio de información pertinente con los usuarios del espacio aéreo, en especial durante vuelos sobre o cerca de una zona de conflicto;

Reconociendo la necesidad de mejorar la coordinación, la difusión de información sobre los riesgos y la toma de decisiones de manera oportuna, además de brindar orientaciones actualizadas a los Estados y los explotadores; y

Recordando que uno de los objetivos esenciales del Plan Estratégico de la OACI 2026-2050 es que haya cero víctimas mortales por accidentes y actos de interferencia ilícita en la aviación internacional.

La Asamblea:

1. *Condena firmemente* el uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y reitera que, en caso de interceptación, no deben ponerse en peligro la vida de las personas a bordo de las aeronaves ni la seguridad operacional de estas;

2. *Reafirma* que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, tal y como dispone el artículo 3 bis del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

3. *Insta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a ratificar, tan pronto como sea posible, el Protocolo que incorpora el artículo 3 bis al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

4. *Exhorta* a los Estados miembros a que identifiquen, notifiquen y adopten las medidas apropiadas en el espacio aéreo que controlan, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, incluida la promulgación oportuna de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, según proceda, cuando las actividades militares o los conflictos representen un riesgo para la aviación civil;

5. *Insta* a los Estados miembros a que compartan la información pertinente con los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves bajo su autoridad y a que procuren evaluar

y mitigar oportunamente los riesgos existentes para las aeronaves civiles en las zonas de conflicto o cerca de ellas;

6. *Insta* a los Estados miembros a que soliciten a los explotadores de aeronaves que en sus decisiones sobre la planificación de vuelos incluyan una evaluación de riesgos actualizada y medidas apropiadas de mitigación de riesgos, teniendo en cuenta la información relativa a las zonas de conflicto por todos los medios razonables;

7. *Exhorta* a los Estados miembros a que mejoren y fortalezcan la cooperación cívico-militar en torno a la gestión del tránsito aéreo (ATM) y respalden la elaboración y aplicación de un marco regional de gestión de contingencias para la ATM;

8. *Exhorta* a los Estados miembros a que apoyen las iniciativas mundiales, como la iniciativa *Cielos Más Seguros*, como medio eficaz de intercambiar mejores prácticas e información, además de las iniciativas regionales existentes, y promuevan la aplicación efectiva de las normas y orientaciones mundiales sobre la mitigación de los riesgos que representan las zonas de conflicto para la aviación civil;

9. *Encarga* al Consejo que siga actualizando los documentos pertinentes de la OACI, incluido el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084) para plasmar las amenazas operacionales y tecnológicas actuales, entre ellas, los ataques que recurren a sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) armados, RFI en el GNSS y guerra electrónica;

10. *Encarga* al Consejo que vele por que se elabore un programa de trabajo de la OACI dedicado a las zonas de conflicto a fin de acompañar las actividades transversales de la Organización; y

11. *Encarga* al Consejo que monitoree el cumplimiento de esta resolución y rinda informe sobre los avances en el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

Experiencias sobre el compromiso de alineación con el Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP)

13.19 En la nota de estudio WP/370, Belice, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), exhorta a los Estados a reforzar las políticas, estrategias y medidas de seguridad aplicables a las operaciones domésticas comerciales, con énfasis en la prevención y mitigación de actos de interferencia ilícita. Se alienta a los Estados a mejorar la detección de amenazas en los aeródromos con operaciones domésticas, normalizar los procedimientos de seguridad en línea con los SARPS de la OACI, crear conciencia, instruir al personal y mejorar la coordinación interinstitucional.

13.20 En la nota WP/470, Bolivia describe la implementación de su nuevo Sistema de Gestión Estatal de Seguridad de la Aviación, que ayudó en la preparación de ese Estado para la auditoría del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA). El sistema también incluye una herramienta para la recopilación, el procesamiento y el análisis de datos de seguridad de la aviación civil. Bolivia alienta a los Estados a que utilicen herramientas digitales para la gestión de datos de seguridad, así como el intercambio de conocimientos.

13.21 En la nota WP/118, Brasil, con el copatrocino de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación (CLAC), destaca la labor de su Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación Civil como un ejemplo exitoso de la puesta en práctica de las prioridades del GASEP, y presenta las mejores prácticas brasileñas para fortalecer la seguridad de la aviación. Se alienta a los Estados a adoptar medidas similares para promover las prioridades mundiales del GASEP.

13.22 En la nota de estudio WP/398, Omán reafirma su compromiso con la seguridad de la aviación, de lo cual da fe en particular a través de su compromiso con la instrucción en seguridad de la aviación y la labor de sus organismos de seguridad, y alienta la colaboración internacional para intercambiar conocimientos, experiencia y recursos.

13.23 En la nota de estudio WP/239 revisión núm. 1, Panamá, con el copatrocino de 14 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación (CLAC), describe su experiencia con la implementación unilateral del OSS con otros Estados de la región. Reconociendo que el OSS depende de un programa de validación sólido, y teniendo en cuenta la orientación existente y las prioridades establecidas por el Grupo Experto AVSEC, se pide al comité que considere la necesidad de elaborar orientaciones adicionales a cargo de los grupos expertos pertinentes.

13.24 En la nota de estudio WP/100, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos subraya que el logro de objetivos ambiciosos requiere una vigilancia más estricta de la seguridad de la aviación y una mayor cooperación entre los Estados. En la nota se indica que lograr el hito de que el 65% de los Estados alcance o supere el 75% de implementación efectiva (EI) en dos años es ambicioso pero alcanzable si se redobla la atención, y se hace hincapié en la importancia de la frecuencia de las auditorías USAP-CMA y de contar con personal de auditoría calificado para el seguimiento del avance hacia los hitos de 2027, 2030 y 2033.

Análisis

13.25 El comité expresa su agradecimiento por las notas de estudio WP/118 y WP/470, así como por las valiosas experiencias que en ellas se comparten en relación con la alineación de las actividades y los sistemas nacionales de seguridad de la aviación en respaldo del GASEP. El comité pide a la OACI que, con el apoyo de los órganos técnicos pertinentes, estudie otras vías para ayudar a los Estados a hacer uso del GASEP, tomando como punto de partida el mecanismo de puesta en común de experiencias de la segunda edición, y promover el intercambio de mejores prácticas a nivel mundial. Además, el comité toma nota del compromiso de Omán con la seguridad de la aviación, expuesto en la nota de estudio WP/398, y alienta a los Estados, grupos regionales y organizaciones internacionales a tomar nota de los conocimientos especializados y los medios disponibles para una mayor cooperación y colaboración.

13.26 En su examen de la nota de estudio WP/100, unos pocos Estados cuestionan que los datos del USAP-CMA sean la mejor herramienta para medir los avances de un Estado hacia la concreción de los hitos del GASEP y el objetivo ambicioso. El comité toma nota de los problemas que se plantean para coordinar y proporcionar asistencia técnica para alcanzar los hitos establecidos para el GASEP, así como con la propuesta de aumentar la frecuencia de las auditorías USAP-CMA. El comité advierte que no se debe depender únicamente del aumento de las auditorías, señala los recursos limitados del USAP-CMA y recomienda compartir la nota de estudio con el Equipo Especial sobre el USAP para su consideración. Asimismo, alienta a los Estados a reconocer la importancia de todas las áreas prioritarias del GASEP y hace hincapié en el valor de la colaboración y la cooperación mundiales, en particular a través de iniciativas como la compartición de información y las revisiones por pares, como se resalta en la nota.

13.27 Con respecto a la propuesta formulada en la nota de estudio WP/239 revisión núm. 1, relativa a la elaboración de orientaciones adicionales y la prestación de asistencia técnica para ayudar a los Estados

a poner en práctica el Control Único de Seguridad (OSS), el comité reconoce los esfuerzos regionales en curso para implementar el OSS mediante la estrecha colaboración y el intercambio de mejores prácticas y conocimientos especializados. Toma nota de las ventajas de los arreglos de OSS de no duplicar los controles de seguridad, pero únicamente si mantienen los más altos niveles de seguridad a lo largo del tiempo y dan cuenta de las variaciones en las amenazas y los riesgos, las innovaciones en los métodos y procesos de seguridad de la aviación y los adelantos de las tecnologías de inspección. Toma nota además de los pedidos de comunicar los arreglos de OSS entre Estados a todos los Estados y partes interesadas de la industria para que respondan según corresponda, y alienta a los Estados miembros a ser medidos y prudentes al disponer y aplicar medidas de OSS. Asimismo, el comité expresa su respaldo al mensaje transmitido en la nota de estudio WP/370, en la que se recuerda a todos los Estados la importancia de velar por que las operaciones nacionales de seguridad de la aviación sean tan sólidas y resilientes como las aplicadas a las operaciones internacionales, pero toma nota de los comentarios sobre la conveniencia de que el mandato de la OACI se siga centrando en la aviación civil internacional.

13.28 Por último, el comité reconoce los esfuerzos y el firme compromiso de los Estados y las partes interesadas de la industria para avanzar en el GASEP, teniendo en cuenta el objetivo ambicioso y las prioridades mundiales, y ofreciendo cierta inspiración respecto de futuras revisiones/mejoras de ese plan.

Promover la innovación en la seguridad de la aviación

13.29 En la nota de estudio WP/86, China destaca sus progresos en el uso de la inteligencia artificial (IA) para la detección automatizada de artículos prohibidos a partir de imágenes de inspección por rayos X. En la nota se alienta a explorar la aplicación de la tecnología de reconocimiento de imágenes mediante IA para mejorar la eficiencia de la inspección, incluida su integración con la arquitectura abierta (OA) para los sistemas de inspección de seguridad.

13.30 En la nota WP/199, la República de Corea, con el copatrocino de China, señala el creciente uso de la IA en los equipos de seguridad de la aviación, como los sistemas de detección automatizada de artículos prohibidos (APIDS) y los detectores inteligentes de metales, que optimizan la detección de amenazas, resalta la necesidad de contar con orientación internacional sobre la certificación del desempeño de los sistemas dotados de IA.

13.31 En la nota WP/79, presentada por Arabia Saudita, se destaca el aumento de la complejidad y de los riesgos de seguridad operacional en el sector de la carga aérea debido a que se incrementan los volúmenes y las partes interesadas, y se hace hincapié en la necesidad de que se produzca una transformación digital que esté en consonancia con el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP). Se invita al comité a considerar la propuesta de que la OACI organice un simposio internacional sobre la transformación digital en la seguridad de la aviación, organizado por Arabia Saudita.

13.32 En la nota WP/419, los Emiratos Árabes Unidos enfatizan el potencial transformador de la IA en la seguridad de la aviación y la aviación civil en general, aunque también señalan riesgos. Se alienta a los Estados a fortalecer la colaboración con otros Estados y con la industria para que se pongan en común las dificultades de información en torno de las tendencias de IA emergentes y se pueda aprovechar plenamente el potencial de la IA en aras de viajes más seguros, protegidos y eficientes.

13.33 En la revisión núm. 1 de la nota WP/233, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) con el copatrocino del Brasil, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), los Emiratos Árabes Unidos y Jordania, se hace hincapié en la necesidad de contar con un criterio armonizado y mundialmente coordinado para la prueba y la certificación de los equipos avanzados de seguridad de la aviación mediante la cooperación bilateral y multilateral. En la nota, se reconoce el papel que desempeña la OACI ayudando a los Estados miembros a mejorar la colaboración, promover el reconocimiento mutuo y modernizar los marcos de certificación.

Análisis

13.34 El comité examina las notas WP/86, WP/199 y WP/419 que analizan el potencial transformador de la IA en la seguridad de la aviación, especialmente en áreas tales como los sistemas de inspección de la seguridad de la aviación, la certificación, la eficiencia operacional, la sensibilización en cuanto a los riesgos y el desarrollo del personal. Tomando nota de las diversas iniciativas en la materia que llevan adelante los Estados, tales como planes piloto exitosos que utilizan IA para la detección automatizada de artículos prohibidos (APIDS), el comité resalta la necesidad de contar con marcos armonizados de certificación y metodologías de evaluación del desempeño específicas para la IA, señalando que se ha incrementado el número de solicitudes de certificación para los equipos con IA integrada, a la vez que reconoce que la certificación es responsabilidad de los Estados.

13.35 El comité reconoce la importancia de la cooperación internacional y la puesta en común de información —con protección de la información sensible o delicada— en las iniciativas en curso para desarrollar y adoptar la IA en la seguridad de la aviación siguiendo un criterio armonizado, en particular en los sistemas de inspección de la seguridad operacional. En consecuencia, el comité considera que la puesta en común de información y la colaboración entre los Estados durante las pruebas de los sistemas de seguridad de la aviación dotados de IA puede servir para unificar criterios y fortalecer la confianza en las tecnologías con IA. El comité también señala que existe una necesidad cada vez mayor de contar con orientaciones sobre metodologías de evaluación de la actuación y criterios de certificación específicos para la IA.

13.36 Considerando lo anterior, el comité celebra la reciente creación del Equipo Especial sobre IA (TF-AI) dependiente del AVSECP, cuyo objetivo es diseñar estrategias de implementación integrales para que los viajes sean más seguros y eficientes, reconociéndolo como foro adecuado para tratar temas clave, en particular la puesta en común de información, la coordinación y la certificación de las funciones realizadas con inteligencia artificial. Debido a la naturaleza transectorial de las tecnologías con IA en la aviación, también alienta a la OACI a que coordine sus iniciativas en la materia con el AVSECP y sus otros grupos técnicos y grupos expertos, según sea necesario. Asimismo, a fin de que se haga un uso responsable, ético y no sesgado de las tecnologías con IA en la seguridad de la aviación, el comité destaca que todas las partes interesadas deberían ser conscientes de los riesgos y las limitaciones de estas tecnologías y que, por lo tanto, resulta esencial tener cautela y un conocimiento cabal de ellas.

13.37 En la nota WP/79, el comité analiza el incremento del volumen de carga y la creciente complejidad de las cadenas de suministro de la carga aérea. Señalando las dificultades de seguridad que conlleva la rápida expansión del sector mundial de carga aérea y el posible aprovechamiento de las brechas y vulnerabilidades de seguridad, el comité respalda los principios generales de la transformación digital para la seguridad de la carga aérea y recomienda que los grupos expertos pertinentes de la OACI estudien la posibilidad de organizar un evento destinado a promoverlos.

13.38 El comité reconoce las dificultades queemanan de la prueba y la certificación de los equipos de seguridad de la aviación, así como de la ausencia de un criterio armonizado y mundialmente coordinado en la materia, tal como se detalla en la revisión 1 de la nota WP/233. Señalando la necesidad de que haya una coordinación efectiva de las iniciativas sobre los procesos de prueba y certificación de los equipos de seguridad, el comité da un fuerte apoyo a medidas para que los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes refuercen la cooperación utilizando mecanismos de colaboración nuevos o los existentes.

13.39 Además, el comité respalda una propuesta del ACI para enmendar el preámbulo de la declaración consolidada para dar respuesta a las dificultades en el actual marco de pruebas y certificación para el equipo de inspección de seguridad de la aviación. Si bien este preámbulo actualizado leído en voz

alta sustituye al propuesto en la nota WP/233 revisión núm. 1, el comité también respalda las dos adiciones a las cláusulas dispositivas de la declaración consolidada, que figuran en el apéndice A de esa nota.

Priorización del trabajo de seguridad de la aviación

13.40 En la nota WP/102, Australia, copatrocinada por el Canadá y Estados Unidos, subraya que el sector de la aviación se enfrenta a una serie de amenazas dinámicas y cada vez más complejas. Ante el aumento de actores de amenazas no tradicionales, se alienta a la OACI a estrechar los vínculos entre la seguridad de la aviación, la ciberseguridad y la facilitación y se hace un llamamiento a los Estados miembros y la industria para que colaboren estrechamente por intermedio de la OACI, en particular a través de los Grupos Expertos en Seguridad de la Aviación, Ciberseguridad y Facilitación.

13.41 En la nota WP/454, presentada por Colombia con el copatrocino de 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y el Comité Interestatal de Aviación (IAC), se invita al Consejo de la OACI y a los Estados miembros a priorizar la reglamentación y el control de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) para proteger la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la infraestructura y las personas mediante la adopción de marcos regulatorios, normas operacionales seguras, estrategias de sensibilización de las partes interesadas y el público, un sistema mundial para compartir datos sobre amenazas y la coordinación entre organismos para minimizar los riesgos del uso con fines terroristas o ilegales.

13.42 En la nota WP/111, Dinamarca, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, con el copatrocino del Brasil, Kazajstán, Perú y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), presenta las oportunidades que ofrece el avance tecnológico y la importancia de contar con marcos regulatorios que den lugar a la innovación. A este respecto, se pone de relieve la importancia de una asistencia focalizada para reducir la brecha tecnológica entre los Estados, así como el papel esencial que cumple una fuerza laboral profesional en el mantenimiento de la seguridad de la aviación mundial. Se invita al comité a considerar la necesidad de celebrar una conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación durante el próximo trienio para reafirmar el compromiso de los Estados con la seguridad de la aviación y la elaboración de una estrategia AVSEC en el marco del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI.

13.43 La nota WP/482, presentada por Omán, pone de manifiesto que el uso creciente de UAS está planteando cada vez más problemas de seguridad de la aviación en todo el ecosistema de la aviación civil e invita a la OACI a elaborar reglas armonizadas para UAS a fin de hacer frente a las amenazas emergentes del uso ilícito de UAS y fortalecer la cooperación internacional y la compartición de información para contrarrestar los riesgos transfronterizos.

13.44 Arabia Saudita, en la nota WP/200, destaca los problemas para la seguridad de la aviación que plantean la Movilidad Aérea Avanzada (AAM) y las tecnologías relacionadas, como los UAS y la Movilidad Aérea Urbana (UAM), entre ellos, los riesgos de acceso no autorizado, ciberataques y uso indebido por parte de terroristas.

13.45 La nota WP/78, revisión núm. 1, presentada por los Emiratos Árabes Unidos y copatrocinada por Arabia Saudita, Brasil, Estados Unidos, Jordania, Nigeria, Qatar, República de Corea, Senegal y Sudáfrica, hace hincapié en la cooperación, la coordinación y el apoyo internacionales en seguridad de la aviación. Se insta a los Estados a reforzar la colaboración de acuerdo con los principios establecidos y se promueve el aporte de contribuciones voluntarias, recursos y personas expertas para mejorar las actividades de creación de capacidad, incluido el USAP-CMA, proporcionando especialistas a corto y largo plazo.

13.46 El Reino Unido subraya, en la nota WP/119, la necesidad de dar prioridad al trabajo de la OACI en seguridad de la aviación en un contexto de amenazas persistentes y recursos limitados. Se invita al comité a que considere la necesidad de fijar objetivos plurianuales de seguridad de la aviación, que se seguirán estableciendo y coordinando por conducto del AVSECP, y también de la Secretaría, para centrarse en cuestiones de alto impacto.

13.47 La nota WP/117, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos, pone de relieve la creciente amenaza que supone el comportamiento insubordinado y perturbador del público pasajero para la seguridad operacional y las operaciones de la aviación, tanto en vuelo como en los aeropuertos. Hace un llamamiento a los Estados, las organizaciones y la OACI para que refuerzen los marcos jurídicos, se aseguren de que la aplicación sea uniforme, mejoren la cooperación internacional y pongan en marcha campañas mundiales de sensibilización.

13.48 En la nota WP/241, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) señala aspectos de los órganos de seguridad de la aviación y los textos de orientación de la OACI que podrían mejorarse. En este contexto, se invita a la Asamblea a animar a todos los Estados miembros, incluidos aquellos que participan en los órganos de seguridad de la aviación de la OACI, a valerse de los aportes técnicos de la industria para seguir mejorando la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Análisis

13.49 Dado que las amenazas a la aviación civil son cada vez más complejas e implican a agentes de amenazas no tradicionales, como se señala en la nota WP/102, se insta a los Estados miembros a asegurarse de que la respuesta mundial siga siendo eficaz contra estas amenazas en evolución. El comité, haciendo hincapié en la importancia de seguir enfocándose en la seguridad de la aviación, alienta a estrechar la colaboración entre los Grupos Expertos en Seguridad de la Aviación, Facilitación y Ciberseguridad.

13.50 Partiendo de esta base, y tomando nota de la nota WP/111, el comité destaca que para hacer frente a estas amenazas en constante evolución es necesario invertir tanto en tecnología avanzada como en profesionales con las competencias necesarias, si bien señala que algunos Estados aún necesitan apoyo en estos aspectos. En consecuencia, el comité acuerda que la OACI debería considerar la elaboración de una estrategia AVSEC en el marco del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación con el fin de reforzar las capacidades de la fuerza laboral a nivel mundial. En vista de todas estas prioridades, se manifiesta un amplio apoyo a la celebración de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/3) en Montreal (Canadá) durante el próximo trienio, y el comité recomienda que la Asamblea remita al Consejo los aspectos relativos a la organización, el orden del día y las modalidades del evento.

13.51 En varias notas de estudio, entre ellas WP/200, WP/454 y WP/482, se señalan los riesgos del uso indebido de la movilidad aérea avanzada y los drones, y se pone de relieve la necesidad de armonizar los reglamentos. El comité hace un llamamiento a los Estados miembros para que fortalezcan los reglamentos nacionales en cuanto corresponda, y que basándose en el contexto de amenaza y riesgo para el control y la sensibilización sobre las aeronaves no tripuladas refuerzen la coordinación entre los organismos y compartan los datos sobre amenazas a nivel mundial. Se reciben con agrado proyectos de directrices y se conviene en que los grupos expertos pertinentes de la OACI examinen el tema en más profundidad.

13.52 El comité reconoce que para promover la seguridad de la aviación se requiere ayuda, coordinación y colaboración a nivel internacional, tal como se observa en la nota WP/78 revisión 1. Por lo tanto, se alienta a los Estados a que realicen contribuciones voluntarias y ofrezcan recursos, por ejemplo mediante asignaciones de corto y largo plazo de personas expertas en seguridad de la aviación, en respaldo de actividades de creación de capacidad y del USAP-CMA. En este contexto, y teniendo presentes las limitaciones de recursos mencionadas en la nota WP/119, el comité favorece plenamente la priorización

eficaz del trabajo en seguridad de la aviación y el establecimiento de objetivos plurianuales coordinados por el AVSECP y la Secretaría de la OACI, como parte del proceso de priorización.

13.53 Para dar respuesta al problema cada vez mayor de la insubordinación del público pasajero que se señala en la nota WP/117, el comité analiza la necesidad de uniformidad en las medidas globales de conformidad con las orientaciones pertinentes de la OACI, las medidas de cooperación y el apoyo a las campañas de sensibilización del público pasajero. Algunos Estados manifiestan preocupación por una serie de medidas propuestas en la nota y el comité considera que esos asuntos requieren un mayor examen, señalando que la responsabilidad se distribuye entre diversos organismos de la OACI, como el Comité Jurídico y los grupos expertos técnicos. En particular, con respecto a la propuesta de examinar el Anexo 9 – *Facilitación* y el Anexo 17 – *Seguridad de la aviación* para dar respuesta a la cuestión del público pasajero insubordinado, el comité recomienda que los grupos expertos pertinentes de la OACI consideren el camino a seguir respecto de las propuestas formuladas en la nota.

13.54 Finalmente, el comité elogia a la industria por sus contribuciones a la OACI y sus órganos técnicos, por ejemplo, el AVSECP, como se señala en la nota WP/241. Estas contribuciones siguen siendo esenciales y se alienta a los Estados a continuar aprovechando al máximo las contribuciones de la industria al momento de formular disposiciones y mejorar las orientaciones, en particular aquellos que participan en los grupos de expertos en seguridad de la aviación de la OACI.

Ciberseguridad de la aviación

13.55 La nota de estudio WP/12, revisión núm. 1, presentada por el Consejo, contiene un panorama general de las actividades de la OACI en materia de ciberseguridad de la aviación durante el último trienio y en dicho documento se propone actualizar la resolución A41-19 sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, a fin de resaltar la necesidad de una mayor protección y resiliencia frente a las amenazas cibernéticas, reflejando la evolución continua de la labor de la OACI en este ámbito.

13.56 En la nota de estudio WP/240, presentada por Brasil, se describen sus iniciativas para reforzar la resiliencia cibernética en concordancia con la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, en particular los pilares 6 (Gestión de incidentes y planificación de emergencias) y 7 (Creación de capacidad, instrucción y cultura de ciberseguridad), y se invita a los Estados a fomentar planes de gestión de incidentes cibernéticos y establecer simulacros cibernéticos frecuentes con las partes interesadas relevantes, sobre la base de sus experiencias.

13.57 En la nota de estudio WP/369, presentada por Colombia y copatrocinada por 16 Estados miembros de la CLAC, se insta a los Estados a fortalecer la ciberseguridad mediante la implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación y el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI, adaptados a sus contextos nacionales a través del fortalecimiento de su cultura organizacional, su infraestructura tecnológica y sus regulaciones, y se propone que la OACI desarrolle una herramienta de autoevaluación para que los Estados midan su nivel de madurez en ciberseguridad de la aviación.

13.58 En la nota de estudio WP/371, presentada por Cuba y copatrocinada por 17 Estados miembros de la CLAC, se destaca la influencia de los factores humanos en el desarrollo y el desempeño del personal de seguridad de la aviación. Se hace hincapié en el desarrollo de estrategias integrales para fortalecer tanto los factores humanos como la gestión de la ciberseguridad, incluida la alineación con el Anexo 17 y la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, subrayando la importancia de la cooperación internacional, la evaluación de riesgos, la capacitación continua del personal y una sólida cultura de ciberseguridad.

13.59 En la nota de estudio WP/124, presentada por Dinamarca en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, y copatrocinada por Brasil, Kazajstán y Perú, se hace hincapié en la necesidad de un enfoque holístico de la ciberseguridad en la aviación para superar la fragmentación de los esfuerzos dirigidos a la mitigación de los riesgos. Los principios clave incluyen marcos de gobernanza sólidos, la integración de características de seguridad en el diseño de los sistemas, la gestión proactiva de los ciberriesgos en consonancia con los protocolos de seguridad operacional y seguridad de la aviación y la instrucción basada en competencias en todos los ámbitos de la aviación.

13.60 En la nota WP/324, presentada por El Salvador en nombre de los Estados miembros de la COCESNA, se comparten las prácticas actuales en materia de ciberseguridad dentro de los Estados miembros de la COCESNA y se identifican áreas clave de mejora para aumentar la resiliencia frente a las ciberamenazas emergentes, solicitando a la OACI que apoye a los Estados en la creación de marcos regulatorios, el fortalecimiento de las competencias del personal y la elaboración de planes de ciberresiliencia que contribuyan a integrar la ciberseguridad en los programas nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP).

13.61 En la nota WP/101, presentada por Marruecos, se destaca la importancia de promover la coordinación entre la aviación civil y las autoridades de ciberseguridad a escala nacional en aras de un enfoque armonizado. En la nota se señala que la acción 2.4 del Plan de Acción de Ciberseguridad (CyAP) de la OACI tiene como objetivo mejorar la gobernanza a través de dichos mecanismos de coordinación y se alienta a la OACI a que considere la conveniencia de elaborar más orientaciones sobre este asunto.

13.62 En la nota WP/438, presentada por Omán, se describe su experiencia en la reglamentación de la ciberseguridad de la aviación y con el USAP-CMA y se alienta a otros Estados a que tengan en cuenta esta experiencia a la hora de crear una estructura uniforme de gobernanza de la ciberseguridad.

13.63 En la nota WP/453, presentada por Venezuela con el copatrocino de 16 Estados miembros de la CLAC, se destaca el carácter internacional de la ciberseguridad de la aviación, que requiere un enfoque colectivo y coordinado que tenga en cuenta las capacidades individuales de los Estados, así como el contexto regional que afecta el panorama de las ciberamenazas, y propone la conformación de grupos regionales de ciberseguridad de la aviación en las regiones de la OACI con vistas a respaldar la aplicación de las disposiciones y los textos de orientación de la OACI.

13.64 En la nota WP/165, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) con el copatrocino de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), se pide a la OACI que cree un marco de gobernanza interno y coordinado que combata las amenazas digitales en todas las disciplinas implicadas en la seguridad operacional, en la seguridad de la aviación y las operaciones, centrándose inicialmente en las amenazas deliberadas y maliciosas. En la nota se alienta asimismo a la OACI a que agilice la elaboración de normas y textos de orientación para lograr un desempeño uniforme y eficaz en ciberseguridad en todo el ecosistema de la aviación.

Análisis

13.65 Al analizar la nota WP/12, el comité toma nota con agrado de los avances en la labor de la OACI en el ámbito de la ciberseguridad de la aviación durante el pasado trienio, elogiando a la Organización y a sus grupos expertos por el trabajo realizado. En particular, celebra los avances en la labor de identificar posibles lagunas en las normas de la OACI en relación con la ciberseguridad en la aviación, así como la

permanente formulación de políticas, la elaboración de textos de orientación, el fomento de creación de capacidad y la organización de iniciativas de sensibilización .

13.66 El comité examina la resolución 13/2 propuesta y acuerda recomendarla para su adopción por la Asamblea, con dos enmiendas, en sustitución de la resolución A41-19, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

Resolución 13/2: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil

Considerando que el sistema de aviación mundial es ~~un sistema~~ altamente complejo e ~~integrado~~ interconectado y que comprende ~~datos, información y sistemas~~ que son críticos para la seguridad y, la protección, la eficiencia y la capacidad de las operaciones de aviación civil;

Observando que el sector de la aviación depende cada vez más de la ~~confiabilidad, disponibilidad e integridad y disponibilidad~~ de sistemas, ~~datos e información, y en algunas circunstancias de su confidencialidad;~~

Reconociendo que la ciberseguridad de la aviación es fundamental para el desarrollo sostenible y eficiente del transporte aéreo y que, por lo tanto, se le debe dar prioridad y asignarle los recursos adecuados;

Consciente de que las ciberamenazas a la aviación civil evolucionan ~~rápida~~ y continuamente y crecen en escala, sofisticación y frecuencia, que la aviación sigue siendo un objetivo para ~~los delincuentes~~ actores malintencionados, tanto en el ámbito cibernético como en el físico, y que las ciberamenazas pueden ~~llegar a afectar~~ constituir riesgos considerables para la infraestructura crítica de la aviación civil y podrían poner en peligro ~~sistemas críticos~~ la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil en todo el mundo;

Reconociendo que ~~no todos los sucesos ciberincidentes de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil se relacionan con son actos ilícitos o intencionales;~~

Reconociendo la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los ciberriesgos pueden afectar simultáneamente, y propagarse, a través de una amplia gama de áreas de la aviación ~~y propagarse con rapidez~~;

Reconociendo que ~~no todos los sucesos ciberincidentes de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia o la capacidad de la aviación civil se relacionan con son actos ilícitos o intencionales;~~

Reafirmando las obligaciones estipuladas en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

Considerando que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejoraría el marco jurídico mundial para tipificar como delitos los ciberataques contra la aviación civil internacional ~~como delitos~~, por lo que la ratificación e implementación de ambos instrumentos por los Estados ~~miembros~~ garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte ~~del mundo~~ donde se produzcan;

Reafirmando la importancia y urgencia de abordar mejorar la ciberseguridad y la ciberresiliencia protección y resiliencia de los sistemas, los datos e información datos, información y sistemas críticos frente a las ciberamenazas y ciberriesgos peligros, entre ellos incluidas las interfaces comunes entre la aviación civil y la militar otros sectores conectados;

Considerando la necesidad de trabajar en colaboración para crear un marco de ciberseguridad de la aviación mundial eficaz y coordinado que permita para abordar la ciberseguridad de la aviación y apoyar la ciberseguridad y la ciberresiliencia del sistema de aviación mundial procurar la protección y resiliencia del sector ante las ciberamenazas y los ciberriesgos de una manera armonizada y coherente que atenten contra la seguridad operacional y/o seguridad de la aviación civil;

Reconociendo la labor y el liderazgo de la OACI en los ámbitos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación, a lo largo de en todas las distintas disciplinas de la aviación;

Reconociendo que es necesario armonizar la ciberseguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a asegurar apoyar la coherencia y plena e interoperabilidad de las medidas y los procesos de protección y resiliencia los sistemas de gestión de riesgos;

Reconociendo la importancia de que los Estados establecer establezcan e implementen un planes claros y amplios de ciberseguridad de gobernanza y rendición de cuentas a nivel nacional para la ciberseguridad de para la aviación civil, que comprendan leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas para la ciberseguridad de la aviación civil, incluida la designación de una autoridad nacional competente encargada de la ciberseguridad de la aviación en coordinación con las autoridades y organismos nacionales interesados; y

Destacando el valor de las importantes disposiciones, textos de orientación e iniciativas, planes de acción, publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma holística; y

Considerando los resultados de la decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea celebrada en Montreal del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, así como las disposiciones de la Declaración de Mascate sobre la seguridad de la aviación y la ciberseguridad de la aviación que se adoptó en Mascate (Omán) el 11 de diciembre de 2024.

La Asamblea:

1. *Insta a los Estados miembros a adoptar y, ratificar e implementar el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Convenio de Beijing de 2010) y el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Protocolo de Beijing de 2010) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;*

2. *Exhorta a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para abordar las ciberamenazas a la aviación civil:*

- a) *implantar la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación de la OACI, y utilizar el Plan de Acción de Ciberseguridad de la OACI como herramienta para apoyar la su implementación de la Estrategia de Ciberseguridad de la Aviación;*
- b) *desarrollar e implementar planes nacionales de ciberseguridad de la aviación que traten los objetivos estratégicos de ciberseguridad de la aviación, la gobernanza y las responsabilidades,*

las políticas, las comunicaciones, la gestión de los ciberriesgos, la respuesta a incidentes y la recuperación, la gestión de la identidad, la creación de capacidad e instrucción, el cumplimiento de las normas y las auditorías, el monitoreo y la mejora continua, la documentación y el mantenimiento de registros, con el objetivo de hacer frente a las ciberamenazas y los ciberriesgos que enfrenta la aviación civil de una manera holística en todas las disciplinas de la aviación;

- c) elaborar e implementar procesos y herramientas que asistan en la implementación y el monitoreo de los planes de ciberseguridad de la aviación;
- d) ~~b) designar la autoridad competente en materia de ciberseguridad de la aviación como parte del plan nacional de ciberseguridad de la aviación, y definir la interacción entre dicha autoridad y los organismos nacionales de aviación y otros organismos interesados;~~
- e) ~~e) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;~~
- f) procurar recursos suficientes para disponer de profesionales con las calificaciones y competencias necesarias en aviación y ciberseguridad y capacitarlas en forma continua para que puedan regular, operar, gestionar, mantener y vigilar la aplicación efectiva de las leyes, reglamentos, políticas, procedimientos y medidas pertinentes de ciberseguridad de la aviación;
- g) ~~d) elaborar e implementar un marco sólido de gestión de riesgos de ciberseguridad que se base integre la gestión de los ciberriesgos con en prácticas pertinentes de gestión de riesgos de seguridad de la aviación y seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y capacidad, y adoptar un enfoque basado en los riesgos para mejorar la protección y la resiliencia de proteger los sistemas, información y datos críticos de la aviación civil ante de las ciberamenazas y los ciberriesgos;~~
- h) ~~e) establecer leyes, reglamentos y, políticas, procedimientos y medidas e instrumentos, cuando sea necesario, y destinar recursos adecuados para garantizar que los sistemas de aviación críticos: tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que los sistemas estén protegidos y sean resilientes; que los datos estén seguros y disponibles cuando estén almacenados y mientras se utilicen o sean transferidos; que tengan métodos de vigilancia monitoreo, detección y notificación de ciberincidentes; que se elaboren y se pongan en práctica planes de respuesta y recuperación ante ciberincidentes en coordinación con los planes de gestión de crisis y respuesta ante emergencias establecidos; y que se lleven a cabo análisis forenses de los ciberincidentes;~~
- i) ~~diseñar y aplicar elaborar e implementar medidas prácticas para mejorar la una sólida cultura de ciberseguridad en todas las entidades de aviación civil en todo el sector de la aviación civil;~~
- f) ~~f) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;~~
- j) ~~h) formar y participar, según resulte práctico, en asociaciones y mecanismos entre gobierno/gobierno y gobierno/ e-industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, vulnerabilidades, indicadores de compromiso, tendencias y, acciones de mitigación, mejores prácticas y enseñanzas extraídas;~~
- k) ~~g) fomentar desarrollar mecanismos de la cooperación civil/militar con las entidades nacionales pertinentes que incluyan, entre otras, las autoridades militares, de policía y de ciberseguridad,~~

en lo que respecta a la identificación, protección y ~~vigilancia~~ ~~monitoreo~~ de las vulnerabilidades comunes y los flujos de datos de información comunes en las interfaces entre los sistemas de aviación civil y militar que puedan afectar a los sistemas de aviación civil, y colaborar en la respuesta a mitigación y la preparación ante las ciberamenazas comunes y en respuesta y la recuperación de los ciberincidentes;

- a. ~~alentar a los Estados a que sigan aportando su contribución a la OACI en la elaboración y aplicación de normas, estrategias y mejores prácticas internacionales para hacer que progresen la ciberseguridad y la ciberresiliencia de la aviación; y~~
- l) ~~k) continuar colaborando y contribuyendo con la OACI continuamente en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la aviación de la OACI adoptando un enfoque horizontal, intersectorial y funcional que integre la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación, la facilitación, la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, la gestión del tránsito aéreo, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás todas las disciplinas de la aviación pertinentes, con el fin de tratar de forma holística las ciberamenazas y los ciberriesgos a la seguridad operacional, la protección, la eficiencia y la capacidad de la aviación.~~

3. *Encarga a la OACI que:*

- a) ~~siga promoviendo la adopción y ratificación universal del *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo Complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010); y~~
- b) ~~continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad y ciberresiliencia de la aviación se examinen y coordinen de forma transversal y holística por medio mediante la colaboración entre todos los órganos pertinentes de la OACI el nuevo mecanismo de la OACI que trata el tema de la ciberseguridad.~~

4. *Declara que esta resolución sustituye a la resolución A41-19.*

13.67 El comité reconoce la importancia de elaborar y poner en práctica planes de respuesta y recuperación ante ciberincidentes, tal y como se indica en la nota WP/240, para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a mejorar sus dispositivos de ciberseguridad y desplegar una respuesta eficaz, y recomienda que el Consejo de la OACI traslade el asunto a los grupos expertos pertinentes de la OACI para que tengan en cuenta la experiencia del Brasil en sus correspondientes temas de trabajo.

13.68 El comité reconoce el valor de adaptar la estrategia de ciberseguridad de la aviación de la OACI y el Plan de Acción de Ciberseguridad a los contextos nacionales para responder ante las ciberamenazas y los ciberriesgos para la aviación civil, como se indica en la nota WP/369. Al examinar la propuesta de que la OACI elabore un instrumento de autoevaluación para ayudar a los Estados a evaluar su madurez en relación con la ciberseguridad de la aviación, el comité reconoce la posible utilidad de la propuesta y recomienda que el Consejo de la OACI la traslade a los grupos expertos pertinentes de la OACI para que la examinen.

13.69 El comité reconoce la importancia de los factores humanos para combatir las ciberamenazas y los ciberriesgos para la aviación civil en todas las disciplinas de la aviación, incluido el personal de seguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/371. Conviene en la importancia que revisten la cooperación internacional, la evaluación de los ciberriesgos, la instrucción continua del personal, la compartición de información y una sólida cultura de ciberseguridad, si bien hace hincapié en la importancia de equilibrar las iniciativas internacionales con los requisitos nacionales. El comité está de acuerdo con las medidas propuestas en la nota, con un alcance más amplio para abarcar todas las disciplinas de la aviación.

13.70 El comité reconoce la importancia de un enfoque holístico de la ciberseguridad en la aviación, que incluya marcos de gobernanza sólidos, integración de características de seguridad en el diseño de los sistemas, gestión de riesgos cibernéticos alineada con las prácticas de seguridad y protección e instrucción basada en competencias en todas las disciplinas de la aviación, como se describe en la nota WP/124. También conviene la necesidad de un enfoque de colaboración en la instrucción en ciberseguridad de la aviación para aprovechar los recursos existentes. Invita a la OACI a seguir ocupándose de la ciberseguridad de la aviación de manera holística en todas las disciplinas pertinentes de la aviación y a reforzar su trabajo sobre normas y métodos recomendados y políticas, así como fomentar la colaboración en las iniciativas de creación de capacidad.

13.71 El comité toma nota de la experiencia de los Estados miembros de la COCESNA en la mejora de la protección y la resiliencia de la aviación civil frente a las ciberamenazas y ciberriesgos, como se describe en la nota WP/324. Reconoce el valor de la cooperación, los marcos regulatorios, el intercambio de información, la creación de capacidad y los planes de gestión de ciberincidentes para mejorar la postura con respecto a la ciberseguridad de las organizaciones y convienen en ampliar el alcance de las medidas propuestas en la nota para incluir todas las disciplinas pertinentes de la aviación en pos de un enfoque holístico de la ciberseguridad de la aviación. El comité observa que debe prestarse mucha atención al compartir información confidencial y sensible o delicada, y recomienda que el Consejo traslade la propuesta a los grupos expertos pertinentes de la OACI para su consideración.

13.72 El comité reconoce la importancia de la coordinación entre la aviación civil y las autoridades de ciberseguridad a nivel nacional para respaldar un enfoque coherente y armonizado de la ciberseguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/101 y alienta a la OACI a considerar la elaboración de orientación adicional al respecto. En consecuencia, el comité recomienda que el Consejo remita la propuesta a los grupos expertos pertinentes de la OACI para su consideración.

13.73 El comité analiza las propuestas formuladas en la nota de estudio WP/281 y coincide en que es necesario que los Estados establezcan una estructura de gobernanza adecuada a fin de coordinar las funciones reglamentarias y de vigilancia de la ciberseguridad de la aviación en las diferentes disciplinas de este sector y promover su coordinación entre los organismos y las partes interesadas de la aviación y de otros sectores a nivel nacional. Sin embargo, dadas las diferentes estructuras de gobernanza que tienen los Estados para reglamentar y vigilar la seguridad operacional y la protección de la aviación, la eficiencia y la ciberseguridad, el comité reconoce que se requiere flexibilidad para que los Estados definan la autoridad nacional que ha de encargarse de la ciberseguridad en la aviación.

13.74 El comité reconoce el valor de la cooperación regional para seguir mejorando la protección y la resiliencia de la aviación frente a las ciberamenazas y ciberriesgos, como se indica en la nota WP/453. Al debatir la propuesta de grupos dedicados a la ciberseguridad de la aviación en todas las regiones de la OACI, el comité recuerda la recomendación 4.2/1 de la 14^a Conferencia de Navegación Aérea, relativa a que los Estados alineen las actividades de ciberseguridad de la aviación en los planes regionales de navegación aérea, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación a través de los procesos de coordinación de los grupos regionales de planificación y ejecución, los grupos regionales de seguridad operacional y los grupos regionales de seguridad de la aviación y facilitación. En consonancia con lo

anterior, el comité recomienda que el Consejo de la OACI elabore e implemente un mecanismo adecuado para reforzar la cooperación regional en ciberseguridad de la aviación teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos.

13.75 Al analizar la nota WP/165, el comité conviene en la importancia de hacer frente a las ciberamenazas y ciberriesgos para la aviación civil de forma holística, que incluya el trabajo de la OACI, mediante una estructura de gobernanza multidisciplinaria. Advierte sobre el uso del término "amenaza digital", que no es un término definido en el contexto de la ciberseguridad de la aviación de la OACI y observa que la estructura de gobernanza establecida por la OACI para la ciberseguridad de la aviación y la labor y el mandato del Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad del Consejo y del Grupo Experto en Ciberseguridad ya responden a la propuesta de un enfoque coordinado y holístico de las ciberamenazas y ciberriesgos en todas las disciplinas de la aviación. El comité se muestra de acuerdo con la propuesta de que la OACI acelere la elaboración de disposiciones y orientaciones sobre ciberseguridad de la aviación y recuerda la recomendación 4.2/1 de la 14^a Conferencia de Navegación Aérea, en la que se piden textos de orientación oportunos, pertinentes y concretos para satisfacer las necesidades de los Estados miembros y otras partes interesadas de la aviación. Por otra parte, no está de acuerdo con la propuesta de que la OACI refuerce la concienciación y la comunicación relativas al tratamiento coordinado de las ciberamenazas a través de sus redes regionales, ya que ello requiere que la organización asuma un papel operacional que excede su mandato.

Cuestión 14: Programas de auditoría – Enfoque de Observación Continua

Ejecución de los programas de auditoría bajo el Enfoque de Observación Continua (CMA) de la OACI

14.1 Durante sus debates sobre la nota A42-WP/4, el comité expresa su agradecimiento a la OACI y a sus Estados miembros por sus esfuerzos en la ejecución satisfactoria del CMA del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y del CMA del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI, al mismo tiempo que manifiesta su apoyo a la mejora de la coordinación de sus actividades. El comité conviene en instar a los Estados miembros a que continúen participando plenamente en los programas de auditoría de la Organización y a que eviten solicitar el aplazamiento o la cancelación de sus auditorías sin una razón de peso debido a las repercusiones negativas que esas solicitudes tienen en dichos programas. El comité también anima a los donantes a que sigan aportando contribuciones voluntarias en apoyo de estas iniciativas.

14.2 En la nota A42-WP/315, presentada por Nueva Zelanda y copatrocinada por Australia y el Canadá, se propuso establecer un grupo de especialistas que formule recomendaciones al Consejo relativas mejoras en ambos programas de auditoría de la OACI sobre la base de los debates de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), celebrada en 2024, y en apoyo de la transición hacia marcos de auditoría centrados en los resultados y basados en los riesgos. En la nota A42-WP/376, los Estados Unidos solicitaron que las actividades del CMA del USOAP se lleven a cabo en función de las prioridades basadas en el nivel de riesgo, propusieron la creación de un comité directivo permanente con el fin de contribuir a la mejora continua del CMA del USOAP y pidieron que la OACI aplicara las recomendaciones restantes formuladas por los grupos de especialistas. Al examinar estas notas, el comité observa la importancia de mantener debates en torno a cada programa de auditoría dentro del grupo experto pertinente. Además, un Equipo Especial sobre el USAP-CMA ya está en funcionamiento y tiene el mandato de llevar a

cabo un examen integral del programa de auditoría de la seguridad de la aviación y proponer mejoras para que dicho programa se base en la evaluación del riesgo, se oriente a los resultados y sea eficiente. El comité reconoce los beneficios de un examen periódico del CMA del USOAP y respalda la creación de un grupo para que haga recomendaciones al Consejo acerca de la evolución del CMA del USOAP con el fin de mantener su pertinencia en un entorno cada vez más complejo, basarse más en los datos, tener en cuenta los riesgos y orientarse a los resultados, asegurándose al mismo tiempo de su rendición de cuentas y su mejora continua. Por consiguiente, el comité conviene en remitir las propuestas presentadas en la nota A42-WP/376 a la consideración del grupo. Con el fin de promover el uso eficiente de los recursos de los Estados miembros y de la OACI, el comité también recomienda la creación de un mecanismo de coordinación entre los grupos del USAP y el USOAP para hacer frente a las dificultades comunes y proporcionar recomendaciones aplicables a ambos programas de auditoría, facilitando así su colaboración. El comité destaca que los requisitos mínimos previstos en las normas ~~deberían seguir cumpliéndose~~ son aplicables, incluso a la hora de implementar una vigilancia basada en el riesgo y conviene en remitir las propuestas presentadas en la nota A42-WP/315 a la consideración de los dos grupos.

14.3 El comité también observa que la OACI ha adoptado un enfoque basado en la evaluación del riesgo a la hora de asignar prioridades a los Estados en lo que respecta a las actividades del USOAP y el USAP desde la adopción del CMA y ha aplicado mejoras basadas en las recomendaciones de los grupos de especialistas, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos y la necesidad de un funcionamiento continuo y armonizado de los programas.

14.4 En la nota A42-WP/436 Revisión núm.1, Bangladesh propuso que la vigilancia del Anexo 9 — *Facilitación* se realizara exclusivamente en el marco del USAP-CMA, sin usar el marco en línea del CMA del USOAP para completar las listas de verificación del cumplimiento (CC) y la base de datos de notificación electrónica de diferencias (EFOD). El comité observa la importancia de cumplir los requisitos del Anexo 9 que se deben notificar mediante el sistema EFOD y que los acuerdos existentes en ese ámbito deberían mantenerse. Además, no convendría auditar todo el Anexo 9 en el marco del USAP-CMA debido a la variedad de los temas abarcados por dicho Anexo, algunos de los cuales se auditán en el marco del CMA del USOAP.

Evolución del CMA del USOAP

14.5 El comité reconoce la eficacia y pertinencia del CMA del USOAP, las mejoras de seguridad operacional que genera a escala mundial y el plan de evolución que funciona bajo los ejes de trabajo que se exponen en la nota A42-WP/5, presentada por el Consejo de la OACI. El comité acoge con satisfacción el trabajo previsto y respalda los ejes de trabajo y los plazos propuestos para la evolución del CMA del USOAP con algunas modificaciones derivadas de los debates del 14.2 y toma nota de los beneficios de un mayor uso de los datos para tareas de monitoreo, lo que hace posible seguir un enfoque más basado en el riesgo y el rendimiento y en el uso eficiente de los recursos. Asimismo, el comité toma nota de los procedimientos relativos a la gestión de datos en el marco en línea (OLF) del USOAP.

14.6 En la nota A42-WP/97, los Emiratos Árabes Unidos propusieron que la OACI reconociera y contratara oficialmente a especialistas en mercancías peligrosas como personal de auditoría en el marco del CMA del USOAP. En la nota A42-WP/265, Kazajstán propuso que la OACI reforzara su metodología de las auditorías, integrando a profesionales del derecho, en particular a especialistas en derecho aeronáutico, en los equipos de auditoría para mejorar las evaluaciones de los elementos críticos CE-1: Legislación aeronáutica básica y CE-8: Solución de problemas de seguridad operacional. El comité observa que integrar especialistas en las actividades del USOAP representa un aumento considerable del costo por actividad, lo que supondría un incremento del déficit del presupuesto asignado a las actividades del USOAP. En particular por lo que se refiere a la nota A42-WP/97, el comité observa que la estructura actual de los protocolos dentro del CMA del USOAP responde a las necesidades de auditoría de las disposiciones

relativas a las mercancías peligrosas. El comité acuerda remitir las cuestiones planteadas en la nota A42-WP/265 al grupo de especialistas propuesto en el párrafo 14.2 para su ulterior examen.

14.7 En la nota A42-WP/497, el Brasil, con el respaldo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, propuso que la OACI elaborara un estudio para revisar las preguntas del protocolo (PQ) relacionadas con la implementación oportuna de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) que permitiera una mejor evaluación de la integridad y calidad de los procesos nacionales de formulación de reglamentos y legislación, que diera lugar a un sólido proceso de decisión. El comité toma nota de que los programas de auditoría deberían considerar las actividades de los Estados tendientes a incorporar nuevos Anexos y enmiendas en sus marcos nacionales, que de por sí lleva tiempo y requiere deliberaciones, y conviene en remitir las cuestiones planteadas en esta nota al grupo de especialistas que corresponda para su ulterior examen.

14.8 En la nota A42-WP/429, Jordania, en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC)², propuso a los Estados que pasaran de la preparación para las auditorías *ad hoc* a un enfoque sistemático y continuo de observación del cumplimiento. Esto implicaría la creación de una entidad especializada encargada de monitorear el cumplimiento dentro de las estructuras de vigilancia de la aviación de cada Estado con el fin de que estén siempre listos para las auditorías de la OACI. El comité señala que los Estados son soberanos para la determinación de su estructura administrativa y los medios para desempeñar sus funciones y responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Según el concepto de CMA, el comité observa que también se espera que los Estados se mantengan en contacto constante con la OACI y proporcionen actualizaciones de sus datos e información para que la OACI pueda planificar las actividades del USOAP en consecuencia. En el *Manual de observación continua del Programa universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional* (Doc 9735), la OACI proporciona orientaciones sobre cómo los Estados pueden mantener ese contacto con el CMA del USOAP.

14.9 En la nota A42-WP/388, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), y copatrocinada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), se abogaba por un uso más sistemático de la información de inteligencia de seguridad operacional, especialmente procedente de los resultados de las actividades tradicionales del CMA del USOAP y de la evaluación de la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSPIA) con el fin de aportar información sobre el proceso de elaboración de los SARPS de la OACI y mejorar los textos de orientación. El comité recomienda que la OACI cree un mecanismo estructurado para que los grupos de especialistas de la OACI reciban sistemáticamente la información de inteligencia de seguridad operacional pertinente que resulte de las actividades del USOAP.

14.10 En la nota A42-WP/68, presentada por Sudáfrica, se propuso que la OACI mejorara el CMA del USOAP, agrupando a los Estados en función de la dimensión y la complejidad de sus operaciones de aviación civil en las herramientas de notificación actuales, como iSTARS, lo que facilitaría las comparaciones y mejoraría la eficacia de la colaboración entre los Estados. El comité recomienda que la OACI mejore los informes que contienen datos y análisis del USOAP para reflejar la dimensión y la complejidad de las actividades de aviación civil en los Estados miembros.

14.11 En la nota A42-WP/69, también presentada por Sudáfrica, se instaba a la OACI a reconsiderar el uso de los datos de seguridad operacional y los resultados de las auditorías procedentes de partes interesadas externas en las actividades del CMA del USOAP. La propuesta abogaba por basarse

¹ Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.

únicamente en datos obtenidos del CMA del USOAP de la OACI para evaluar la capacidad de vigilancia de los Estados en materia de seguridad operacional. El comité observa que, en consonancia con los principios del CMA y las recomendaciones de los grupos de especialistas, la OACI utiliza datos e información no solo del USOAP y de la OACI, sino también de fuentes externas para dar prioridad a los Estados en las actividades del USOAP y determinar su alcance. Sin embargo, la condición de la PQ solo se determina mediante actividades del USOAP, basándose en las pruebas presentadas.

14.12 En la nota A42-WP/437 Revisión núm. 1, la Federación de Rusia, con el copatrocino del Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), solicitó a la OACI que considerara sus recomendaciones con respecto a su política de mantener la igualdad de oportunidades para los Estados miembros de la OACI en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional mediante un proceso políticamente imparcial para la declaración y el mantenimiento de preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) basado exclusivamente en consideraciones técnicas y en la transparencia. Además, en el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de dicha nota se solicitaba que la Asamblea anulara la resolución A41-2 “Infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la Federación de Rusia”. El comité señala que durante los debates acerca de la cuestión 22, al examinar la nota A42-WP/53, convino en recomendar a la plenaria que reafirmara que la resolución A41-2 de la Asamblea sigue en vigor.

14.13 Se toma nota de las notas de información A42-WP/373, presentada por la IATA, y A42-WP/604, presentada por China.

14.14 Concluidas las deliberaciones, el comité acuerda presentar la siguiente resolución para su adopción por la plenaria en remplazo de la resolución A40-13 de la Asamblea:

Resolución 14/1: El Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)

Considerando que el objetivo principal de la Organización OACI sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización en relación con todas las cuestiones cuando tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que la vigilancia de la seguridad operacional, y la seguridad operacional de la aviación civil en general, es responsabilidad de los Estados miembros tanto colectiva como individualmente, y que depende también de la colaboración activa de la OACI, los Estados miembros, la industria y todas las partes interesadas en la implementación del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

Considerando que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) detectados en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

Considerando que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 (HLSC 2010) hizo recomendaciones para que la OACI elabore criterios para el intercambio de información sobre las SSC con las partes interesadas y determine de qué forma podría ponerse esa información en conocimiento del público para permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;

Considerando que la HLSC 2010 hizo recomendaciones para que la OACI concertara nuevos acuerdos y enmendara los acuerdos existentes relativos al intercambio de información confidencial sobre seguridad operacional con entidades y organizaciones internacionales, a fin de reducir la carga que ocasionan a los Estados las auditorías e inspecciones repetitivas, y disminuir la duplicación de las actividades de supervisión;

~~*Considerando que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN Conf/13) formuló recomendaciones que fueron aceptadas por el Consejo para continuar la evolución de la metodología, procesos y herramientas del USOAP y para garantizar que la función de observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y actualizada;*~~

Considerando que la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) formuló recomendaciones para que la OACI integrara las evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional con las actividades tradicionales del CMA del USOAP y que tomó nota de la elaboración de un marco de gestión de datos para el CMA del USOAP, que contiene, entre otras cosas, procedimientos para utilizar, gestionar y proteger la información pertinente del USOAP y, a la vez, contribuir a las actividades de los Estados miembros;

Recordando que el 32º período de sesiones de la Asamblea resolvió que se creara un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprendiera auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la vigilancia de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

~~*Considerando que la Asamblea, en su 39º período de sesiones, dispuso que la OACI estableciera un grupo independiente a fin de realizar un examen estructurado para determinar los ajustes necesarios en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en evolución de la OACI y los avances de los Estados en el cumplimiento del Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional, en particular los requisitos relativos a los SSP, y que el Consejo aceptó las recomendaciones resultantes de dicho examen, con ciertas salvedades, para seguir haciendo evolucionar el CMA del USOAP;*~~

Considerando que la implantación del USOAP ha sido un logro importante para la seguridad operacional de la aviación, que ha permitido cumplir con éxito el mandato otorgado por las resoluciones A32-11 y A35-6 y ha facilitado la evaluación de las capacidades de vigilancia de los Estados miembros y la identificación de las áreas que deben mejorarse;

Recordando que en la resolución A33-8 de la Asamblea se pidió al Consejo que asegurara la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, incluyendo paulatinamente todas sus actividades en el presupuesto del Programa regular;

Recordando los objetivos del USOAP, que busca asegurar que los Estados miembros cumplan adecuadamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que la continuación del USOAP para que abarque todas las disposiciones de los Anexos relacionadas con la seguridad operacional es fundamental para promover la aplicación adecuada de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

Reconociendo que la Secretaría del Secretario General ha tomado las medidas apropiadas para el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para supervisar y evaluar la calidad del ~~programa~~USOAP;

Reconociendo que la ejecución eficaz de los planes de acción de los Estados es esencial para aumentar la seguridad operacional global de la navegación aérea mundial;

Reconociendo las contribuciones para reforzar la seguridad operacional que resultan de las auditorías, inspecciones, exámenes, evaluaciones y valoraciones llevados a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Comisión Europea (CE), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL); y

Reconociendo que la transparencia, ~~y el intercambio y el análisis~~ de información de seguridad operacional son unos de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

Reconociendo que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) desempeñan un papel importante en el CMA del USOAP y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye a las RSOO en las que exista un marco legal facilitador propicio;

La Asamblea:

1. *Expresa su reconocimiento al Consejo ya la Secretaría* al Secretario General por el éxito logrado en la evolución y aplicación del Enfoque de Observación Continua (CMA) del USOAP;
2. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que continúe la evolución del CMA del USOAP hacia un programa más basado en la evidencia, que tenga en cuenta los riesgos y se oriente a los resultados, y que se aplique de modo universal para evaluar la eficacia y sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, así como el progreso de los Estados en el cumplimiento de los requisitos de gestión de la seguridad operacional, en particular de los programas estatales de seguridad operacional (SSP);
3. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que implemente las mejoras organizacionales necesarias para gestionar con éxito los cambios generados por la evolución a largo plazo del ~~programa~~^{CMA} del USOAP, en concordancia con las recomendaciones del ~~Grupo de expertos para el examen estructurado del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) (GEUSR)~~ Grupo Asesor Ad Hoc del CMA del USOAP (USOAP-AG) según lo convenido por el Consejo, y ~~con las recomendaciones pertinentes de la AN-Conf/13 HLCC;~~
4. *Encarga* al Secretario General que haga un uso eficaz de las herramientas disponibles de observación continua y de auditoría para garantizar el uso específico de los recursos del CMA del USOAP.
45. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que se asegure de que el CMA del USOAP siga manteniendo como elementos básicos las disposiciones clave relativas a la seguridad operacional que figuran en el Anexo 1 — Licencias al personal, Anexo 2 — *Reglamento del aire*, Anexo 3 — Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, Anexo 4 — Cartas aeronáuticas, Anexo 6 — Operación de Aeronaves, Anexo 7 — Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, Anexo 8 — Aeronavegabilidad, Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas, Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo, Anexo 12 — Búsqueda y salvamento, Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, Anexo 14 — Aeródromos, Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica, Anexo 18 — Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, y Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional;
56. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que se asegure de que el CMA del USOAP cumpla ~~con~~ los principios de independencia, universalidad, normalización y transparencia, entre otros, para fortalecer aún más la aceptación mundial del programa y de sus resultados;

7. Encarga al Secretario General que analice las razones por las que la implementación efectiva de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados es baja o no sostenible y establezca medios pertinentes para aumentar su eficacia;

68. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que siga asegurando el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido para supervisar y evaluar la calidad del ~~programa~~^{CMA} del USOAP, así como la transparencia de todos los aspectos del proceso de observación continua;

79. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que, de acuerdo con los procedimientos establecidos de intercambio de información sobre la seguridad operacional, siga compartiendo información con las partes interesadas y con el público para permitirles tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;

80. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que ponga toda la información relativa a la vigilancia de la seguridad operacional generada por el CMA del USOAP a disposición de todos los Estados miembros a través del ~~sitio web de acceso restringido de la OACI~~ marco en línea del CMA del USOAP (OLF);

11. *Encarga al Secretario General que aplique los procedimientos de gestión de datos que abordan la recopilación, el almacenamiento, el uso, la gestión, la compartición y la protección de los datos y la información del USOAP en el OLF;*

912. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el CMA del USOAP y los programas de auditoría de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación con el objeto de compartir información de seguridad operacional de carácter confidencial con el fin de reducir la carga para los Estados que ocasionan las auditorías o inspecciones repetitivas; y ~~para~~ ~~reducir la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para incrementar la eficiencia del CMA del USOAP~~ actividades de observación;

1013. *Encarga a la Secretaría* al Secretario General que siga facilitando el intercambio de información crítica para la seguridad operacional con los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas, utilizando sitios web seguros apropiados;

1114. *Insta a todos los Estados miembros a que apoyen a la OACI en la evolución del CMA del USOAP y, en el caso de aquellos que puedan hacerlo, a que adscriban a funcionarios técnicos cualificados y experimentados a la OACI a largo o corto plazo, a fin de permitir que la Organización continúe desarrollando con éxito el ~~programa~~^{CMA} del USOAP;*

15. *Insta a los Estados miembros, a las organizaciones internacionales, a los donantes y a las partes interesadas a que aporten contribuciones voluntarias para ayudar en la evolución y el funcionamiento del CMA del USOAP.*

1216. *Insta a todos los Estados miembros a que presenten oportunamente a la OACI y mantengan actualizada toda la información y documentación solicitada por la OACI, para garantizar el desarrollo efectivo del CMA del USOAP;*

1317. *Insta a todos los Estados miembros a que cooperen con la OACI y, en la medida de lo posible, acepten las actividades del CMA del USOAP ~~previstas~~, comprendidas las auditorías, misiones de validación, y actividades de validación fuera de la sede ~~y evaluaciones de la implementación de los SSP~~, con el fin de facilitar el buen funcionamiento del CMA del USOAP;*

1418. *Insta* a todos los Estados miembros a ejecutar planes de medidas correctivas en respuesta a las constataciones determinadas en el curso de las actividades del CMA del USOAP;

1519. *Insta* a todos los Estados miembros a intercambiar con los demás Estados miembros información crítica de seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;

1620. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el artículo 16 del Convenio;

1721. *Recuerda* a los Estados miembros la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

1822. *Encarga* al Consejo que priorice el trabajo sobre la evolución del CMA del USOAP, y procure que el ~~programa~~~~CMA del USOAP~~ cuente con recursos humanos y financieros adecuados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre ~~la~~ su evolución y ~~el~~ rendimiento ~~del CMA del USOAP~~; y

1923. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A37-13A40-13.

Novedades relacionadas con el USAP-CMA

En la nota A42-WP/486 Revisión núm. 1 (en inglés únicamente), la Federación de Rusia apoyó la mejora de los sistemas de vigilancia tanto internacionales como nacionales y solicitó que la OACI estudiara la posibilidad de tener en cuenta el grado de implementación del plan de medidas correctivas (PAC) de los Estados a la hora de evaluar la sostenibilidad del nivel de vigilancia de los Estados y la aplicación de los hitos del GASEP. El comité observa que se ha establecido el Equipo Especial sobre el USAP-CMA para llevar a cabo un examen integral y conviene en remitir la propuesta a dicho equipo especial para que la examine en el marco de su programa de trabajo.

Cuestión 15: Protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local

15.1 En su cuarta sesión, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la marcha de la labor de la Organización en lo relativo a las disposiciones generales, el ruido de las aeronaves y la calidad del aire local, y considera las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A41-20, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (WP/24). Además, se han recibido tres notas presentadas por Estados y observadores, a saber: WP/340, WP/476 y WP/578.

15.2 En la nota WP/24, el Consejo informa sobre el progreso que ha realizado la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en cuestiones relacionadas con la aviación civil y el medioambiente, incluidas las tendencias en ruido y emisiones de las aeronaves, la formulación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de orientaciones, así como sobre acontecimientos pertinentes que han

tenido lugar en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales. Además, el Consejo propone revisiones de la resolución A41-20 de la Asamblea a la luz de las novedades que se han producido desde la última Asamblea. Las revisiones propuestas en la resolución de la Asamblea se derivan principalmente del trabajo realizado por la OACI, en cooperación con otras organizaciones, y del resultado de las actividades llevadas a cabo por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

15.3 Un Estado plantea su preocupación respecto de que el equilibrio entre los beneficios ambientales, la factibilidad técnica y los costos económicos debería tenerse en cuenta durante la actualización de las normas.

15.4 En la nota WP/476, la Federación de Rusia, con el copatrocino del Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), invita a la Asamblea a excluir cualquier mención de los sistemas variables de reducción del ruido (VNRS) en la nueva norma de ruido para el aterrizaje y despegue (LTO) propuesta para el transporte supersónico (SST) puesto que no tiene en cuenta la seguridad operacional, lo que requeriría un estudio más detenido. La Federación de Rusia invita a la Asamblea a posponer la coordinación de la nueva norma de ruido para el LTO propuesta para el SST hasta que se realice un estudio más detenido sobre la relación entre los problemas de seguridad operacional, las normas de aeronavegabilidad y los límites de ruido para el SST. La Federación de Rusia también invita a la Asamblea a que dé instrucciones al Consejo de la OACI sobre la necesidad de coordinarse más estrechamente con los grupos expertos pertinentes de la Comisión de Aeronavegación (ANC) y a que considere la posibilidad de establecer un grupo de coordinación de la OACI formado por especialistas de la ANC y el CAEP. Se aclara que, tras el examen preliminar de la ANC en junio de 2025, las enmiendas propuestas del Anexo 16, Volumen I, que se han transmitido a los Estados miembros y las organizaciones internacionales no incluyen VNRS, y ya se ha iniciado la coordinación entre el CAEP y los grupos expertos de la ANC pertinentes en lo que concierne a las posibles implicaciones para la seguridad operacional.

15.5 El comité toma nota de la nota de información WP/578 presentada por China, con prácticas innovadoras en la gobernanza de la contaminación por plásticos en la aviación civil en China, en particular promoviendo la reducción de los productos plásticos descartables, el reciclaje inteligente y estandarizado y el transporte de residuos plásticos. El comité igualmente toma nota de la nota de información WP/340 de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) sobre la dificultad que plantea la gestión del plástico en la aviación y la necesidad de dotarse de un enfoque sectorial para su gestión sostenible, reconociendo las novedades en este ámbito que están surgiendo en todo el mundo y la conveniencia de que el sector de la aviación contribuya activamente en esta área.

15.6 El comité reconoce los avances sustanciales logrados por la Organización desde la última Asamblea para atender el impacto del ruido, la calidad del aire local y las emisiones climáticas mundiales, y acuerda solicitar a la OACI que se prepare para actualizar y elaborar oportunamente, según corresponda, SARPS y orientaciones de la OACI sobre medioambiente. Con relación a la labor de elaboración de SARPS sobre SST, el comité reconoce las acciones de coordinación ya en curso bajo los auspicios de la OACI y acuerda avanzar siguiendo el proceso usual ya establecido para realizar enmiendas de los SARPS.

15.7 El comité acuerda recomendar que la Asamblea adopte la resolución que se adjunta a la nota WP/24 junto con las enmiendas del apéndice B, cláusula dispositiva 13, como se indica a continuación:

Resolución 15/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Considerando que en la resolución A41-20A40-17 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

Considerando que la resolución A41-20A40-17 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

Considerando la necesidad de reflejar la evolución posterior al 41º 40º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las resoluciones A42-xxA41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* y A42-xxA41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente, a la clausura del 42º 41º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

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

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

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

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

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

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

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

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente para examinarlas; y

3. *Declara* que la presente resolución, junto con las resoluciones A42-xxA41-21: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* y A42-xxA41-22: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*, sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22A40-17, A40-18 y A40-19.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...” y que el Artículo 44 del mismo Convenio dispone que la OACI debería “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y... fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medioambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes, el reciclaje de aeronaves, la utilización de fuentes de energía limpia, renovable y sostenible, la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos, la participación de la comunidad y medidas basadas en el mercado;

Considerando que todos los Estados miembros de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medioambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales están destacando la importancia de contar con políticas ambientales que abarquen al transporte aéreo;

Considerando que el crecimiento sostenible de la aviación es importante para el futuro crecimiento económico y el desarrollo, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medioambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Reconociendo que la labor de la Organización relacionada con el medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

Considerando que para que la OACI y sus Estados miembros elaboren criterios es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medioambiente;

Reconociendo que se ha logrado un progreso considerable respecto a las repercusiones de la aviación en el medioambiente y que las aeronaves producidas actualmente son 80% más eficientes en su consumo de combustible y 75% más silenciosas que las de los años sesenta;

Reconociendo que se están desarrollando nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación a un ritmo acelerado y que se requerirá mucho trabajo de la OACI para mantenerse a la par con la certificación ambiental oportuna de tales nuevas tecnologías;

Considerando que siempre que se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, tales como el ruido y las emisiones de los motores, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es

necesario que los Estados atiendan, de manera individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medioambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos;

Reconociendo la importancia de un sistema de transporte aéreo resiliente que pueda adaptar su infraestructura y operaciones a un clima en evolución;

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética para la aviación que permita que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medioambiente, tanto respecto a la calidad del aire local como al clima mundial; y

Tomando nota de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, así como de otros informes de evaluación de la OACI, como el Informe de la OACI de factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, para facilitar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

La *Asamblea*:

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas (NU) en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medioambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados miembros procurarán:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
- c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial; y
- d) garantizar la futura resiliencia del transporte aéreo adaptando su infraestructura y operaciones a las consecuencias del cambio climático.

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medioambiente y pide al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los problemas que enfrenta el sector;

3. *Pide* al Consejo que siga evaluando regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que siga vigilando de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, incluido el proceso de evaluación de la OACI;

5. *Acoge con satisfacción la elaboración y la actualización del lanzamiento de las herramientas de la OACI de seguimiento de las innovaciones que pueden generar reducciones de las emisiones de CO₂ en el sector y pide al Consejo que haga un seguimiento de las herramientas y las mantenga al día, según corresponda;*
6. *Pide al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medioambiente para optimizar la toma de decisiones;*
7. *Pide al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;*
8. *Pide al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores de las aeronaves, dando cuenta de la labor de la Organización, de los planes de acción presentados por los Estados, del plan mundial de navegación aérea de la OACI, de las normas y métodos recomendados de la OACI y de las políticas y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente, utilizando medios adecuados, tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las oficinas regionales de la OACI;*
9. *Invita a los Estados a que sigan contribuyendo de manera activa las actividades de la OACI relativas al medioambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;*
10. *Invita a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;*
11. *Acoge con satisfacción el establecimiento de la transición de la Coalición Mundial para la Aviación Sostenible de la OACI al ACT-LTAG de la OACI como foro para las partes interesadas con vistas a facilitar la elaboración de nuevas ideas y acelerar la puesta en práctica de soluciones innovadoras para el medioambiente, y pide al Consejo que aliente a más partes interesadas a sumarse al programa ACT-LTAG una vez establecida la Coalición;*
12. *Alienta al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medioambiente y para definir políticas que den respuesta, así como para contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas relacionados con la contaminación por plásticos y la pérdida de diversidad biológica; e*
13. *Insta a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medioambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.*

APÉNDICE B

Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación relativos a la calidad del medioambiente

Considerando que el problema del ruido de las aeronaves en las proximidades de muchos de los aeropuertos del mundo, que sigue suscitando preocupación entre el público y limita el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias, requiere medidas apropiadas;

Considerando que, aunque la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias ambientales de las emisiones de las aeronaves tanto a escala local como mundial, estas consecuencias continúan siendo causa de preocupación y requieren medidas apropiadas;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con la tecnología, el diseño y las operaciones de aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se atienden los problemas relacionados con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Considerando que el Consejo ha constituido un Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para ayudar en la preparación de nuevas normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación sobre el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para despegue y aterrizaje cortos y/o aviones para despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, que contiene normas para la certificación respecto a las emisiones para los motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Considerando que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — Emisiones de CO₂ de los aviones, que contiene normas para la certificación respecto a las emisiones de CO₂ para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

Reconociendo que la norma de certificación relativa a las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM) y la norma de certificación relativa a las emisiones de CO₂ son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación relativa de las emisiones de nvPM y de certificación relativa a las emisiones de CO₂ respectivamente y que no se las concibió para que sirvan de base para restricciones a las operaciones ni para gravámenes en función de las emisiones;

Considerando que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para dar respuesta a los problemas ambientales relacionados con el ruido y las emisiones de motores;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre nuevas normas más rigurosas para las emisiones de CO₂ de los aviones;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre una nueva norma más rigurosa de homologación acústica para el aterrizaje y el despegue (LTO) para las aeronaves subsónicas;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo de especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores y la formulación de objetivos tecnológicos a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Reconociendo la necesidad de actualizar oportunamente y elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de la OACI relativos al medioambiente para las nuevas tecnologías de aeronave avanzada, según corresponda; y

Reconociendo que se están desarrollando a un ritmo acelerado nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación, incluidas las aeronaves híbridas, eléctricas y de hidrógeno;

La Asamblea:

1. *Acoge con satisfacción los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 y el 31 de diciembre de 2020 a las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;*

2. *Acoge con satisfacción la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido que se empezó a aplicar a partir del 1 de enero de 2018 a las aeronaves de rotor basculante;*

3. *Acoge con satisfacción los beneficios de la norma de la OACI relativa a las emisiones de CO₂ de los aviones que se aplicó a partir del 1 de enero de 2020 a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos, para los cuales la fecha de aplicación será ~~el 1 de enero de 2023~~ el 1 de enero de 2023;*

4. *Acoge con satisfacción los beneficios de la norma de la OACI sobre emisiones de CO₂ de los aviones, que ~~se aplicará~~ se aplicó a partir del 1 de enero de 2023, a los aviones en producción con una fecha de corte de la producción del 1 de enero de 2028;*

5. *Acoge con satisfacción la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma más rigurosa para las emisiones de CO₂ de los aviones que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen III;*

6. *Acoge con satisfacción la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma de ruido más rigurosa para los nuevos tipos de aviones subsónicos que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen I;*

5. *Acoge con satisfacción los beneficios de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020;*

67. *Acoge con satisfacción los beneficios de la adopción por el Consejo, en marzo de 2020, de la nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que ~~se aplicará~~ se aplicó a los diseños de motores de aeronave nuevos y en producción con empuje nominal superior a 26,7 kN a partir de enero de 2023;*

78. *Insta a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación relativas a las emisiones de nvPM y de CO₂ no se concibieron para que sirvan de base para restricciones a las operaciones ni para gravámenes en función de las emisiones;*

89. *Pide al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medioambiente;*

10. *Pide al Consejo que siga de cerca las mejoras tecnológicas que reducen el nivel de ruido y emisiones de las aeronaves y que, en consecuencia, actualice regularmente las normas pertinentes;*

911. *Pide al Consejo que siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;*

1012. *Pide al Consejo que vele por que el CAEP prosiga diligentemente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;*

1113. *Insta a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que movilicen especialistas para que participen/participaren las actividades técnicas del Comité;*

1214. *Pide al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medioambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;*

1315. *Insta a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la cláusula dispositiva 89 de este apéndice; y*

1416. *Pide al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medioambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.*

APÉNDICE C

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

Considerando que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluida la reglamentación ambiental;

Considerando que una elaboración no coordinada de políticas y programas nacionales y regionales para mitigar el ruido de las aeronaves podría afectar negativamente a la función de la aviación civil en el desarrollo económico;

Considerando que la gravedad del problema del ruido de las aeronaves en numerosos aeropuertos ha dado lugar a la adopción de medidas que limitan las operaciones de aeronaves y a una vigorosa oposición a la ampliación de los aeropuertos existentes o a la construcción de otros nuevos;

Considerando que la OACI ha aceptado la responsabilidad total de proceder de forma que se logre un máximo de compatibilidad entre el desarrollo seguro, económicamente eficaz y ordenado de la aviación civil y la preservación del medioambiente y que procura activamente llevar adelante el concepto de un “enfoque equilibrado” para la reducción del ruido de las aeronaves y la orientación a los Estados para su aplicación;

Considerando que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a dar respuesta al problema del ruido con la mejor relación costo-eficacia;

Considerando que la evaluación de la repercusión presente y futura del ruido de las aeronaves constituye un medio fundamental para que la OACI y sus Estados miembros formulen políticas;

Considerando que la aplicación del enfoque equilibrado y las decisiones relativas a sus elementos incumben a los Estados miembros y que, en definitiva, es responsabilidad de los Estados elaborar soluciones apropiadas para los problemas del ruido en sus aeropuertos, tomando en cuenta las normas y políticas de la OACI;

Considerando que la Circular 351 de la OACI, *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, destaca la participación de la comunidad como un componente esencial de una nueva política integral de gestión del ruido;

Considerando que la orientación de la OACI elaborada para ayudar a los Estados a aplicar el enfoque equilibrado [*Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829)] se ha actualizado ulteriormente;

Reconociendo que las soluciones a los problemas del ruido deben adaptarse a las características específicas del aeropuerto en cuestión, lo que requiere un enfoque para cada aeropuerto, y que podrían aplicarse soluciones semejantes si en los aeropuertos se observan problemas de ruido semejantes;

Reconociendo que las medidas para hacer frente al ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros participantes, particularmente los de los países en desarrollo;

Reconociendo que los Estados tienen obligaciones jurídicas, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas pertinentes que pueden influir en su aplicación del “enfoque equilibrado” de la OACI;

Reconociendo que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias en materia de gestión del ruido;

Reconociendo la aprobación del nuevo *Manual sobre oportunidades operacionales para reducir el ruido de las aeronaves* (Doc 10177);

Considerando que las mejoras logradas en muchos aeropuertos respecto al ruido mediante el remplazo de las aeronaves que cumplen los requisitos del capítulo 2 (aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3) por aeronaves más silenciosas deberían protegerse teniendo en cuenta la sostenibilidad del crecimiento futuro y no deberían resultar erosionadas por una expansión urbana incompatible alrededor de los aeropuertos; y

Tomando nota de que el análisis de las tendencias en materia de ruido de las aeronaves realizado por el CAEP indica que, en una hipótesis de mejoras tecnológicas avanzadas, el aumento de las operaciones de aeronaves dejaría de provocar un aumento en el área de curva de ruido después de 2030, si para ello los Estados miembros de la OACI adoptan una serie de medidas ambiciosas;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a todos los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;

2. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI de resolver el ruido de las aeronaves y a que sigan aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;

3. *Insta* a los Estados a que:

a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando hagan frente a los problemas de ruido en sus aeropuertos internacionales;

b) instituyan o vigilen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido que incluyan:

1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;

2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medioambiente con la mejor relación costo-eficacia; y

3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con las partes interesadas y la solución de controversias;

4. *Alienta* a los Estados a:

a) promover y respaldar los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico encaminados a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otros intereses ambientales;

b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el apéndice F de esta Resolución;

c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional y considerando las interdependencias con otros intereses ambientales; y

d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el apéndice E de esta resolución y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;

5. *Pide* a los Estados que:

a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;

- b) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351 de la OACI;
 - c) que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
 - d) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
6. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;
7. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
 - b) la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 esté actualizada y responda a los requisitos de los Estados;
 - c) se pongan al alcance de los Estados y se mantengan orientaciones adecuadas sobre la participación de la comunidad; y
 - d) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo, mediante talleres; y
8. *Exhorta* a los Estados a que presten la debida asistencia a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

APÉNDICE D

Eliminación progresiva de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I se establecen normas de homologación en cuanto a niveles de ruido para las aeronaves de reacción subsónicas;

Considerando que, a los efectos del presente apéndice, *eliminación progresiva* se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

Considerando que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación progresiva de las operaciones de las aeronaves del capítulo 2 no se sustenta en fundamentos de costo-beneficio y que había emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación acústica para el Anexo 16, Volumen I en el entendimiento de que no correspondía considerar una nueva eliminación progresiva;

Considerando que algunos Estados han implantado o iniciado eliminaciones progresivas de las aeronaves que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, o están considerando la posibilidad de hacerlo;

Reconociendo que las normas sobre el ruido que figuran en el Anexo 16 no están dirigidas a introducir restricciones a las operaciones de las aeronaves;

Reconociendo que las restricciones a las operaciones de las aeronaves existentes quizá aumenten los costos de las líneas aéreas y podrían imponer una gravosa carga económica, especialmente a los explotadores de aeronaves que tal vez no dispongan de los recursos financieros para reequipar sus flotas, tales como los de los países en desarrollo; y

Considerando que la solución de los problemas que causa el ruido de las aeronaves debe basarse en el reconocimiento mutuo de las dificultades que enfrentan los Estados y en un equilibrio entre sus diferentes intereses;

La *Asamblea*:

1. *Insta* a los Estados a que no introduzcan ninguna eliminación progresiva de las aeronaves que sobrepasen los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, sin considerar primero:

- a) si la renovación normal de las flotas actuales de dichas aeronaves brindará la protección necesaria contra el ruido en los alrededores de sus aeropuertos;
- b) si la protección necesaria puede alcanzarse con reglamentación que impida a los explotadores incorporar ese tipo de aeronaves a sus flotas mediante la compra o el arrendamiento/fletamiento/intercambio, o bien con incentivos para que aceleren la modernización de sus flotas;
- c) si se puede obtener la protección requerida por medio de restricciones limitadas a aeropuertos y pistas cuyo uso los propios Estados hayan determinado y declarado que generan problemas de ruido y limitadas a los períodos en que sea mayor la perturbación por el ruido; y
- d) las repercusiones de cualquier restricción para otros Estados interesados, consultando a dichos Estados y notificándoles sus intenciones con antelación razonable;

2. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula dispositiva 1 anterior, decidan eliminar progresivamente las aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica establecidas en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que sobrepasan los niveles de ruido establecidos en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, a que:

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes al capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones progresivamente en el curso de un período no menor de siete años;
- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
- c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; e
- d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;

3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente a fin de:

- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
- b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación progresiva, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;

4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación progresiva de aeronaves que cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, capítulos 3 o 4;

5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes al capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI y de conformidad con los apéndices C y E de esta resolución; e

6. *Insta* además a los Estados a que asistan a los explotadores de las aeronaves en su empeño por acelerar la modernización de sus flotas y, por ende, a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen los requisitos del capítulo 3, incluida la asistencia técnica multilateral cuando corresponda.

APÉNDICE E

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

Considerando que en el Anexo 16, Volumen I se especifican las normas de homologación acústica para aeronaves subsónicas de reacción;

Considerando que, a los efectos del presente apéndice, una *restricción a las operaciones* se define como toda medida relacionada con el ruido que limite o reduzca el acceso de una aeronave a un aeropuerto;

Considerando que en el apéndice C de la presente resolución se exhorta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido a la hora de dar respuesta a problemas de ruido en sus aeropuertos internacionales;

Considerando que se prevén más reducciones del ruido en la fuente como resultado de la introducción de nuevas normas de homologación acústica en el Anexo 16, Volumen I y por la asimilación en las flotas de la tecnología de reducción del ruido;

Considerando que en muchos aeropuertos ya se están empleando la planificación y gestión de la utilización de los terrenos y los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y se están aplicando otras medidas para mitigar el ruido, aunque en ciertos casos continúa la expansión urbana;

Considerando que la eliminación progresiva de aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16,

Volumen I, capítulo 3 (como se prevé en el apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

Considerando que existen importantes diferencias regionales en la medida en que se prevé que el ruido de las aeronaves constituirá un problema en los próximos dos decenios y que, en consecuencia, algunos Estados han considerado la posibilidad de imponer restricciones a las operaciones de ciertas aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3;

Considerando que, si se introducen restricciones a las operaciones de las aeronaves del capítulo 3 en ciertos aeropuertos, estas deberían basarse en el enfoque equilibrado y la orientación pertinente de la OACI (Doc 9829) y adaptarse a las necesidades específicas del aeropuerto en cuestión;

Considerando que estas restricciones podrían tener importantes repercusiones económicas en las inversiones en flotas de los explotadores de aeronaves de los Estados en que no se impongan estas restricciones;

Reconociendo que estas restricciones van más allá de la política establecida en el apéndice D de esta resolución y de otros criterios de orientación pertinentes de la OACI;

Reconociendo que la OACI no obliga a los Estados a imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves del capítulo 3;

Reconociendo que la finalidad de las normas del Anexo 16 sobre el ruido no era imponer restricciones a las operaciones de las aeronaves y que, específicamente, las normas que figuran en el Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14 y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo son para fines de homologación únicamente; y

Reconociendo en particular que los Estados tienen obligaciones jurídicas, leyes, acuerdos vigentes y políticas establecidas que pueden regir la gestión de los problemas acústicos en sus aeropuertos y que podrían afectar a la aplicación de este apéndice;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a que, siempre que sea posible, cualesquiera restricciones a las operaciones se adopten solamente si están respaldadas por una evaluación previa de las ventajas previstas y las repercusiones perjudiciales posibles;

2. *Insta* a los Estados a que no impongan en ningún aeropuerto restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplan los requisitos del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3 antes de:

- a) completar la eliminación progresiva de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3 en el aeropuerto en cuestión; y
- b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el apéndice C;

3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la cláusula dispositiva 2 indicada, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:

- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
- b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado;
- c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
- d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
- e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar dificultades excesivas, otorgando exenciones;
- f) introduzcan esas restricciones gradualmente, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de la aeronave afectada;
- g) den a los explotadores un preaviso razonable;
- h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
- i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas; e

4. *Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, capítulos 4 y 14 y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

APÉNDICE F

Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Considerando que la planificación y gestión de la utilización de los terrenos es uno de los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado para la gestión del ruido;

Considerando que la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves depende de la manera en que se lleva a cabo la planificación y gestión de la utilización de los terrenos que rodean un aeropuerto y, en particular, de la medida en que se controlan la construcción de viviendas y otras actividades que pueden verse afectadas por el ruido;

Considerando que la actividad podría aumentar considerablemente en la mayoría de los aeropuertos y que existe el riesgo de que el futuro crecimiento pueda resultar limitado por la utilización inapropiada de los terrenos en las cercanías de los aeropuertos;

Considerando que la eliminación progresiva de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos en la reducción del

tamaño de las curvas isofónicas que definen las áreas en que la población está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como en la reducción de la cantidad total de personas expuestas al ruido;

Considerando fundamental que estas mejoras se conserven en la mayor medida posible en favor de las comunidades locales;

Reconociendo que la nueva norma que figura en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 4 ha aumentado las oportunidades para que los explotadores remplacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, una vez implantada, la norma contenida en el Anexo 16, Volumen I, capítulo 14 aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen las aeronaves de sus flotas por otras más silenciosas;

Reconociendo que, si bien la gestión de la utilización de los terrenos comprende actividades de planificación que pueden ser fundamentalmente responsabilidad de las autoridades locales, afecta sin embargo a la capacidad de los aeropuertos, lo que a su vez tiene repercusiones en la aviación civil;

Reconociendo que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y gestión del medioambiente* figuran textos de orientación actualizados sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

Reconociendo que la Circular 351 de la OACI *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación* constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

Reconociendo la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos (Eco-AirportToolkit) como un recurso de referencia para las buenas políticas de gestión del ruido en los aeropuertos y sus alrededores; y

Reconociendo que las aeronaves con tecnología emergente, tales como los drones y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), pueden tener un impacto en forma de ruido en las zonas situadas más allá de los terrenos que rodean un aeropuerto;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado progresivamente las operaciones de las aeronaves del capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el apéndice D de esta resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzca una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;

2. *Insta* a los Estados a que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la norma del capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas que podrían evitarse;

3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:

- a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, por ejemplo, lejos de zonas sensibles al ruido;

- b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
- c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico, y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;
- d) sancionen leyes, den orientación y dispongan otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
- e) las comunidades cercanas a los aeropuertos dispongan de información que sea de fácil lectura sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medioambiente;

4. *Pide al Consejo que:*

- a) la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 esté actualizada y responda a las necesidades de los Estados; y
- b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro, incluida la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

APÉNDICE G

Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Considerando que desde la introducción de las aeronaves supersónicas en el servicio comercial se han tomado medidas para evitar crear situaciones inaceptables para el público debido al estampido sónico, tales como los efectos molestos del estampido sónico en el sueño y los efectos perjudiciales que la amplificación de dicho estampido puede tener en las personas y los bienes, tanto en tierra como en el mar;

Considerando que los Estados que participan en la fabricación de estas aeronaves supersónicas, así como otros Estados, siguen investigando los efectos físicos, fisiológicos y sociológicos del estampido sónico;

Tomando nota de la recomendación del CAEP sobre una nueva norma de homologación acústica en el aterrizaje y el despegue (LTO) para los aviones subsónicos;

Reconociendo la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico ~~en ruta~~ para futuras aeronaves y comprender el estado actual del conocimiento del estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos; y

Reconociendo que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar en el intervalo de tiempo comprendido entre ~~2020~~₂₀₂₅ y ~~2025~~₂₀₃₀ y que se requiere un estudio exploratorio para lograr una mejor comprensión de las repercusiones del ruido de los aeropuertos a raíz de la introducción de aeronaves supersónicas;

La Asamblea:

1. *Reafirma* la importancia que concede al hecho de que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Acoge con satisfacción* la elaboración por parte del CAEP de una nueva norma de homologación acústica en el aterrizaje y el despegue (LTO) para aviones supersónicos que, una vez adoptada, formará parte del Anexo 16, Volumen I;
23. *Encarga* al Consejo que, a tenor de la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes para que tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión *situaciones inaceptables para el público* y el establecimiento de los límites correspondientes; e
34. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

APÉNDICE H

Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

Considerando que existe una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que las evidencias del impacto de las emisiones de NO_x y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire regional son actualmente más convincentes;

Reconociendo que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO_x y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

Reconociendo que existen interdependencias relacionadas con el diseño y las operaciones de las aeronaves que han de tenerse en cuenta cuando se atienden los problemas relacionados con el ruido, la calidad del aire local y el cambio climático;

Reconociendo que la OACI ha establecido normas técnicas y ha promovido la elaboración de procedimientos operacionales que han reducido significativamente la contaminación que afecta a la calidad del aire local y que procede de las aeronaves;

Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado a cargo de especialistas independientes de tecnologías de aeronaves y motores y la formulación de objetivos tecnológicos a mediano (2027) y largo (2037) plazos en términos de ruido, consumo de combustible y emisiones;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes, tales como el hollín y los hidrocarburos sin quemar de los motores de aeronave que afectan a la calidad del aire local y regional, han disminuido drásticamente;

Considerando que los avances en los procedimientos operacionales, tales como las operaciones de descenso continuo, han dado como resultado una reducción aún mayor de las emisiones de las aeronaves;

Considerando que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NOx, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NOx, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Reconociendo los firmes avances logrados en la comprensión de las repercusiones de las emisiones de PM no volátil, en tanto que continúa la labor científica y técnica para lograr una mejor evaluación de las emisiones de PM volátil;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman parte de las repercusiones debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones reales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores, entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y el número de personas expuestas en el área en cuestión;

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluido el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados miembros en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluida una orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en una resolución en la que el Consejo recomienda encarecidamente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medioambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medioambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos por emisiones para hacer frente al impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha publicado información sobre los sistemas de gestión ambiental (EMS) que están utilizando las partes interesadas del sector aeronáutico; y

Tomando nota de que el Consejo de la OACI ha elaborado un Manual de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos que ha sido actualizado posteriormente;

La *Asamblea*:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, realice el seguimiento y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NOx y otros gases que emite la aviación y que difunda información al respecto;

2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, beneficiosas para el medioambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
 3. *Pide* al Consejo que continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
 4. *Pide* al Consejo que las interdependencias entre las medidas para reducir el ruido y las emisiones de los motores de aeronave que afectan a la calidad del aire local, así como al clima mundial, se tengan debidamente en cuenta;
 5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor de formulación de objetivos tecnológicos integrados de mediano y largo plazo con vistas a reducir el consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO_x y nvPM de los motores de las aeronaves; y de objetivos operacionales para la reducción del consumo de combustible;
 6. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;
 7. *Alienta* a los Estados miembros y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local y a que mantengan informada a la OACI;
 8. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos;
 9. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y las partes interesadas para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
 10. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local y pide al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; e
 11. *Insta* a los Estados miembros a que vean por el mayor grado de compatibilidad posible y a que tengan plenamente en cuenta las políticas y la orientación de la OACI sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local.
-

Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático

- 16.1 En sus sesiones cuarta y quinta, el Comité Ejecutivo examina la cuestión de la protección del medioambiente a partir de los informes del Consejo sobre el avance de la labor de la Organización en materia de aviación internacional y cambio climático (WP/25 y 26) y estudia las propuestas del Consejo para actualizar la resolución A41-21, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático* (WP/27). Además, se presentan 54 notas de Estados y observadores: WP/45, 57, 64, 65, 75, 76, 112 Revisión núm. 1; 121, 126 Revisión núm. 1; 131, 139, 162, 163, 169, 219, 243, 249, 254, 266 Revisión núm. 1; 271, 274, 279 Revisión núm. 1; 303,

338, 339, 346, 365 Revisión núm. 1; 366, 367, 368, 379, 382 Revisión núm. 1; 384, 385, 396, 434, 440, 448, 451, 452, 458, 468, 481, 490, 491, 517, 518, 554, 560, 565, 570, 573, 575 y 579.

16.2 En la nota WP/25, el Consejo presenta un informe sobre los avances logrados por la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en lo que respecta a la aviación internacional y el cambio climático y se centra en la consecución del objetivo ambicioso mundial a largo plazo para la aviación internacional (LTAG). También destaca los resultados de la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), celebrada en Dubái (Emiratos Árabes Unidos) en noviembre de 2023, a saber, el Marco Mundial OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, y la Hoja de Ruta de la OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, con cuatro elementos constitutivos interdependientes: 1) política y planificación; 2) marco reglamentario; 3) apoyo a la implementación; y 4) financiación.

16.3 La Secretaría destaca algunos avances recientes, además de la información presentada en la nota WP/25. Por ejemplo, la OACI ha recibido 154 planes de acción estatales en total, incluidas las presentaciones recientes de Kuwait, Timor-Leste, Andorra y Comoras, desde la publicación de la nota de estudio. El programa ACT-SAF DE LA OACI ha alcanzado 30 estudios de factibilidad e implementación comercial de SAF ya sea concluidos, en curso o planificados hasta 2028, incluidos los estudios de SAF recientemente completados en la India y Jordania. La plataforma del polo de inversiones FINVEST de la OACI se ha puesto en marcha oficialmente, incluida la colaboración con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) para facilitar la financiación de proyectos de SAF y de energía limpia para la aviación.

16.4 Además, la Secretaría informa de que uno de los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) del CORSIA, la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono, ha iniciado recientemente la presentación de su solicitud para la consideración del Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) con el fin de ampliar el alcance de la admisibilidad de los SAF para abarcar la certificación de los LCAF. Una vez que se complete la evaluación del CAEP y sea aprobada posteriormente por el Consejo, la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono reunirá los requisitos para certificar los LCAF.

16.5 En la nota WP/26, el Consejo informa acerca del trabajo de la OACI relativo a la aviación internacional y el cambio climático, centrándose en el progreso alcanzado y los próximos pasos en cuanto a la adaptación al cambio climático y la resiliencia con el objetivo de que se comprendan mejor los fundamentos científicos de los impactos de la aviación en el clima, y reseña las novedades pertinentes en otros organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, entre las que se incluye el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

16.6 En la nota WP/27, el Consejo propone enmendar la resolución A41-21, a la luz de las novedades desde la última Asamblea, en particular las revisiones del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, adoptado por la CAAF/3, y la Hoja de Ruta OACI para plasmar los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, aprobados por el Consejo, así como la labor técnica del CAEP del Consejo de la OACI y su programa de trabajo futuro.

16.7 En la nota WP/169, Brasil expresa su postura sobre la financiación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂, haciendo hincapié en la necesidad de que se brinde apoyo para la plena implementación del Marco Mundial y se reconozcan las necesidades y brechas de financiación. Hace también un llamamiento a que se efectúen contribuciones regulares y sustanciales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI, con metas claras de financiamiento anual; a que se realice un análisis de las brechas para determinar dónde existen necesidades específicas, prestando atención a los Estados en desarrollo y a los Estados con necesidades particulares; a que se dé prioridad a los SAF y LCAF; a que se

establezca una línea de trabajo específica dentro del Consejo para evaluar opciones en cuanto a fuentes de recursos y gobernanza; a que se revisen las reglas operacionales del Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI para promover la transparencia y la vigilancia de su rendimiento; y a que se defina el rol del fondo para proporcionar un apoyo integral en pro de la descarbonización, especialmente para el desarrollo, la producción y la puesta en mercado de SAF.

16.8 En la nota WP/440, Brasil destaca que lograr el LTAG no solo depende de los combustibles futuros y las tecnologías avanzadas de aeronave, sino también de medidas inmediatas y escalables, tales como las mejoras operacionales y la reestructuración del espacio aéreo. Basándose en ejemplos recientes, tanto nacionales como regionales, Brasil presenta casos en los que se logró reducir las emisiones de CO₂ mediante la reestructuración del espacio aéreo, y pide que la OACI proporcione orientaciones estratégicas, asistencia técnica y apoyo económico a través de sus oficinas regionales, y que reafirme el papel estratégico de las medidas operacionales y de la reestructuración del espacio aéreo como pilares de la estrategia ambiental de la OACI, junto con los SAF y la innovación tecnológica.

16.9 En la nota WP/112, Revisión núm. 1, China presenta su postura con respecto a la importancia de reducir las emisiones de la aviación internacional para contribuir al esfuerzo mundial de lucha contra el cambio climático y afirma que deberían seguirse los principios de equidad, de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y las capacidades respectivas, en cuyo marco los Estados hacen contribuciones determinadas a nivel nacional en función de sus circunstancias nacionales y las etapas de desarrollo en las que se encuentren. China destaca sus importantes contribuciones al desarrollo sostenible de la aviación internacional, expresa que la aplicación del proceso de monitoreo y notificación del LTAG (LMR) debería especificarse tanto a escala regional como estatal, y subraya que el éxito o fracaso del LTAG dependerá de que los países desarrollados puedan proporcionar a los países en desarrollo una asistencia financiera suficiente, asequible, monitoreable, notificable y verificable para avanzar en la transición hacia una aviación con bajas emisiones de carbono.

16.10 En la nota WP/452, China presenta su iniciativa para construir conjuntamente la Ruta de la Seda Verde para el Transporte Aéreo con el fin de promover la transformación verde y con bajas emisiones de carbono de la aviación civil en los países asociados, y contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y los objetivos estratégicos de la OACI. Destaca asimismo la importancia que revisten para esta iniciativa los principios de consulta amplia, contribución conjunta y beneficios compartidos, centrándose en la construcción conjunta de aeropuertos verdes, el control del tránsito aéreo respetuoso del medioambiente, los vuelos verdes y la creación de capacidad para la transformación verde de la aviación civil. El comité toma nota de que algunos Estados miembros respaldan la iniciativa de la Ruta de la Seda Verde para el Transporte Aéreo (GASRI), que ha sido reconocida por la 60^a Conferencia de Directoras y Directores Generales de Aviación Civil de las Región Asia y el Pacífico, y por ende destaca el importante papel que desempeñan las iniciativas y plataformas regionales para avanzar con la transformación verde y la creación de capacidad para la aviación civil internacional, de conformidad con el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). Un Estado no apoya la iniciativa por su relación con las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

16.11 En la nota WP/271, Egipto destaca algunas de las dificultades a las que se enfrentan los países en desarrollo para aumentar la capacidad de producción de SAF y señala que se necesitan inversiones importantes para la construcción de plantas de producción y aeropuertos, sumadas a las inversiones de los proveedores de servicios de navegación aérea. Describe las iniciativas nacionales actuales para la producción y puesta en mercado de SAF, y hace un llamamiento a un mayor equilibrio geográfico para que, en el marco de la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás*, la producción de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación no se concentre solo en ciertas regiones. En la nota también se pone de relieve que la implementación exitosa del LTAG requiere vías diferenciadas en función de las circunstancias especiales y capacidades respectivas (CECR) de los Estados, así como un refuerzo de las instituciones para

un acceso adecuado al financiamiento, la transferencia de tecnología y conocimientos científicos, la asistencia y la creación de capacidad. Egipto también subraya la importancia del FINVEST de la OACI como catalizador del progreso en materia de financiamiento climático.

16.12 En la nota WP/163, la India pone de relieve la importancia de los SAF como instrumentos para la descarbonización de corto y mediano plazo. Describe sus iniciativas nacionales, incluidas las metas relativas a las mezclas de SAF, su participación en el Programa ACT-SAF y los avances en cuanto a la certificación de SAF, así como la adopción del coprocesamiento en las refinerías existentes para aumentar rápidamente la producción de SAF. También se refiere a las dificultades para la producción y puesta en mercado de los SAF en los países en desarrollo, tales como una capacidad limitada de producción de estos combustibles, cuellos de botella relacionados con la reglamentación y la certificación, carencia de materias primas e infraestructura, limitaciones en la financiación y una asimetría en cuanto al nivel de preparación en distintas regiones del mundo. Para paliar esas dificultades, recomienda acelerar la certificación de SAF, crear centros regionales de SAF, ampliar el conjunto de SCS aprobados por la OACI, movilizar mecanismos de financiamiento combinado y reforzar la cooperación por medio de plataformas dirigidas por la OACI.

16.13 En la nota WP/346, Kazajstán señala que el combustible TS-1 es el combustible de aviación principal en su región, pero no existe ningún protocolo reconocido por la OACI que permita mezclarlo con los SAF, como sí ocurre con el Jet A-1, en cuyo caso se dispone de la norma ASTM D7566. Propone que la OACI establezca un grupo de trabajo integrado por múltiples partes interesadas para abordar conjuntamente los aspectos técnicos, reglamentarios y logísticos relacionados con la integración de la mezcla de SAF y combustible TS-1 en el sistema de la aviación mundial, y pide que se incentive la adopción de los SAF mediante políticas y la preparación de la infraestructura. A este respecto, un Estado aclara además que el establecimiento y mantenimiento de normas sobre combustibles no competen a la OACI e invita a los Estados a trabajar con organismo normalizadores que realizan esa labor, tales como ASTM International. Una organización internacional apoya esta aclaración.

16.14 En la nota WP/45, Nigeria resalta sus iniciativas para el desarrollo y la puesta en mercado de SAF y pide que se siga prestando apoyo, en particular a los Estados en desarrollo, mediante la creación de capacidad y la transferencia de tecnología. Expresa también la necesidad de facilitar a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, la obtención de financiación mediante un procedimiento claro en la puesta en funcionamiento del polo de inversiones Finvest de la OACI para proyectos de descarbonización, incluidos los SAF, LCAF y otras energías más limpias.

16.15 En la nota WP/64, Omán destaca la importancia de los planes de acción de los Estados para la consecución del LTAG y subraya que, para la implementación efectiva de esos planes, son fundamentales tanto su examen continuo como el apoyo sostenido. Omán también se refiere a diversos elementos esenciales en el conjunto de medidas para una aviación sostenible [tecnología, operaciones, combustibles y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA]; a la necesidad de facilitar el acceso al financiamiento climático internacional, en particular para la investigación y desarrollo y la infraestructura de producción de SAF; así como a la promoción de marcos de colaboración regional más sólidos que faciliten la armonización de políticas, enfoques de reglamentación y capacidades técnicas entre los Estados miembros para aunar esfuerzos en pro de una aviación sostenible.

16.16 En la nota WP/65, Omán expresa la necesidad de contar con políticas uniformes, financiación, creación de capacidad y normas armonizadas para incrementar el desarrollo y la puesta en mercado de SAF y LCAF para contribuir al logro de los objetivos de descarbonización de la aviación a nivel mundial. Omán hace hincapié en la importancia de las asociaciones estratégicas entre los gobiernos, las empresas privadas, las universidades y las organizaciones internacionales para el desarrollo de una industria de SAF y LCAF, y destaca el rol de los LCAF como solución para reducir las emisiones en el corto plazo, en particular en los países que actualmente cuentan con refinerías de petróleo.

16.17 En la nota WP/219, Qatar se refiere a las dificultades que impiden una implementación más amplia del CORSIA, a saber, el número limitado de mecanismos aprobados por la OACI para la certificación de la sostenibilidad (SCS) de los SAF y LCAF, así como la ausencia de procedimientos de certificación de los LCAF. Se hace hincapié en la importancia de poner en mercado combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y, en paralelo, eliminar barreras, y advierte acerca del peligro de generar una carga financiera innecesaria para las líneas aéreas en un contexto reglamentario fragmentado, en el que las divergentes reglas regionales y nacionales podrían complicar el cumplimiento y conllevar una duplicación de esfuerzos.

16.18 En la nota WP/254, Qatar expresa su opinión sobre el estado actual de desarrollo, producción y puesta en mercado de LCAF, combustibles 100% de sustitución directa a los que, aparentemente, no se tiene tanto en cuenta como combustibles alternativos para reducir las emisiones de CO₂. En la nota se llama a adoptar medidas y proporcionar recursos para ayudar a los Estados miembros a incrementar y acelerar la contribución de los LCAF al logro del LTAG.

16.19 En la nota WP/448, la República de Corea expresa su opinión sobre la ampliación del uso de SAF mediante objetivos obligatorios, políticas de apoyo y el aprovechamiento de la infraestructura de refinería existente. Sin dejar de reconocer el papel esencial de los coproductos generados durante la producción de SAF, considera que los coproductos se tratan como productos convencionales derivados del petróleo, lo cual genera una incompatibilidad con otros planes internacionales, por lo que subraya la necesidad de que haya un reconocimiento mutuo de la certificación de sostenibilidad de los coproductos, lo que contribuiría al desarrollo y la ampliación del mercado de SAF.

16.20 En la nota WP/434, la Federación de Rusia, con el copatrocino del Comité Aeronáutico Interestatal (IAC), hace hincapié en que el aumento de la capacidad de absorción de los bosques y la reducción de las emisiones nocivas de los incendios forestales son vitales para reducir las emisiones mundiales de CO₂. Destaca el rol eficaz de la aviación en la lucha contra los incendios forestales, desde su detección temprana hasta su extinción, y hace un llamamiento a que la OACI elabore normas internacionales, teniendo en cuenta las políticas nacionales, para establecer un marco jurídico para el uso de la aviación internacional en la lucha contra los incendios. La Secretaría aclara que la OACI sigue colaborando estrechamente con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones pertinentes, como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Centro Mundial de Vigilancia de Incendios (GFMC), en relación con las contribuciones de la aviación internacional a la lucha contra los incendios forestales. La OACI se sumó recientemente al Centro Mundial de Gestión de Incendios dirigido por la FAO, que está trabajando en la interoperabilidad internacional, y contribuirá a su evento paralelo sobre este tema en la COP30 de la CMNUCC en Brasil en noviembre de 2025.

16.21 En la nota WP/451, la Federación de Rusia expresa su preocupación por posibles discrepancias en las actividades de los SCS aprobados por la OACI y se refiere a casos en los que no se tuvieron en consideración las solicitudes de certificación de SAF presentadas por algunos Estados. Destaca también las dificultades para obtener la certificación de LCAF en el marco actual y propone mejoras en aras de una mayor transparencia, previsibilidad e inclusividad en la implementación del CORSIA. Entre ellas, propone que se acepte que los organismos nacionales de certificación ratifiquen que los LCAF cumplen con los criterios de sostenibilidad, que la actualización del Volumen IV del Anexo 16 y otros documentos pertinentes de la OACI no sea más frecuente que una vez cada tres años y que se aliente a los Estados a que, con la participación de la OACI, apliquen medidas para contribuir al desarrollo de proyectos climáticos internacionales y nacionales en el ámbito de la aviación. Un Estado aclara que el actual sistema de certificación del CORSIA no permite la certificación por parte de organismos que no hayan sido evaluados y aprobados por la OACI.

16.22 En la nota WP/266, revisión núm.1, la Arabia Saudita enfatiza la urgencia de fortalecer la adaptación al cambio climático en la aviación mundial mediante la creación de resiliencia a través de una orientación unificada, enfoques integrados de implementación y la incorporación de las disposiciones pertinentes en los Anexos y SARPS de la OACI para una adaptación uniforme y efectiva en todo el sistema de aviación. Describe además sus medidas de alcance nacional, entre las que se incluye la integración de la adaptación al cambio climático en su Programa de Sostenibilidad Ambiental de la Aviación Civil (CAESP).

16.23 En la nota WP/139, Singapur, con el copatrocino de Bangladesh, Fiji, el Japón, Papua Nueva Guinea, la República Dominicana y Sri Lanka, expresa que es necesario contar con un programa ACT-LTAG, sobre la base del ACT-CORSIA y del ACT SAF, para que todos los Estados reciban asistencia en la elaboración de estrategias de descarbonización acordes con los objetivos y principios de la OACI, y que a la vez se amplíe el apoyo a la elaboración de planes de acción estatales y otras áreas nuevas. Singapur describe además el papel complementario que pueden desempeñar las plataformas regionales en la ejecución de programas focalizados en solucionar los problemas y las prioridades regionales, y propone enmendar la resolución A41-21 de la Asamblea para incluir un nuevo párrafo para oficializar el programa ACT-LTAG como marco de asistencia mundial que forme parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

16.24 En la nota WP/75, Sudáfrica destaca la necesidad de que se siga prestando apoyo y orientación a los Estados miembros en materia de evaluación de los riesgos del cambio climático y las medidas de adaptación y propone medidas clave que abarcan la planificación, financiación, implementación y gobernanza de la adaptación al cambio climático. Subraya asimismo la importancia de integrar la adaptación en los planes de acción estatales, de aumentar la financiación de la adaptación para los Estados en desarrollo y de que se adopten enfoques a medida dedicados a resolver vulnerabilidades nacionales y regionales.

16.25 En la nota WP/76, Sudáfrica expresa que existe una necesidad urgente de acelerar la implementación de iniciativas de financiación que permitan a los Estados en desarrollo tomar medidas climáticas en el sector de la aviación mediante la contribución financiera y en especie de los países desarrollados. Enumera las consideraciones clave que deben tener en cuenta esas iniciativas, como evitar que empeore el nivel de endeudamiento de los países en desarrollo, contar con un mecanismo sostenible y previsible para la reposición de la financiación, priorizar a los países en desarrollo como beneficiarios, abordar tanto las necesidades de mitigación como las de adaptación, establecer metodologías de seguimiento y notificación, y contar con una representación equilibrada en las estructuras de gobernanza.

16.26 En la nota WP/379, Belice, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)³, resalta las contribuciones significativas de la corporación al objetivo de la OACI relacionado con la protección del medio ambiente a través de la implementación de tecnologías avanzadas y la optimización de la gestión del espacio aéreo en la región de Centroamérica. Los Estados miembros de COCESNA instan a la colaboración entre la OACI y otras organizaciones internacionales para alinear las iniciativas regionales con los objetivos mundiales de sostenibilidad, promover la adopción de prácticas sostenibles entre las aerolíneas y otros actores del sector de la aviación y elaborar directrices para el monitoreo continuo de las emisiones de GEI.

16.27 En la nota WP/468, Belice, en nombre de los Estados miembros de la COCESNA, pone de relieve el compromiso aspiracional de la corporación de alcanzar la carboneutralidad en sus operaciones para 2030. En la nota se destaca la reducción de emisiones de CO₂ cuantificadas demostradas que pudieron lograrse incrementando la eficiencia de las operaciones y el liderazgo regional de la COCESNA en cuanto a la protección del medioambiente y al logro de una aviación sostenible. Se hace hincapié en el papel de la colaboración en pro del desarrollo sostenible del sector y se pide que la OACI facilite la coordinación

³ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

oportuna de los recursos técnicos y financieros mediante una cooperación bilateral, multilateral, triangular y sur-sur para maximizar los resultados que permitan la consecución de los objetivos de descarbonización.

16.28 En la nota WP/243, el Brasil, con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC⁴, destaca que el sector de la aviación, que es muy sensible a las perturbaciones medioambientales, debe prepararse no solo para reducir sus propias emisiones, sino también para soportar impactos climáticos cada vez más frecuentes y graves. Se expresa la opinión de que la adaptación y la mitigación deben abordarse como pilares de la estrategia climática igualmente urgentes y que se refuerzan mutuamente, y se alienta a la OACI y a sus Estados miembros a reforzar las orientaciones, los recursos y las herramientas de planificación para impulsar la resiliencia del sector de la aviación junto con las iniciativas de descarbonización.

16.29 En la nota WP/162, el Brasil y Etiopía expresan su opinión de que se necesita una serie de compromisos de implementación más sólidos para estimular el aumento de la oferta de SAF en todas las regiones hacia la consecución de la visión ambiciosa mundial y el LTAG. Los Estados destacan los parámetros rectores clave basados en el marco mundial, que incluyen: i) el reconocimiento del CORSIA como norma de sostenibilidad para los SAF; ii) la no discriminación y neutralidad técnica con respecto a las materias primas y las vías de producción de SAF, siempre que cumplan los criterios del CORSIA; iii) la agilización de la aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de ofrecer más oportunidades para los países en desarrollo, en una descarbonización más inclusiva de la aviación internacional; y iv) el apoyo a la implementación y la financiación.

16.30 En la nota WP/249, el Canadá, Costa Rica, Ghana, Guinea Ecuatorial, el Japón, Kenya, Papua Nueva Guinea, la República de Corea, la República Dominicana, Rwanda, la CEAC y sus Estados miembros⁵, y la UE y sus Estados miembros⁶, con el copatrocino de México, presentan las opiniones de los Estados miembros de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC) y piden a la Asamblea que reciba favorablemente la metodología de monitoreo y notificación del LTAG, el Marco mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, fomente la participación mundial en el CORSIA, refuerce los programas OACI de creación de capacidad y apoyo a la implementación y ponga en marcha la iniciativa del polo de inversiones Finvest de la OACI.

16.31 En la nota WP/481, Colombia, con el apoyo de 17 Estados miembros de la CLAC⁷, hace hincapié en el papel fundamental de los SAF para alcanzar el LTAG y destaca las dificultades financieras y técnicas a las que se enfrentan los Estados en la transición a ese tipo de combustibles. Propone la creación de un observatorio de la información y la elaboración de una “Perspectiva sobre los SAF” para aumentar la disponibilidad de datos y la transparencia y contribuir a que se tomen decisiones fundamentadas. También pide que se elaboren orientaciones complementarias sobre la aplicación de incentivos flexibles y salvaguardias relacionadas con los precios del petróleo y las materias primas, así como mecanismos para fortalecer el monitoreo de los avances del Programa ACT-SAF.

16.32 En la nota WP/365, revisión 1, presentada por Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC⁸ y por EUROCONTROL, se subraya la

⁴ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

⁵ Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República de Moldova, Rumanía, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

⁶ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

⁷ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

⁸ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye, Ucrania y Reino Unido.

importancia de seguir avanzando hacia la consecución del LTAG, pide que se respalte la metodología de monitoreo y notificación del LTAG y que se aplique sin demora. Se pide que se examine periódicamente el Anexo 16 en consonancia con los avances en diseño y tecnología y que se reconozca el Marco Mundial acordado en la CAAF/3 mediante la actualización de la resolución A41-21, y se manifiesta la necesidad de comprender y hacer frente a los efectos de las emisiones ajenas al CO₂. Además, se señala que el CO₂ residual se mantendrá y que serán necesarias medidas adicionales, incluidas las remociones de carbono, para alcanzar el LTAG.

16.33 En la nota WP/367, presentada por Dinamarca, en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL y copatrocinada por el Japón, se expresa la opinión de que la consecución del LTAG requeriría esfuerzos extraordinarios, incluida la solidaridad, la cooperación y la asistencia entre Estados, para que todos ellos obtengan los beneficios ambientales y socioeconómicos que se esperan como resultado de alcanzar las cero emisiones netas. Se destaca la ampliación de los programas ACT-SAF y ACT-CORSIA de la OACI, se pide que se siga ampliando y acelerando el apoyo técnico y se alienta a todos los Estados y a la industria a contribuir. Se insta a dar prioridad a la puesta en funcionamiento del polo de inversiones Finvest de la OACI, para facilitar el acceso a los proyectos de descarbonización de la aviación a fin de promover una mayor distribución geográfica de SAF, LCAF y otras energías más limpias.

16.34 En la nota WP/396, Honduras, en representación de los Estados miembros de la COCESNA, destaca la elevada vulnerabilidad de la región al cambio climático y reseña las actividades de la Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS), que reflejan el interés común de los Estados centroamericanos en fomentar un sistema de transporte aéreo sostenible y promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, el crecimiento económico, la mejora de los servicios, la eficiencia y la protección del medio ambiente. Hace hincapié en la necesidad de cooperación entre los Estados para lograr el LTAG y pide que se coordine la cooperación bilateral, multilateral y Sur-Sur en cuanto a recursos técnicos y financieros para la aplicación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ en la aviación.

16.35 En la nota WP/126, revisión 1, la Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos y Nigeria destacan el papel fundamental de los LCAF en el avance hacia la implementación del CORSIA, el LTAG y el Marco Mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación. Los Estados instan a los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) aprobados por la OACI a agilizar la preparación de los requisitos del sistema sobre certificación de LCAF, al CAEP a dar prioridad a las solicitudes de SCS que buscan la aprobación tanto para SAF como para LCAF, a aplicar procesos más flexibles, incluido el calendario para la presentación de solicitudes de SCS. Asimismo, se insta a los Estados miembros de la OACI a que respalden y aporten recursos al Grupo de Evaluación de SCS del CAEP. Los Estados instan al Consejo de la OACI a que intensifique su comunicación a fin de informar a los nuevos mecanismos de certificación de la sostenibilidad que se postularon sobre la oportunidad de solicitar su admisibilidad para el CORSIA, con prioridad para los mecanismos que busquen la aprobación tanto para los LCAF como para los SAF.

16.36 En la nota WP/458, la República Bolivariana de Venezuela, apoyada por 15 Estados miembros de la CLAC⁹, destaca la necesidad urgente de que la OACI intensifique la asistencia y la creación de capacidad de los Estados para la adaptación a los efectos del cambio climático en la aviación. Pone de relieve los riesgos derivados de los fenómenos meteorológicos extremos y la subida del nivel del mar que afectan a las infraestructuras y operaciones de la aviación. Pide a la OACI que lleve a cabo estudios sobre los efectos del clima, elabore textos de orientación para apoyar la formulación de planes de adaptación de

⁹ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

la aviación basados en los riesgos, preste asistencia para la creación de capacidad y aliente a los Estados a compartir experiencias y mejores prácticas sobre medidas de adaptación.

16.37 En la nota WP/279, revisión 1, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Brasil, la Asociación de Servicios Aeroportuarios (ASA World), el Consejo Internacional de Aviación Ejecutiva (IBAC) y el Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), con el copatrocino de Kazajstán, la República Dominicana y Trinidad y Tabago, subrayan la importancia de que la industria acceda a una energía suficiente, confiable y con bajas emisiones de carbono para satisfacer la creciente demanda y los objetivos de descarbonización de la OACI y la aviación, y de permitir futuras soluciones sostenibles para el transporte aéreo. Se insta al desarrollo y la aplicación de marcos que faciliten la ejecución de proyectos de energía renovable y con bajas emisiones de carbono en los aeropuertos, así como los programas correspondientes de creación de capacidad y asistencia técnica y se proponen enmiendas específicas a la resolución A41-21 de la Asamblea.

16.38 En la nota WP/382, revisión 1, el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), con el copatrocino de ACI, IBAC e ICCAIA, reafirma el apoyo de la industria del transporte aéreo al LTAG, el CORSIA, las conclusiones derivadas de la CAAF/3 y el trabajo desempeñado por la OACI para apoyar el progreso continuo hacia estos objetivos climáticos. Se explica que, a escala nacional y regional, los gobiernos deberían implementar un entorno de políticas de apoyo para el despliegue de tecnología, mejoras de la infraestructura, opciones de baja emisión de carbono y SAF, teniendo en cuenta además las necesidades de la aviación dentro de las estrategias gubernamentales para el hidrógeno. También se destaca el papel del sector energético, las instituciones financieras y los clientes en el apoyo de la transición energética.

16.39 En la nota WP/338, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocino de Malasia, la República Dominicana y Singapur, insta a los Estados a abordar las consecuencias no deseadas de los recientes mandatos sobre SAF que aumentan los costos, distorsionan los mercados y afectan a la capacidad de las líneas aéreas para declarar beneficios ambientales. Asimismo, se pide la adopción de medidas de política más energéticas para aumentar la producción de SAF e integrar una sólida metodología mundial de contabilización y notificación de SAF con el fin de facilitar la declaración de los beneficios medioambientales de estos combustibles de conformidad con el CORSIA y otros métodos recomendados aplicables reconocidos internacionalmente.

16.40 En la nota WP/384, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) propone medidas para fortalecer la capacidad de la OACI para alcanzar el LTAG mediante: la realización de un análisis para proponer una vía con objetivos intermedios de reducción de emisiones de CO₂ en consonancia con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París; la actualización de la resolución A41-21 de la Asamblea para reconocer que las emisiones distintas del CO₂ representan una proporción significativa del calentamiento climático neto de la aviación internacional y la mayor promoción de la labor de fomento de la ciencia, el establecimiento de objetivos y la mitigación; y una evaluación de la trayectoria integrada del impacto de las emisiones de CO₂, así como de las emisiones distintas del CO₂ hasta 2050.

16.41 El comité toma nota de las siguientes notas de información: WP/570 y WP/573 presentadas por China, WP/517 y WP/518 presentadas por Italia, WP/303 presentada por Kazajstán, WP/579 presentada por Malasia, WP/490 presentada por Noruega, WP/57 presentada por Omán, WP/575 presentada por Arabia Saudita, WP/565 presentada por Türkiye, WP/366 y WP/368 presentadas por Dinamarca en nombre de la UE y sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL, WP/554 presentada por Indonesia y Timor-Leste, WP/131 presentada por Arabia Saudita, Egipto, Emiratos Árabes Unidos y Nigeria y, WP/121 presentada por Uruguay y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC, WP/560 presentada por el ACI, WP/339 presentada por la IATA, WP/491 presentada por el ICCAIA, WP/385 presentada por la ICSA, y WP/274 presentada por la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA).

16.42 El comité reconoce los avances sustanciales desde la última Asamblea, entre los que cabe destacar la adopción del Marco Mundial de la OACI por la CAAF/3 y la aprobación de la hoja de ruta de la OACI por el Consejo. También reconoce a este respecto la elaboración de la metodología para el monitoreo y la notificación del LTAG (LMR), así como los progresos de la iniciativa OACI de planes de acción estatales, los eventos de evaluación del LTAG y las herramientas de seguimiento. El comité recuerda el carácter colectivo del LTAG y de la visión ambiciosa mundial, que no atribuyen obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones individualmente a ningún Estado. El comité hace hincapié en la importancia de un LMR transparente, de actualizaciones periódicas de los planes de acción estatales e invita a los Estados a adoptar medidas políticas adecuadas en apoyo del progreso hacia el LTAG. El comité también reconoce la necesidad de que la OACI siga de cerca el avance de los cuatro elementos constitutivos para la implementación de la hoja de ruta de la OACI.

16.43 El comité reitera que los criterios de sostenibilidad del CORSIA, la certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida empleados para combustibles admisibles en el marco del CORSIA deberían utilizarse como base aceptada para la admisibilidad de los combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación internacional, haciendo hincapié en la importancia de su expansión a escala mundial en todas las regiones. En este sentido, alienta a los Estados a continuar participando en las actividades de la OACI para acelerar el análisis y la aprobación de los valores durante el ciclo de vida respecto de nuevas fuentes de combustible y vías de producción, y su certificación de sostenibilidad, con un enfoque globalmente armonizado, a la vez que pone de relieve la importancia de contar con una sólida metodología mundial de contabilización y notificación de los SAF.

16.44 En particular, respecto de las cuestiones vinculadas a los LCAF, si bien reconoce que actualmente no existen mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) que certifiquen los LCAF, el comité enfatiza la importancia de acelerar los procesos de evaluación y aprobación de la OACI respecto de los nuevos SCS para combustibles admisibles en el marco del CORSIA (SAF y LCAF) de acuerdo con lo solicitado por la CAAF/3, con miras a facilitar una mayor participación de los Estados, sin excluir ninguna fuente de combustible, vía de producción, materia prima o tecnología particular, y, en este sentido, subraya la necesidad de contar con procedimientos oportunos y flexibles de evaluación, sin afectar el cumplimiento de los requisitos del CORSIA. El comité alienta asimismo a los Estados a participar en la labor técnica de la OACI relativa a los LCAF y subraya la importancia de que exista una mayor concientización respecto de las medidas que deben adoptarse para desarrollar y poner en mercado LCAF, trabajando con el objetivo de que ningún país se quede atrás.

16.45 El comité reconoce el avance en el apoyo a la implementación y la financiación de medidas de descarbonización en la aviación. Reconoce las contribuciones voluntarias y el avance en el marco del programa ACT-SAF de la OACI, a la vez que alienta a todos los Estados y partes interesadas a participar y continuar poniendo a disposición recursos adicionales, y solicita a la ICAO que siga ampliando las actividades en este sentido en tanto lo permitan sus recursos. Como próximo paso, el comité solicita a la OACI que se tomen como base los programas ACT-SAF y ACT-CORSIA para crear un programa ACT-LTAG que incluya otras medidas de descarbonización de la aviación, tomando nota de las repercusiones en cuanto a recursos. El comité acoge con beneplácito la nueva plataforma Finvest de la OACI, incluida la colaboración con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), y solicita su plena puesta en marcha. El comité reconoce asimismo la importancia de contar con iniciativas y plataformas regionales que permitan el apoyo a la implementación y la financiación para la descarbonización de la aviación.

16.46 Con respecto a la consideración del establecimiento de iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI de acuerdo con lo solicitado por la última Asamblea, el comité reconoce la urgencia e importancia de aumentar la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación, y pide al Consejo que tome medidas urgentes para

ejecutar las recomendaciones a corto plazo identificadas en el apéndice G de la nota de estudio WP/25 para mejorar el marco y los sistemas existentes de financiación y las iniciativas de financiación para seguir impulsando el avance hacia la consecución del LTAG y la aplicación del Marco Mundial para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. El comité pide asimismo al Consejo que cree una línea de trabajo para identificar las brechas y necesidades de financiación, y estudiar formas de encarar las opciones a largo plazo señaladas en el apéndice G de la nota de estudio WP/25, incluidos los aspectos de factibilidad, e informe al respecto a la Asamblea de la OACI en su 43º período de sesiones.

16.47 El comité expresa un amplio respaldo para que la OACI continúe trabajando en medidas de adaptación al cambio climático. Reconoce la importancia de la labor de la OACI, en colaboración con los Estados y los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa, junto con las posibles medidas de adaptación en respuesta a dichas repercusiones. En este sentido, el comité toma nota de la importancia de la labor que realiza el CAEP en esta materia, incluido el Informe de síntesis sobre la adaptación al cambio climático de la OACI recientemente actualizado y la determinación de los efectos sobre los costos del cambio climático como parte de la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG, y alienta al Consejo a elaborar nuevos textos de orientación e iniciativas de asistencia para facilitar el desarrollo de planes de adaptación al cambio climático para la aviación por parte de los Estados, tomando nota de los recursos limitados de la Secretaría para la consecución de estos objetivos. El comité alienta asimismo a la cooperación entre los Estados para que compartan sus experiencias en relación con las medidas de adaptación al cambio climático para la aviación.

16.48 Respecto de las emisiones de la aviación internacional distintas del CO₂, el comité reconoce el avance que se logró desde la última Asamblea, incluida la celebración del simposio de la OACI sobre emisiones de aviación distintas del CO₂ y la creación del grupo de coordinación de emisiones ajenas al CO₂ del CAEP. El comité pide a la OACI que siga poniendo a disposición un foro para la mejora del conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación más allá de las emisiones de CO₂, que incluya las implicaciones de costos de las posibles medidas. Tomando nota de las importantes incertidumbres que aún existen sobre este tema, muchos Estados no apoyan proseguir la labor orientada a la adopción de medidas en respuesta a tales impactos.

16.49 El comité reconoce las inquietudes planteadas en torno a los gravámenes/impuestos de las emisiones de la aviación internacional, que también se sometieron para su tratamiento en el marco la cuestión 17, Protección del medioambiente – CORSIA, en las notas WP/295, presentada por la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en nombre de 21 Estados árabes; WP/122, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados africanos; y WP/322, presentada por la IATA; así como también se sometieron para su tratamiento en el marco de la cuestión 26, Desarrollo económico del transporte aéreo, en las notas WP/181, presentada por Estados Unidos, y WP/267, presentada por la IATA.

16.50 En este sentido, el comité pide a la OACI y a sus Estados miembros que promuevan el reconocimiento de los esfuerzos y logros de la OACI tendientes a descarbonizar la aviación internacional y que expresen su profunda preocupación acerca de las propuestas de utilizar la aviación internacional como posible fuente de movilización de fondos para la financiación climática de otros sectores para evitar que la aviación internacional deba contribuir desproporcionadamente con ese fin, coordinando con representantes gubernamentales y delegaciones nacionales ante los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales pertinentes. El comité alienta a la OACI a que siga cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y proporcionándoles información

pertinente a fin de mantener el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación civil internacional y el cambio climático.

16.51 Con respecto al proyecto de resolución de la Asamblea que se adjunta a la nota WP/27, el comité considera y acuerda las siguientes enmiendas adicionales:

- a) la inclusión de un nuevo párrafo dispositivo 16 *quater*. sobre la creación del programa ACT-LTAG de la OACI, como se indica a continuación:

*16 quater. Pide al Consejo que cree el programa ACT-LTAG como marco estructurado e integral para favorecer la elaboración y la actualización de planes de acción estatales a fin de contribuir voluntariamente a la consecución del LTAG, aprovechando iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, y colaborando con iniciativas y plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);*

- b) el reconocimiento de la contribución de los aeropuertos a la descarbonización en los párrafos preambulares y dispositivos actuales en relación con los aeropuertos, como se indica a continuación:

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y, noviembre de 2021 y abril de 2024, y reconociendo la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía el papel crítico de los aeropuertos en la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la descarbonización del transporte aéreo con miras a la consecución del LTAG y la importancia de la resiliencia de los aeropuertos;

25.c) Pide a los Estados que: desarrollen e implementen marcos que faciliten la ejecución de proyectos de descarbonización en los aeropuertos, como el almacenamiento de energía e infraestructura, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y

26.c) Pide al Consejo que: continúe proporcionando facilitando la creación de capacidad y la asistencia técnica, y proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir las enseñanzas extraídas y las mejores prácticas en los aeropuertos;

16.52 El comité conviene en recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

Resolución 16/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

Reconociendo que la labor de la Organización respecto al medioambiente contribuye a 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, incluido el ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”, el ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación” y el ODS 13 “Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos”;

*Considerando que, en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;*

Considerando que en el informe especial del IPCC y los informes de evaluaciones se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono; y reconociendo la necesidad de que la Organización siga proporcionando un foro para profundizar el conocimiento científico de los impactos climáticos de la aviación y explorar medidas para hacer frente a dichos impactos la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

Reconociendo que las emisiones de la aviación internacional siguen representando menos del 2 % de las emisiones totales mundiales de CO₂, y que se proyecta que aumenten como resultado del crecimiento permanente del transporte aéreo, a menos que se tomen medidas para reducirlas;

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida que se produzcan interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático;

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los “combustibles del transporte aéreo internacional” (aviación internacional) trabajando por conducto de la OACI (artículo 2.2);

Considerando que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

Considerando que el Pacto de Glasgow por el Clima, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en noviembre de 2021, reafirma el objetivo mundial a largo plazo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que la temperatura no aumente más de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría significativamente los riesgos y los impactos del cambio climático y que el Pacto de Glasgow por el Clima también reconoce que los impactos del cambio climático

serán mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C en comparación con 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C;

Reconociendo los objetivos ambiciosos mundiales para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones y lo reafirmó en sus 38º, 39º, y 40º y 41º períodos de sesiones en 2013, 2016, y 2019 y 2022, respectivamente;

Recordando *Reconociendo* la abundante labor desplegada por la OACI, para explorar la factibilidad de un objetivo ambicioso mundial para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2 °C y 1,5 °C del Acuerdo de París;

~~Reconociendo el intercambio de información y el proceso consultivo que se lleva adelante sobre la factibilidad de un LTAG para la aviación internacional, que comprende la evaluación de la OACI sobre los avances en la reducción dentro del sector de las emisiones de CO₂ y la convocatoria de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) y la reunión de alto nivel sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, desde el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;~~

Reconociendo que el *Informe de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional*, que evalúa la factibilidad técnica a escala mundial de distintas hipótesis de reducción de emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación, sirve sirvió de base para la consideración y la adopción del objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2022 como contribución al logro del objetivo de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada Estado (como el nivel de desarrollo, la madurez de los mercados de aviación, el crecimiento sostenible de su aviación internacional, la transición justa y las prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) determinarán la capacidad de cada uno de ellos para contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos ;

~~Reconociendo que los objetivos ambiciosos mundiales para el sector de la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible de un 2 % al año y mantener las emisiones netas de carbono en el mismo nivel a partir de 2022 no permiten lograr el nivel de reducción necesario para reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático, y que se necesitan objetivos más ambiciosos para establecer una vía sostenible para la aviación;~~

Afirmando que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO₂ en un promedio de 1,5 % anual de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y alcanzar el objetivo a largo plazo de cero para 2050;

Reconociendo la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG elaborada por el Consejo, con la contribución técnica del CAEP Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), para evaluar los avances en la implementación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, incluida la reducción de emisiones de CO₂ pasadas y futuras y el costo

de los esfuerzos para concretar el LTAG, la repercusión en el desarrollo del sector, así como el impacto del cambio climático en los costos de la aviación internacional;

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y reconociendo su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de las circunstancias nacionales diferentes;

Reconociendo también los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que esta resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus objetivos ambiciosos mundiales, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías, combustibles de aviación sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones, así como la posible evolución de las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80 % más eficientes que en la década de los sesenta en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro, y *observando a la vez* un ritmo sin precedentes de aparición de nuevas tecnologías e innovaciones de transición hacia una aviación verde;

~~*Reconociendo la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO₂ para los aviones por el Consejo en marzo de 2017 y la necesidad de mantenerla actualizada con las últimas mejoras de las tecnologías de eficiencia de aeronaves;*~~

Reconociendo la necesidad de que la OACI elabore normas y métodos recomendados y textos de orientación y/o los actualice oportunamente para acoger las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda;

Acogiendo con beneplácito la más reciente norma de certificación de emisiones de CO₂ para aeronaves recomendada por el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación CAEP y la necesidad de mantenerla actualizada a la luz de las más recientes mejoras tecnológicas en la eficiencia de las aeronaves;

Reconociendo la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de estas últimas;

Reconociendo que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO₂ de las aeronaves;

Acogiendo con beneplácito la evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y el Bloque 1, y los resultados del análisis mundial de eficiencia del vuelo horizontal y vertical;

Acogiendo con beneplácito la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017, mayo de 2019 y, noviembre de 2021 y abril de 2024, y ~~reconociendo la importante función de los aeropuertos en la distribución de nuevas fuentes innovadoras de energía~~ el papel crítico de los aeropuertos en la puesta en mercado y distribución de energías más limpias para la descarbonización

del transporte aéreo con miras a la consecución del LTAG y la importancia de la resiliencia de los aeropuertos;

Tomando nota de que la primera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos de noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación, y de que; *Tomando nota también de que la CAAF/1 estableció un el Marco Mundial OACI para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF)* establecido por la CAAF/1 se ha integrado a las herramientas de la OACI para el seguimiento de energías más limpias mediante el las cuales se ha registrado el progreso, incluido el número creciente de procesos de conversión de combustibles y de aeropuertos que distribuyen este tipo de combustibles a más vuelos comerciales;

Tomando nota asimismo de que la segunda Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como de la necesidad de actualizar la Visión 2050 cuantificando la proporción de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

Reconociendo que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa, de los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y de otras energías más limpias para la aviación que han de tener el impacto más grande en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para 2050, según el informe del LTAG de la OACI, y que es necesario introducir políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

Reconociendo los adelantos permanentes en combustibles de sustitución directa, tales como los combustibles de aviación sostenibles (SAF) y los combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) como medio para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, y *acogiendo con beneplácito* el desarrollo de nuevos combustibles y de nuevas fuentes de energía más limpia para la aviación, incluido el uso de hidrógeno y electricidad de fuentes renovables;

Reconociendo la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad, incluyendo; *Reconociendo* que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles que se formulan y actualizan como parte del trabajo para la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y que deberían utilizarse como el fundamento aceptado para la admisibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias utilizadas en la aviación internacional;

Acogiendo con beneplácito la adopción en la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos en noviembre de 2023 (CAAF/3) del Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluida la visión ambiciosa mundial, cuyo objetivo es facilitar la ampliación a escala mundial del desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, proporcionando más claridad, coherencia y previsibilidad a todas las partes interesadas sobre las políticas, los reglamentos, el apoyo a la implementación y la financiación y las inversiones necesarias, para que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir a las reducciones de emisiones que se esperan de dichas energías más limpias para la aviación y de beneficiarse de ellas *Reconociendo la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos*

~~(SE4ALL), como parte de la contribución de la Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos~~

Acogiendo también con beneplácito la aprobación por parte del Consejo, en junio de 2024, de la Hoja de Ruta OACI para la implementación de los resultados de la CAAF/3 y el LTAG, como documento vivo para monitorear y reflejar un progreso equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación y financiación;

Recordando la resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el anexo de la resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el anexo de las resoluciones A38-18, A39-2, y A40-18 y A41-21 de la Asamblea y que se reproducen en el anexo de esta resolución;

*Tomando nota de que la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la ~~iniciativa~~ el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO₂* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);*

Acogiendo con satisfacción que, en julio de 2022-2025, 133150 Estados miembros que representan más del 98 99 % del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI planes de acción;

Reconociendo la necesidad de seguir elaborando y actualizando los planes de acción estatales, incluida la cuantificación con herramientas prácticas de los beneficios por reducción de emisiones de CO₂, para lograr una aviación e infraestructura sostenibles con la mira puesta en las innovaciones para proteger el medioambiente;

Reconociendo las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Afirmando que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

Reconociendo la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

Acogiendo con beneplácito el ~~lanzamiento~~ los avances del Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF) para facilitar la ampliación a nivel mundial del desarrollo y la puesta en mercado ~~despliegue~~ de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y que entre otras cosas prevé reconociendo la importancia del establecimiento de asociaciones, iniciativas y la cooperación internacional entre Estados y partes interesadas pertinentes, como parte del objetivo ~~la iniciativa Ningún País se Queda Atrás~~ (NLCB);

Reconociendo la necesidad de invertir USD 3,2 billones en la producción de energías más limpias para la aviación hasta 2050, y que según el informe del LTAG se necesitarán inversiones adicionales para otras medidas de reducción de CO₂ en la aviación, como las tecnologías de aeronaves y las mejoras operacionales, y acogiendo con beneplácito el establecimiento de iniciativas como la ACT-SAF de la OACI y el polo de inversiones Finvest de la OACI para acelerar el desarrollo y facilitar un mejor acceso a la inversión pública y privada y a la financiación proveniente de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, sobre todo para países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

Reconociendo que, en respuesta al pedido formulado por el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el Consejo ha considerado el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de financiamiento de la acción climática bajo la égida de la OACI y sus posibles dificultades financieras, institucionales y jurídicas;

Reconociendo que, según los últimos informes del IPCC, se observan avances en la planificación e instrumentación de la adaptación al cambio climático en todos los sectores y regiones pero la distribución sigue siendo desigual, con múltiples carencias de adaptación que suponen posibles vulnerabilidades en infraestructura de transporte clave como los sistemas e infraestructuras de la aviación internacional, lo que significa que sus normas de diseño deberían tener debidamente en cuenta los impactos climáticos y riesgos que se proyectan;

Reconociendo que se necesitan más condiciones habilitantes para la implementación de medidas de adaptación al cambio climático a largo plazo, en especial para los aspectos más vulnerables del sistema y la infraestructura de aviación, que permitan elevar el nivel de alistamiento del sector de la aviación internacional para hacer frente a los episodios climáticos extremos y disruptivos que se proyectan;

Reconociendo la importancia del trabajo en curso realizado por la OACI, en cooperación con los Estados y los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, para determinar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa, junto con las opciones de medidas de adaptación que se han definido; y

Reconociendo el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración y las actualizaciones periódicas de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones correspondientes al público pasajero que viaja por vía aérea, y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

La Asamblea:

1. *Resuelve que esta resolución, junto con la resolución A41-20A42-xx: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local y la resolución A41-22A42-xx: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) sustituyen a las resoluciones A40-17, A40-18 y A40-19A41-20, A41-21 y A41-22 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;*

2. *Pide al Consejo que:*

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;

- b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare las propuestas concretas que se requieran con soluciones técnicas y medidas basadas en el mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;

3. *Reitera* que:

- a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2 % en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2 % a largo plazo de 2021 hasta 2050, como objetivo ambicioso mundial, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que los objetivos que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;

6. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como objetivo ambicioso colectivo mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones, reconociendo al mismo tiempo el objetivo ambicioso mundial a largo plazo expresado en la cláusula 7 a continuación;

7. *Resuelve asimismo* que, además del objetivo ambicioso mundial a mediano plazo de la cláusula 6 precedente, se aliente a la OACI y a sus Estados miembros a trabajar mancomunadamente para alcanzar un objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050 como contribución al logro de la meta de temperatura del Acuerdo de París, reconociendo que las circunstancias especiales y respectivas capacidades de cada Estado (p.ej., su nivel de desarrollo, madurez de sus mercados de aviación, crecimiento sostenible de la aviación internacional, transición justa, y prioridades nacionales de desarrollo del transporte aéreo) incidirán en su capacidad de contribuir al LTAG dentro de sus propios plazos nacionales;

8. *Sin dejar de reconocer* que el LTAG es un objetivo ambicioso mundial colectivo que no impone a ningún Estado obligaciones o compromisos específicos individuales en forma de objetivos de reducción de

emisiones, insta a cada uno de los Estados a contribuir al logro del objetivo de manera social, económica y ambientalmente sostenible y de acuerdo con las circunstancias nacionales;

8 bis. Subraya la necesidad de ampliar a escala mundial el desarrollo y la puesta en mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, de los que se espera la contribución más grande a la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación para tender a la consecución del LTAG; y resuelve que la OACI y sus Estados miembros se esfuerzen por alcanzar una visión colectiva ambiciosa mundial de reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5 % para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación (en comparación con la no utilización de energías más limpias). En la consecución de esta visión, las circunstancias especiales de cada Estado y sus respectivas capacidades determinarán la capacidad de cada uno para contribuir a la visión dentro de sus propios tiempos, sin imponer obligaciones o compromisos específicos en forma de objetivos de reducción de emisiones a ningún Estado en particular.

9. Pide al Consejo que, con el aporte técnico del CAEP, implemente la metodología de monitoreo y notificación (LMR) del LTAG para evaluar los avances en la aplicación de las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ con miras a la consecución del LTAG, nutriendo el funcionamiento de la LMR con información de la evaluación anual del LTAG de la OACI, sus herramientas de monitoreo, y los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y otras fuentes de información, incluido el monitoreo de los avances en los medios de apoyo a la implementación y la financiación. La metodología LMR también incorpora el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, incluidas la evaluación anual del LTAG de la OACI y la convocatoria de la CAAF/4 a más tardar en 2028 con miras a actualizar la ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones. A este respecto, el Consejo presentará las actualizaciones necesarias sobre la LMR para su consideración en el 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI; que vigile periódicamente los avances en la implementación de todos los elementos del paquete de medidas hacia la concreción del LTAG a través del proceso de evaluación medioambiental de la OACI; el reexamen de la Visión de la OACI sobre los SAF; una valoración más profunda de los efectos, tanto en términos de reducción de emisiones de CO₂ como de costos, que puede tener un panorama cambiante en la aviación internacional y en las regiones y países, en particular los países en desarrollo, y en el desarrollo del sector, así como la repercusión en costos de las iniciativas y medidas para concretar el LTAG; la información de los planes de acción estatales para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional; y los medios de ejecución. Para tal fin, el Consejo considerará qué metodologías se requieren para el seguimiento de dichos avances e informará al respecto en un futuro período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

9 bis. Pide al Consejo que siga monitoreando y actualizando la Hoja de Ruta OACI para la aplicación de los resultados de la CAAF/3 y del LTAG, como documento vivo, a la vez que mantenga un avance equilibrado entre los cuatro elementos constitutivos interdependientes sobre política y planificación, marco regulatorio, apoyo a la implementación, y financiación;

10. Sigue alentando a todos los Estados a actualizar y presentar a la OACI planes voluntarios de acción para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, con la descripción de las respectivas políticas, medidas, hojas de ruta y proyecciones de largo plazo;

11. Invita a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2024 2027 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada relativa al logro de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que

esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia para poder ejecutarlas, para que la OACI pueda adaptar a las necesidades del Estado las medidas de creación de capacidad y de apoyo a la implementación, incluida la facilitación del acceso a financiación y fondos;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados准备n y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2024 2027, lo que comprende la cooperación y asistencia para definir posibles fuentes de financiación para la descarbonización de la aviación en colaboración con instituciones financieras y otras organizaciones pertinentes, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO₂;

14 bis. *Pide específicamente* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, lleve a cabo un estudio de los sistemas de contabilización de combustible para la aviación internacional que se utilizan actualmente en el mercado abierto. El estudio incluiría una exploración preliminar del concepto de “compra y crédito” (“book and claim”) para evaluar su pertinencia y aplicabilidad, teniendo en cuenta las novedades de otros órganos de las Naciones Unidas, incluido el artículo 6 del Acuerdo de París. La intención del estudio sería comprender mejor esos sistemas y conceptos de contabilización y determinar posibles aspectos para investigar en más profundidad. Esta labor puede ayudar a determinar la función que en su caso podría desempeñar la OACI en apoyo de esos sistemas para facilitar el acceso de la aviación internacional a los beneficios medioambientales de los SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias cerciorándose de su integridad medioambiental, con miras a fomentar sin desincentivar la producción mundial de esos combustibles, en particular en los países en desarrollo;

15. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional y a notificar periódicamente a la CMNUCC las emisiones de CO₂ de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado en las medidas de implementación en el sector, basándose en información aprobada por sus Estados miembros;

16. *Reconociendo* que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO₂ procedentes de todas las fuentes, y *reiterando* la necesidad de considerables recursos económicos para efectuar la transición hacia energías más limpias para la aviación y el LTAG, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC y otros procesos pertinentes, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para la financiación climática de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

16 bis. *Reconoce* que la consecución del LTAG requiere un programa sólido, específico y adaptado a la creación de capacidad y al apoyo de la implementación, y que la OACI, la industria, el ámbito académico y otras partes interesadas pertinentes deben colaborar para llevar a cabo dicho programa, teniendo en cuenta

las diferentes circunstancias de los Estados y regiones y en consonancia con el objetivo la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

16 ter. *Pide* al Consejo que siga ejecutando el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI para asistir en la ampliación a escala mundial del desarrollo y puesta en el mercado de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación:

- a) proporcionando orientación e instrucción, incluida la formulación de políticas nacionales;
- b) compartiendo las mejores prácticas, a través de sus seminarios y herramientas de seguimiento;
- c) facilitando el establecimiento de asociaciones, la puesta en común de conocimientos y la cooperación técnica entre los socios del ACT-SAF;
- d) promoviendo la transferencia voluntaria de tecnología, en particular para los países en desarrollo y los Estados que tengan necesidades especiales, incluyendo competencias técnicas, fabricación, procesamiento y equipos;
- e) prestando asistencia para la elaboración de estudios de factibilidad y estudios de ejecución comercial;
- f) acelerando el desarrollo de proyectos específicos de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación (p. ej., aceleración de la evaluación de la sostenibilidad en los proyectos de SAF), como parte del Programa de Cooperación Técnica, lo que también puede facilitar el acceso a la financiación en virtud del polo de inversiones Finvest de la OACI en el inciso 18. c) siguiente;
- g) acercándose a los Estados y otras partes interesadas para que aporten recursos adicionales al Fondo Voluntario para el Medioambiente de la OACI en apoyo de las actividades mencionadas anteriormente en el marco del programa ACT-SAF, e *insta* a los Estados y demás partes interesadas a que hagan contribuciones periódicas y significativas al Fondo; y
- h) ampliando el programa ACT-SAF para añadir apoyo a la implementación de otras medidas de reducción de emisiones (p. ej., tecnología de aeronaves, medidas operacionales y de infraestructura) como un programa ACT-LTAG.

16 quater. *Pide* al Consejo que cree el programa ACT-LTAG como marco estructurado e integral para favorecer la elaboración y la actualización de planes de acción estatales a fin de contribuir voluntariamente a la consecución del LTAG, aprovechando iniciativas existentes, como los programas ACT-CORSIA y ACT-SAF, y colaborando con iniciativas y plataformas regionales con el fin de brindar una asistencia focalizada y práctica que se adapte a los contextos regionales y a las necesidades específicas de los Estados, en consonancia con el objetivo *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB);

17. *Reconoce* que la existencia de medios de ejecución, entre ellos la financiación, que guarden proporción con el grado de ambición favorecerá la concreción del LTAG, que demanda una ingente inversión de los Estados de acuerdo con sus circunstancias nacionales, y que la OACI podría valerse de diversas modalidades y/o mecanismos posibles para complementar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación mencionadas anteriormente y facilitar la financiación y las inversiones para la implementación de medidas específicas de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación;

18. *Pide al Consejo que:*

- a) profundice el compromiso y establezca redes y diálogos estructurados entre los Estados miembros y la comunidad financiera internacional y otras partes interesadas pertinentes, incluidas las instituciones financieras públicas y privadas, los entes inversores y aseguradores, así como las Naciones Unidas y otros fondos y vehículos de inversión reconocidos internacionalmente, con el fin de divulgar y promover las necesidades financieras para la consecución del LTAG, incluidos los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, y para identificar y promover oportunidades de financiación y fondos y dar prioridad a los proyectos de descarbonización de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;
- b) promueva y aliente a los Estados a utilizar los criterios de sostenibilidad de la OACI, que constituyen el fundamento aceptado para la elegibilidad de los SAF, los LCAF y otras energías más limpias para la aviación, ~~como taxonomía armonizada a escala mundial~~ para dar prioridad y facilitar el acceso financiero a los proyectos de energías más limpias para la aviación;
- c) siga adelante con la puesta en funcionamiento del polo de inversión Finvest de la OACI para facilitar el acceso a la inversión pública y privada y a la financiación de las instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional con miras a la consecución del LTAG, prestando especial atención a los SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación, sobre todo para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, tales como:
 - 1) desarrollo de una plataforma para conectar los proyectos de descarbonización de la aviación con capitales de inversión públicos y privados mediante una función de emparejamiento de inversiones y proyectos, ayudando así a quienes invierten a identificar y evaluar los proyectos, incluso a través de las asociaciones con las plataformas de financiación de otras organizaciones, de manera que se cumplan los requisitos técnicos de la OACI, tales como los criterios de sostenibilidad;
 - 2) trabajar con diversas partes interesadas para explorar mecanismos innovadores de financiación y mitigación de riesgos adaptados a la descarbonización de la aviación, incentivando las inversiones y promoviendo la colaboración entre las partes interesadas para movilizar los recursos financieros de manera eficaz (p. ej., fomentando las asociaciones público-privadas);
 - 3) colaborar con instituciones financieras, como los bancos de desarrollo, para crear vías de financiación de proyectos en distintos estados de madurez; y
 - 4) elaborar una base de datos de fuentes de financiación, junto con sus términos y condiciones, a la que pueden recurrir quienes desarrollen proyectos; y
 - 5) elaborar una guía práctica con plantillas de términos (condiciones básicas para satisfacer a los inversores) para la financiación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.
- d) al tiempo que reconoce la urgencia e importancia de aumentar la financiación de las medidas de descarbonización de la aviación, tome medidas urgentes para ejecutar las recomendaciones a corto plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida

de la OACI¹, para mejorar el marco y los sistemas existentes de financiación y las iniciativas de financiación para seguir impulsando el avance hacia la consecución del LTAG y el Marco Mundial OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias de la aviación, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares;

- e) cree una línea de trabajo para identificar las necesidades y brechas de financiación y estudiar formas de encarar las opciones a largo plazo identificadas a partir de la consideración del Consejo de posibles iniciativas de financiación para hacer frente al cambio climático o mecanismos de financiación bajo la égida de la OACI¹, incluidos los aspectos de factibilidad, e informe a la Asamblea de la OACI en su 43º período de sesiones; y
- f) seguir monitoreando los avances en los medios de apoyo a la implementación y financiación, como parte de la metodología LMR que figura en el párrafo 9 arriba;

18. *Pide al Consejo que:*

- a) ~~dé inicio a medidas o mecanismos específicos a fin de facilitar, especialmente para los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, un mejor acceso a la inversión privada y a la financiación de bancos de fomento y otras instituciones financieras para proyectos que contribuyan a la descarbonización de la aviación internacional, y que aliente la creación de más financiación para este fin;~~
- b) ~~siga considerando el establecimiento de una iniciativa de financiación o mecanismo de recaudación de fondos para el clima bajo la égida de la OACI, analizando las posibles dificultades financieras, institucionales y legales, e informe al respecto al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;~~
- e) ~~los incisos a) y b) precedentes sean complementarios de un programa sólido de asistencia y cooperación exclusivo para el LTAG que permita compartir información sobre mejores prácticas y dar orientación, asistencia para la creación de capacidades y otro tipo de asistencia técnica. Se acoge con beneplácito el Programa OACI de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción en SAF (ACT SAF), que debería ampliarse con la incorporación de apoyo para la implementación de otras medidas de reducción de emisiones, convirtiéndolo en un programa ACT LTAG de la OACI (p.ej., tecnologías de aeronave, mejoras operacionales, transformación de la infraestructura, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación);~~
- d) ~~fomente la transferencia voluntaria de tecnología, en particular a los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares, para permitirles adaptarse a las tecnologías de punta y contribuir más a la consecución del LTAG; y~~
- e) ~~en consonancia con el objetivo "Ningún País se Queda Atrás", inste a los Estados miembros a hacer contribuciones regulares y sustanciales al Fondo para el Medioambiente de la OACI para que la Organización pueda financiar actividades específicas vinculadas al LTAG, incluyendo el programa ACT SAF, y de esa forma asistir a los Estados en desarrollo y los Estados con necesidades particulares. Se alienta igualmente a los Estados a desarrollar proyectos específicos dentro del marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.~~

¹ Véase el apéndice G de la nota A42-WP/25.

19. *Pide* a los Estados que promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre La aviación y la atmósfera global y en los informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

19 bis. *Pide* al Consejo que, con la aportación técnica del CAEP, mejore la comprensión científica y despeje las incertidumbres de los impactos climáticos de la aviación, incluida la exploración de medios para cuantificar los posibles impactos climáticos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO₂ y las medidas tecnológicas y operacionales para tratar dichos impactos;

20. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la adaptación de los sistemas e infraestructura de la aviación internacional a los impactos y riesgos del cambio climático;
- b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;
- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico; y
- d) asista a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante diversos programas;

21. *Invita* al Consejo y a los Estados miembros a trabajar juntos con las organizaciones pertinentes hasta alcanzar el nivel máximo de progreso posible en la implementación de las medidas para la reducción de las emisiones de CO₂ dentro del sector de la aviación (p. ej., tecnología, operaciones y combustibles), reconociendo que la mayor repercusión posible en la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación provendrá de las medidas relacionadas con los combustibles;

22. *Alienta* al Consejo y a los Estados miembros a mantenerse al corriente de las innovaciones en tecnologías de aeronaves, nuevos tipos de operaciones que reduzcan las emisiones, y ~~SAF, LCAF, combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos contenido de carbono (LCAF) y otras fuentes más limpias de energía y otras energías más limpias para la aviación en consonancia con el objetivo la iniciativa Ningún País se Queda Atrás~~, para posibilitar su oportuna certificación y la oportuna actualización o elaboración de SARPS y orientación pertinente, según corresponda. Se insta a la OACI y a sus Estados miembros a seguir trabajando en los elementos del paquete de medidas para la concreción del LTAG, incluidos los señalados en las cláusulas 23 a 28 a continuación;

23. *Pide a los Estados que:*

- a) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves cada vez más eficientes en términos de consumo de combustible y faciliten que los fabricantes y explotadores de aeronaves puedan renovar la flota en forma económica, y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de la vida útil de las aeronaves, p. ej., mediante el reciclaje de aeronaves; y
- b) incentiven y aceleren las inversiones en investigación y desarrollo de nuevas aeronaves con cero emisiones de CO₂;

24. *Pide al Consejo que:*

- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO₂ de los aviones incorporando las últimas mejoras tecnológicas en eficiencia de aeronaves;
- b) oportunamente actualice y elabore normas y métodos recomendados (SARPS) y orientación pertinente para las nuevas tecnologías de aeronaves de avanzada, según corresponda; y
- c) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;

25. *Pide a los Estados que:*

- a) trabajen con los fabricantes, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), explotadores de aeronaves y de aeropuertos para acelerar la creación e implementación de rutas y procedimientos de navegación aérea y operaciones en tierra más eficientes para reducir las emisiones de la aviación, y que trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medioambiente;
- c) desarrollem e implementen marcos que faciliten la ejecución de proyectos de descarbonización en los aeropuertos, como el almacenamiento de energía y la infraestructura, y trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en aeropuertos verdes, incluidas las mejores prácticas de planificación, desarrollo, explotación y mantenimiento de aeropuertos; y
- d) consideren la conveniencia de evaluar el riesgo climático para fomentar la incorporación de medidas de adaptación al cambio climático en sus políticas climáticas y procesos de planificación nacionales en lo relativo a los sistemas e infraestructura de aviación internacional, según corresponda;

26. *Pide* al Consejo que:

- a) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales;
- b) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y los beneficios ambientales asociados a la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- c) continúe ~~proporcionando~~ facilitando la creación de capacidad y la asistencia técnica, y proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, desarrollo resiliente y adaptación al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir las enseñanzas extraídas y las mejores prácticas entre los aeropuertos;
- d) publique y mantenga orientaciones sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection); y
- e) aliente a los Estados a impulsar el desarrollo de sus sistemas e infraestructura de aviación favoreciendo criterios de resiliencia climática, ~~brindando orientación e intercambiando mejores prácticas~~, poniendo énfasis en la formulación de políticas que integren las acciones de mitigación y adaptación climática para avanzar en el desarrollo de una aviación sostenible.

27. *Pide* a los Estados que:

- a) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar la investigación y el desarrollo, introducción y uso apropiados de ~~SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación~~ ~~fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles con menos contenido de carbono (LCAF)~~, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos y otras políticas para promover la ampliación de la producción y la puesta en el mercado de fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, incluidos los SAF y LCAF, tomando nota de que la orientación de la OACI proporciona más detalles sobre estos posibles enfoques de políticas, y reconociendo la necesidad de tener en cuenta una combinación de políticas que puedan variar entre los Estados debido a sus circunstancias nacionales;
- c) trabajen con las partes interesadas pertinentes para acelerar la investigación, el desarrollo y la certificación de combustibles, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas, y la certificación de nuevas aeronaves y motores que funcionen exclusivamente con SAF para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible de combustible a escala comercial, en especial alentando y fomentando los contratos de compra de SAF y/o LCAF y favoreciendo la oportuna

introducción de los cambios que se necesiten en la infraestructura aeroportuaria y de abastecimiento de energía, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;

- d) reconozcan los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad, y la metodología para la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de dichos combustibles, que se elaboran y actualizan como parte de la labor para la implementación del CORSIA y deberían utilizarse como el principio básico aceptado para la admisibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación utilizados en la aviación internacional ~~los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua;~~ y
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes y de su combinación, y vigilen su producción a escala nacional;

28. *Pide* al Consejo que:

- a) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas a través de seminarios e instrucción, y facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía renovables y más limpias para la aviación, comprendidos los SAF y LCAF, que se incluyen en el programa ACT-SAF de la OACI ~~mediante seminarios regionales~~;
- b) mantenga las herramientas de monitoreo de energías más limpias ~~el Marco Mundial para los Combustibles Alternativos de la Aviación (GFAAF)~~, de la OACI;
- c) redoble los esfuerzos, con la aportación técnica del CAEP, para aumentar el número de mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS) aprobados por la OACI en todas las regiones y acelerar la certificación de la sostenibilidad de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación que cumplan los requisitos del CORSIA, sin excluir ninguna fuente de combustible, proceso de producción, materia prima o tecnología; y, a este respecto, acelerar el desarrollo y la aprobación de nuevos SCS y el análisis y la aprobación de los valores del ciclo de vida de las nuevas fuentes y procesos de producción de combustible;
- d)e) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los SAF, y LCAF y otras energías más limpias para la aviación e informando sobre los cambios experimentados en las emisiones de GEI de todo el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de los objetivos ambiciosos mundiales y la visión ambiciosa mundial;
- e)d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a SAF, y LCAF y otras energías más limpias para la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- f)e) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía Sostenible para Todas y Todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable; y
- g)f) continúe evaluando los avances en el desarrollo y la utilización de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación como parte de la metodología LMR y el monitoreo y examen de la visión ambiciosa mundial y el Marco Mundial OACI que figuran en la cláusula 9 anterior, y convoque la CAAF/4 a más tardar en 2028 a fin de actualizar la

~~ambición sobre la base de la evolución del mercado en todas las regiones fuentes más limpias de energía para la aviación como parte del proceso de evaluación de la OACI, y convoque la CAAF/3 en 2023 para reexaminar la Visión de la OACI sobre SAF, LCAF y otras fuentes más limpias de energía para la aviación para 2050, a fin definir un marco mundial con arreglo a la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y teniendo en cuenta las circunstancias y capacidades nacionales;~~

29. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexa y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y que mantenga y actualice orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático y las medidas de adaptación para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

30. *Pide* al Consejo que siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones del transporte de carga, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

Anexo

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían favorecer la attenuación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de los objetivos ambiciosos mundiales;
- d) las MBM deberían ser transparentes y de administración simple;
- e) las MBM deberían ser económicamente viables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO₂ de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;

- l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas en función del desempeño medido por la reducción o eliminación de emisiones de CO₂, según los casos;
 - m) las MBM deberían incluir disposiciones de minimis;
 - n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
 - o) cuando se logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
 - p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.
-

Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

17.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examina el asunto de la protección del medioambiente basándose en los informes del Consejo sobre la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y las propuestas del Consejo de actualizar la resolución A41-22 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)* (WP/28). Además, los Estados miembros y observadores presentan 12 notas: WP 103, 112 Revisión 1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382 Revisión 1 y 576.

17.2 En la nota WP/28, el Consejo informa sobre los progresos realizados por la OACI desde el 41º período de sesiones de la Asamblea en relación con el CORSIA, incluidas las actualizaciones de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos al CORSIA al igual que otros elementos pertinentes para su implementación y el apoyo para la implementación proporcionado en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, así como el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2025, que refleja que la implementación del CORSIA evoluciona bien y de acuerdo a lo previsto cuando se adoptó, en 2016. El Consejo propone además enmiendas a la resolución A41-22 de la Asamblea a la luz de las novedades que se han producido desde la última Asamblea.

17.3 En la nota WP/112, Revisión 1, China presenta su postura con respecto a las medidas relativas a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y a la importancia del enfoque de medidas de mercado (MBM) para lograr la descarbonización de la aviación internacional, en particular el CORSIA. En la nota se propone que la base de referencia del CORSIA ajustada que se adoptó en el 41º período de sesiones de la Asamblea se revise mediante una evaluación periódica que incluya, además de la descripción de las emisiones de la aviación internacional y de la oferta y demanda de compensación, una metodología con un sistema de indicadores acordes con los principios rectores para el diseño y la aplicación de MBM.

17.4 En la nota WP/263, la India expresa su postura con respecto al CORSIA, en particular en lo relativo a la necesidad de elaborar directrices adicionales sobre los procedimientos que han de seguir los Estados con respecto al tratamiento de cambios corporativos complejos para explotadores de aeronaves, como fusiones, escisiones, divisiones y adquisiciones en el contexto del cumplimiento del CORSIA. En la nota se propone incluir mecanismos de salvaguardia para esas situaciones con el fin de mantener la transparencia y la coherencia en cuanto al cómputo de las emisiones y las obligaciones de compensación en el marco del CORSIA de modo de intensificar la creación de capacidad y el intercambio de las mejores prácticas de notificación de emisiones.

17.5 En la nota WP/294, Pakistán presenta su postura con respecto al CORSIA, en particular en cuanto a la aplicación de la base de referencia y sus potenciales consecuencias económicas para los países en desarrollo. En este contexto, en la nota se señala que las obligaciones de compensación del CORSIA conllevan costos adicionales para los explotadores, especialmente para adquirir combustibles admisibles en el marco del CORSIA (CEF) y unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU). En la nota se propone reexaminar y ampliar los criterios de admisibilidad de CEF para incluir materias primas adicionales e incluir en la lista de CEEU las compensaciones generadas en el marco del mecanismo del artículo 6.4 del Acuerdo de París. Un Estado opina que la OACI ya cuenta con mecanismos para evaluar los requisitos de los combustibles y las emisiones admisibles en el CORSIA y que no debe haber mecanismos que se extiendan más allá de la OACI.

17.6 En la nota WP/219, Qatar reconoce la importancia del CORSIA como piedra angular de la política climática mundial para la aviación internacional, en particular en cuanto al rol de los CEF y las CEEU, así como de su implementación efectiva. En la nota también se resalta el papel crucial de los Estados miembros de la OACI en el apoyo a la implementación del CORSIA y se propone una serie de acciones para incrementar la disponibilidad de CEF y CEEU, en particular expedir cartas de autorización (LoA) para las CEEU y evitar el doble cómputo y la doble compensación entre el CORSIA y otros planes.

17.7 En la nota WP/103, los Emiratos Árabes Unidos expresan su apoyo a la implementación continua del CORSIA y destacan la pertinencia de su Registro Central (CCR) para notificar datos del plan, a la vez que mencionan algunas dificultades para gestionar el volumen de datos de las emisiones de CO₂, en particular en el caso de Estados con múltiples explotadores. Para superar esas dificultades, presentan una plataforma digital que será creada por los Emiratos Árabes Unidos, que posibilita la agregación centralizada y notificación de datos de emisiones nacionales, y ofrecen su ayuda a los Estados interesados en implementar plataformas similares.

17.8 En la nota WP/295, la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en nombre de 21 Estados árabes,¹ presenta las opiniones de sus Estados miembros sobre la implementación actual y futura del CORSIA y reafirma el papel del plan como única medida mundial basada en el mercado (MBM) para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. En la nota se expresan preocupaciones sobre nuevas medidas de mercado unilaterales o regionales y propuestas de impuestos a la aviación como fuente de financiación climática, lo cual afectará la implementación efectiva del CORSIA. Se resalta también la participación de sus Estados miembros en el CORSIA, el rol del programa ACT-CORSIA de la OACI y la necesidad de un enfoque coordinado para mantener una oferta adecuada de CEEU que incluya el otorgamiento de cartas de autorización.

17.9 En la nota WP/122, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de 54 Estados miembros², expresa su apoyo a la implementación continua del CORSIA, un marco robusto que

¹ Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez, Yemen.

² Argelia, Angola, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho,

constituye la única MBM mundial para la aviación internacional. Se presenta además el progreso de los Estados miembros de la CAFAC en la implementación del CORSIA y se destaca que el número de Estados de África que participan voluntariamente en el plan ha ido en aumento durante toda la fase piloto y la primera fase de implantación. Se ahonda también en las posibles dificultades que plantearía la existencia de MBM regionales y de otros impuestos y gravámenes, puesto que supondría contar con mecanismos adicionales de vigilancia, notificación y verificación (MRV) u otras superposiciones de requisitos, lo cual podría llevar a una competencia desleal entre explotadores aéreos de países en desarrollo. Se expresa también apoyo a las actividades del ACT-CORSIA y se subraya la necesidad de seguir prestando apoyo a la creación de capacidad en los Estados africanos.

17.10 En la nota WP/249, Canadá, Costa Rica, Ghana, Guinea Ecuatorial, Japón, Kenya, Papua Nueva Guinea, República de Corea, República Dominicana, Rwanda, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y sus Estados miembros³ y la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros⁴, con el copatrocino de México, presentan las perspectivas de la Coalición Internacional para la Ambición Climática de la Aviación (IACAC) y su compromiso con el CORSIA como única MBM mundial para la aviación internacional. Se reconoce además el importante progreso en la implementación del CORSIA desde el 41º período de sesiones de la Asamblea y se alienta a todos los Estados miembros de la OACI a participar en el plan a la mayor brevedad posible. Se subraya también la necesidad de una colaboración efectiva entre las autoridades nacionales pertinentes para el otorgamiento oportuno de las certificaciones del país anfitrión para las CEEU.

17.11 En la nota WP/382, Revisión 1, el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), con el copatrocino del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), reafirma el apoyo del sector del transporte aéreo al CORSIA, como única MBM mundial para las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, y expresa la opinión de que deberían evitarse los impuestos y gravámenes. Se reconoce además la importante contribución del programa ACT-CORSIA de la OACI para prestar apoyo a los Estados en su implementación del CORSIA.

17.12 En la nota WP/322, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), con el copatrocino de la República Dominicana, Malasia y Singapur, reconoce que el CORSIA es un elemento esencial del conjunto de medidas relativas a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional y pone de relieve la importancia de que se establezca como única MBM mundial para el sector de la aviación internacional, evitándose así la creación de cualquier MBM unilateral o regional que pudiera generar una duplicación de obligaciones reglamentarias, así como de impuestos o gravámenes que implicarían una carga administrativa y económica adicional para los explotadores de aeronaves. Se alienta a que participen más Estados en el CORSIA para incrementar la cobertura de las emisiones de CO₂ de la aviación del plan y a que se siga implementando con éxito. Por último, se destaca la necesidad de que los países anfitriones otorguen cartas de autorización para incrementar la oferta de CEEU de modo que los explotadores de aeronaves puedan cumplir con sus obligaciones de compensación en el marco del CORSIA sin perder rentabilidad.

Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

³ Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumanía, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

⁴ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia.

17.13 El comité toma nota de la nota WP/451 presentada por la Federación de Rusia, en la que se formulan sugerencias respecto a la implementación del CORSIA; entre ellas, que los organismos nacionales de certificación del cumplimiento acepten la certificación de LCAF y que el Anexo 16, Volumen IV, y documentos afines se actualicen como máximo cada tres años, y en la que también se señalan las dificultades para cumplir los criterios de admisibilidad que experimentan los programas de unidades de emisión cuyas características y parámetros están definidos por leyes nacionales.

17.14 El comité toma nota de las notas de información WP/114, en la que Cuba reitera su apoyo al CORSIA y aboga por la continuación del programa ACT-CORSIA de la OACI, y WP/576 de Malasia, sobre la implementación efectiva del CORSIA y la descarbonización de la aviación.

17.15 El comité reconoce los importantes avances logrados, incluida la sólida implementación del CORSIA y sus requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) por parte de los Estados y los explotadores de aeronaves, de conformidad con las normas y métodos recomendados para la implementación del CORSIA que figuran en el Anexo 16, volumen IV, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y acoge con satisfacción el desarrollo y las actualizaciones oportunas de los elementos de implementación del CORSIA por parte del Consejo, incluidos los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, las unidades de emisiones admisibles en el marco del CORSIA y el Registro Central del CORSIA. El comité también acoge con beneplácito el éxito sostenido del Programa ACT-CORSIA de la OACI, con las contribuciones y la participación de los Estados miembros, y pide a los Estados que sigan participando en dicho programa y continúen apoyándolo.

17.16 El comité toma nota de la solicitud de un Estado de elaborar orientaciones de procedimientos adicionales para los Estados en relación con el tratamiento de cambios corporativos complejos por parte de explotadores de aeronaves, como fusiones, escisiones, divisiones y adquisiciones, en el contexto del cumplimiento del CORSIA. El comité también toma nota de la aclaración de que el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI ha elaborado orientaciones iniciales sobre cuestiones relacionadas con la asignación de la base de referencia del CORSIA y el cálculo de los requisitos de compensación en casos de fusiones y adquisiciones de explotadores de aeronaves. El comité respalda la propuesta de que el CAEP tenga debidamente en cuenta otros posibles escenarios con miras a elaborar nuevas orientaciones sobre esta cuestión, que se incluirían en futuras ediciones del *Manual Técnico-Ambiental* (Doc 9501), Volumen IV.

17.17 El comité toma nota de la labor realizada por un Estado en el desarrollo de una plataforma digital para la agregación y notificación de datos sobre emisiones de CO₂ para su presentación al Registro Central del CORSIA (CCR), y acoge con satisfacción la oferta de dicho Estado de respaldar la aplicación de plataformas similares en otros Estados. El comité apoya la propuesta de que dicho Estado trabaje con la Secretaría para estudiar la factibilidad de posibles colaboraciones en esta materia, incluso como parte del Programa ACT-CORSIA de la OACI.

17.18 En cuanto al examen periódico del CORSIA de 2025, se aclara que el Consejo lo llevó a cabo con la contribución técnica del CAEP, basándose en el proceso seguido para el primer examen del CORSIA en 2022, y centrándose en la oferta, la demanda y el precio de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA y las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA. También se aclara que el resultado del examen periódico del CORSIA de 2025 muestra que el costo estimado de la implementación del CORSIA se encuentra dentro del rango proporcionado por análisis anteriores del CAEP, incluido el considerado en el momento de la aprobación del CORSIA por el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2016. Se hace hincapié en el enfoque armonizado del CORSIA para la calidad de los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el marco de ese plan, a través de los criterios de sostenibilidad del CORSIA y los criterios de admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA, respectivamente, como se indica en el Anexo 16, Volumen IV. A este respecto, el comité pide al Consejo,

con la contribución técnica del CAEP, que continúe evaluando y monitoreando periódicamente la oferta, la demanda y el precio de los combustibles admisibles en el marco del CORSIA y las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA, manteniendo al mismo tiempo su sostenibilidad y calidad.

17.19 El comité alienta a los Estados y otras partes interesadas pertinentes a que aumenten rápidamente la producción y la certificación de combustibles admisibles en el marco del CORSIA e insta al Consejo, con la contribución técnica del CAEP, a que acelere la certificación y aprobación de la sostenibilidad de las materias primas y las vías de producción, con el fin de maximizar urgentemente la escalabilidad y ofrecer más oportunidades a los Estados de todas las regiones para la descarbonización integral del sector de la aviación internacional. Reconoce la importancia crítica de las cartas de autorización para facilitar el acceso y la disponibilidad de unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA a los explotadores de aeronaves, y anima a los gobiernos de los Estados donde se desarrollan actividades que generan unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA a extender dichas cartas.

17.20 El comité alienta a más Estados a que participen de manera voluntaria en el CORSIA para aumentar su integridad medioambiental, como único esquema mundial para la aviación internacional, destacando el párrafo 18 del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota de estudio WP/28, en el que se afirma que "el CORSIA sea la única medida del mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de medidas basadas en el mercado estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez". A este respecto, el comité expresa su profunda preocupación por el creciente número de iniciativas destinadas a utilizar la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático y otros fines, como se enuncia en el párrafo 16 de la resolución A41-21 de la Asamblea sobre el cambio climático, y señala que en algunas notas incluidas en las cuestiones 16 y 26 del orden del día se plantean preocupaciones similares. El comité reconoce que esas iniciativas representarían medidas basadas en el mercado duplicadas, lo que daría lugar a una doble imposición de las emisiones de CO₂ de la aviación y repercutiría negativamente en la aplicación del CORSIA y, en última instancia, del LTAG.

17.21 El comité acuerda recomendar a la Asamblea que apruebe la siguiente resolución:

Resolución 17/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

Considerando que la Asamblea, en su resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

Recordando que la resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de GMBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

Considerando que la Asamblea, en su resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de GMBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras

operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr los objetivos ambiciosos mundiales de la OACI;

Reconociendo que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y reconociendo asimismo la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Comité de Clima y Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) para apoyar la implementación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la adopción de la segunda primera edición del Anexo 16 – Protección del medioambiente, Volumen IV — CORSIA, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la publicación de la tercera segunda edición del Manual técnico-ambiental (ETM, Doc 9501), Volumen IV – Procedimientos para demostrar el cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA);

Acogiendo con beneplácito los avances en la elaboración y actualización de los Elementos para la implantación del CORSIA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implantación del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito también la creación por el Consejo del Órgano Asesor Técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSIA;

Reconociendo la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implantación del CORSIA, en especial, por medio del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSIA entre los Estados, que han sido de suma importancia para la implantación con éxito de los requisitos MRV por parte de los Estados y la notificación de las emisiones anuales de CO₂ al Registro Central del CORSIA;

Acogiendo con beneplácito la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021, con una participación voluntaria de 88 Estados en 2021, 107 Estados en 2022, y 115 Estados para en 2023, 126 Estados en 2024, 129 Estados en 2025 y 130 Estados para 2026;

Reconociendo que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSIA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

Recordando la decisión del Consejo (junio de 2020) sobre el uso de las emisiones de 2019 en lugar de las emisiones de 2020 para la aplicación de los elementos de diseño pertinentes del CORSIA (es decir, el valor de referencia del CORSIA, el año de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación del explotador de aeronaves y el umbral para un nuevo explotador) durante la fase piloto, a la luz de la pandemia de COVID-19 y proporcionando salvaguardias contra una carga económica inadecuada para los explotadores de aeronaves;

Recordando Reconociendo la finalización del examen periódico del CORSIA de 2022 por parte del Consejo, realizado con el apoyo técnico del CAEP, incluidos los análisis sobre las repercusiones de la pandemia de COVID-19 y sus hipótesis de recuperación de CO₂ respecto a la demanda, la oferta y el costo de los requisitos de compensación del CORSIA, y la consiguiente adopción de la resolución A41-22 de la Asamblea con los ajustes de los elementos de diseño del CORSIA pertinentes, tales como en el valor de

referencia del CORSIA y el cálculo de los requisitos de compensación de un explotador de aviones durante y más allá de la fase piloto;

Tomando nota de que la industria de la aviación apoya el CORSIA como plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

Reconociendo que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

Poniendo de relieve que la decisión del 39º periodo de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

Reafirmando la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

Recordando la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

Reconociendo asimismo los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

Reconociendo que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

Considerando que la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto y ~~un nuevo mecanismo de mercado~~ el Mecanismo de Acreditación ~~en virtud~~ del Acuerdo de París (PACM), para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

~~Acogiendo con beneplácito la cooperación entre la CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;~~

Reconociendo que esta resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la presente resolución, con la resolución A42-xx ~~A41-20: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local~~ y la resolución A42-xxA41-21: ~~Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático~~ sustituyen a las resoluciones A41-20, A41-21 y A41-22A40-17, A40-18 y A40-19 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente;

2. *Reconoce los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles de aviación sostenibles y el CORSIA y afirma la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;*
3. *Reconoce asimismo que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO₂ frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse el objetivo ambicioso mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO₂ netas de la aviación internacional a partir de 2020;*
4. *Pone de relieve la función del CORSIA como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar el objetivo ambicioso mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;*
5. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de GMBM que tomará la forma de un Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO₂ de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades correspondientes;*
6. *Pide al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA) de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;*
7. *Pide al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM.*
8. *Reconoce las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;*
9. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:*
 - a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aviones entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);

- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;
- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividades de la aviación civil internacional, medida en RTK ~~en el año 2018~~, superior al 0,5 % de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90 % del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar; y
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión.

10. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de ~~y decide asimismo~~ que la cantidad de emisiones de CO₂ que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:*

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector desde 2021 hasta el final de 2023 = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – las emisiones totales incluidas en el CORSIA en 2019 / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año, y el factor de crecimiento del sector desde 2024 hasta el final de 2035 = (las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año – 85 % del total de emisiones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones desde 2033 hasta el final de 2035 = (las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año – el 85 % de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019) / las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100 % – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará como se indica a continuación:
 - i) de 2021 a 2023, 100 % sectorial y 0 % individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
 - a) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
 - b) las emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en 2019;
 - ii) de 2024 a 2026, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iii) de 2027 a 2029, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - iv) de 2030 a 2032, 100 % sectorial y 0 % individual;
 - v) de 2033 a 2035, 100 % sectorial y 0 % individual;
- f) las emisiones del explotador de aviones y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, y su ulterior decisión adoptada en el 41º período de sesiones, de ~~y asimismo decide~~ que un nuevo explotador⁵ esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1 % del total de las emisiones en 2019, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aviones cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO₂ atribuibles a la aviación internacional; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan, y *solicita* al Consejo formular una metodología y un cronograma para realizar dichos exámenes. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro del objetivo ambicioso mundial de la OACI: de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., los requisitos de MRV; y

⁵ Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;
18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;
19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implantación del CORSIA:
- que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el *Manual técnico-ambiental*, Volumen IV, según proceda;
 - que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO₂; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
 - que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB.
 - que el Consejo ~~mantenga~~ ponga en funcionamiento y actualice el Registro Central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
 - que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo del CEC y el CAEP, según sea necesario; y
 - que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16;
20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto y del Mecanismo de Acreditación del Acuerdo de París (PACM) son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;
21. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia;

22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior; y

24. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco del Acuerdo de París, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

Ningún País se Queda Atrás (NCLB)

18.1 El comité examina la nota de estudio A42-WP 19, presentada por la Secretaría, sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – política y actividades de la OACI relativa a la ejecución general y los resultados de las actividades del programa de desarrollo de capacidad e implementación emprendidas durante el trienio 2022-2024 que han impulsado el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB), incluidos los esfuerzos de instrucción y movilización de recursos de la OACI, así como las iniciativas para promover la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas e información actualizada sobre la implementación de la política y las estrategias conexas de la OACI de apoyo a la implementación. El comité elogia los resultados operacionales y financieros alcanzados por el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación durante el último trienio, incluidas sus actividades de instrucción, iPacks, becas y movilización de recursos, que fueron fundamentales para la consecución del objetivo estratégico NCLB y los ODS de la ONU. El comité reconoce la asistencia proporcionada en todas las regiones de la OACI, incluidos los países menos adelantados. El comité conviene en invitar a la Asamblea a adoptar la “Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre apoyo a la implementación” que figura en el apéndice C, que sustituye a la resolución A41-25 de la Asamblea.

18.2 El comité examina la nota A42-WP 138, presentada por el Brasil, sobre las iniciativas específicas del Estado en apoyo de los Estados vecinos en esferas clave como servicios de inspección de vuelos, aplicación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), diseño del espacio aéreo y optimización de la capacidad, con miras a fortalecer sus sistemas de navegación aérea. El comité reconoce la importancia de la cooperación regional como facilitador clave para maximizar resultados de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación.

18.3 El comité examina la nota A42-WP 360, presentada por el Camerún y copatrocinada por el Canadá, sobre la propuesta de establecimiento de una plataforma mundial para facilitar intercambios entre entidades que deseen transferir o adquirir equipos de seguridad y protección de la aviación civil. El comité reconoce los beneficios de dicha plataforma y apoya la implementación de esta iniciativa, siempre que se examinen detenidamente aspectos como las consideraciones financieras, el ciclo de vida de los equipos y el cumplimiento de los SARPS. El comité toma nota de la necesidad de proteger adecuadamente

la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y cualquier otro dato técnico delicado relacionado con los equipos de seguridad.

18.4 El comité examina la nota A42-WP 147, presentada por el Canadá y copatrocinada por los Estados Unidos de América, sobre el papel fundamental de la cooperación técnica en el avance de los objetivos estratégicos de la OACI, incluidas sus contribuciones fundamentales a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación mundial. El comité toma nota de la importancia de alinear las contribuciones y solicitudes de apoyo a la implementación con los objetivos estratégicos de la OACI, a fin de contribuir al cumplimiento del Convenio de Chicago y mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. El comité alienta a los Estados miembros a que aún en esfuerzos para ampliar el alcance y el impacto de las iniciativas de creación de capacidad en todo el mundo, mejorar la coordinación, reducir la duplicación de actividades y facilitar una implementación que responda a las necesidades. El comité reconoce la solicitud de que los Estados contribuyan y colaboren con la OACI, incluidas sus oficinas regionales, para facilitar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación.

18.5 El comité examina la nota A42-WP 392, presentada por Colombia y apoyada por 17 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), sobre la importancia de la cooperación y gestión del conocimiento como motor de las mejoras de productividad, creación de capacidad y optimización de procesos que deberían conducir a un sector más seguro, eficiente e innovador. El comité reconoce la importancia de la gestión del conocimiento, que puede ayudar al logro de los objetivos estratégicos de la Organización.

18.6 El comité examina la nota A42-WP 430, presentada por Egipto, sobre las medidas propuestas para establecer mecanismos de reconstrucción del sector de la aviación civil en los países afectados por conflictos y disputas regionales. El comité reconoce la importancia del papel de la OACI y de los Estados, de ser necesario, en la prestación de asistencia a los Estados afectados por conflictos y disputas, en consonancia con el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, teniendo debidamente en cuenta las sensibilidades de las zonas afectadas.

18.7 El comité examina la nota A42-WP 133, presentada por la República Islámica del Irán, sobre las medidas propuestas para el fortalecimiento de la responsabilidad social en la aviación para lograr un progreso equilibrado e inclusivo en consonancia con la Agenda 2030 de la ONU, incluido el establecimiento de un comité de responsabilidad social de la aviación y la elaboración de un marco y un sistema de notificación. El comité expresa su preocupación por la creación de dicho comité y los mecanismos de notificación conexos, teniendo en cuenta el mandato de la Organización y sus recursos limitados.

18.8 El comité examina la nota A42-WP 146, presentada por Sudáfrica, sobre el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) dirigido a apoyar la creación de capacidad y compartir recursos escasos entre los Estados miembros para permitir el logro de los objetivos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medioambiente, entre otros. El comité pide a los Estados miembros que apoyen el objetivo estratégico NCLB y apoya la solicitud de que la OACI movilice y asigne recursos suficientes para la consecución de este objetivo y alienta a los Estados miembros y a las organizaciones a que presten asistencia de manera coordinada a los Estados que puedan necesitarla.

18.9 El comité examina la nota A42-WP 132, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos, sobre "Equilibrio entre seguridad y sostenibilidad: los retos de integrar los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en el programa TRAINAIR PLUS (TPP)" en la que se reconoce el papel fundamental que desempeña la seguridad de la aviación (AVSEC) en la protección de los sistemas de transporte aéreo. El comité reafirma la función de los ASTC de la OACI y la importancia de mantener una instrucción en materia de seguridad de la aviación de alta

calidad y asequible para todos los Estados, en consonancia con el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*. También recomienda que se lleve a cabo una evaluación operacional y financiera exhaustiva de las repercusiones de una posible integración de la red ASTC con el Programa TRAINAIR PLUS, en consulta con todas las partes interesadas pertinentes, lo que incluye el examen de modelos alternativos. Por último, el comité destaca la necesidad de proporcionar un acceso equitativo a la instrucción en seguridad de la aviación, manteniendo a su vez la viabilidad a largo plazo.

18.10 Se toma nota de las notas de información presentadas por el Japón (A42-WP/542), Kazajstán (A42-WP/363), el Pakistán (A42-WP/499 y A42-WP/502), la República Popular China en nombre de Kirguistán, Mongolia, República Democrática Popular Lao, Sri Lanka y Tailandia (A-WP/585); Seychelles (A-WP/590); y Dinamarca en nombre de la Unión Europea y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL (A-WP/591).

18.11 Concluidas las deliberaciones, el Comité Ejecutivo invita a la plenaria a acordar:

- a) que la OACI reconozca los posibles beneficios de una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección y apoye la implantación de esta iniciativa, con sujeción a un examen detenido de elementos como las consideraciones financieras, el ciclo de vida de los equipos, la protección de información delicada relacionada con la seguridad de la aviación y datos técnicos delicados, y aspectos relacionados con el cumplimiento de los SARPS;
- b) que la OACI aliente a los Estados miembros a que aúnen esfuerzos para ampliar el alcance y el impacto de las iniciativas de creación de capacidad en todo el mundo, mejorar la coordinación, reducir la duplicación de actividades y facilitar una implementación que responda a las necesidades y a que contribuyan y colaboren con la OACI y sus oficinas regionales para respaldar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación;
- c) que se aliente a la OACI a seguir estudiando modelos alternativos y realizar una evaluación operacional y financiera exhaustiva del impacto de una posible integración de la red ASTC con el Programa TRAINAIR PLUS, en consulta con todas las partes interesadas pertinentes;
- d) que se movilicen y asignen recursos suficientes para la consecución del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* y anime a los Estados miembros y a las organizaciones a que presten asistencia de forma coordinada a los Estados que puedan necesitarla; y
- e) que se presente, para su adopción por la plenaria, la siguiente resolución, que sustituye a la resolución A41-25 de la Asamblea.

Resolución 18/1: Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

Considerando que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

Considerando que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación Técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

Considerando que la Asamblea ha refrendado la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* con el objetivo de fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en toda la Organización;

Considerando que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se prestan a los Estados contratantes con arreglo a un enfoque de “Una sola OACI”, garantizando que el desarrollo, la ejecución y la entrega de productos, servicios y actividades se lleven a cabo haciendo hincapié en la pertinencia, la coherencia, la eficiencia y la eficacia.

Reconociendo que un programa común de desarrollo de la capacidad y apoyo a la implementación de la OACI fortalecerá aún más las actividades de apoyo a tal efecto de la Organización para satisfacer mejor las necesidades de los Estados contratantes;

Reconociendo que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados contratantes son esenciales para alcanzar el objetivo estratégico de *Ningún País se Queda Atrás*, tal y como consta en el Plan Estratégico a largo plazo de la Organización.

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI existentes al concluir el 41º 42º período de sesiones de la Asamblea;

2. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40A41-2425.

APÉNDICE A

Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI

Considerando que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

Considerando que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

Considerando que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus objetivos estratégicos;

Considerando que la resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su resolución A 4-20, confió a todas las organizaciones del

sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

Considerando que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI;

Considerando que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de Cooperación Técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de Cooperación Técnica implantada en la década de 1990, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

Considerando que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

Considerando que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

Considerando que en la resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

Considerando que en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

~~Considerando que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de Cooperación Técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica; (REUBICADO)~~

Considerando que la cooperación técnica el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que la Organización ha cambiado su enfoque hacia la creación de una identidad de marca más fuerte y cohesiva centrada en su misión y servicios básicos, y que el Secretario General ha aprobado así el cambio de nombre de la Dirección de Cooperación Técnica a Dirección de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación, lo que refleja el compromiso de la Organización de fortalecer las capacidades de aviación, abarcando toda la gama de servicios y asistencia de la OACI, con el objetivo de atender mejor las necesidades de sus Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha acordado que se conceda una mayor flexibilidad operacional a la Oficina de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación con la supervisión y el control adecuados;

Considerando que todas las actividades de cooperación técnica desarrollo de capacidad de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que se siguen tomando medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

Considerando que los ingresos relativos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa de Cooperación Técnica de Desarrollo de Capacidad e Implementación ha disminuido se redujo drásticamente en durante el trienio en curso anterior y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera sustancial significativa, lo cual se ha visto agravado exacerbada además por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que en el trienio actual se ha visto una mayor sostenibilidad de las inversiones en desarrollo de capacidades y ejecución de infraestructuras, contribuyendo a la recuperación constante de las operaciones del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación a niveles anteriores a la pandemia y al logro de un desempeño financiero sólido;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos para reducir al mínimo los subsidios cruzados entre el presupuesto regular y las fuentes de financiación extrapresupuestarias mediante una asignación más adecuada de los costos y para garantizar la competitividad. en lo concerniente a la distribución de los costos entre el presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa Regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa Regular;

La Asamblea:

Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

1. *Reconoce la importancia del Programa de Desarrollo de la Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica para que prosperen promover el logro de los objetivos estratégicos, los elementos habilitadores de alta prioridad y las prioridades fundamentales de la Organización, reafirmando su compromiso de que ningún país se quede atrás en el desarrollo de la aviación, contribuyendo al mismo tiempo al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes de las Naciones Unidas;*
2. *Reafirma que los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa Regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente las políticas de la OACI, los SARPS, los PANS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales, los PANS y los textos de orientación, y desarrollos y modernicen la infraestructura y la capacitación e instrucción de los recursos humanos de su administración de aviación civil;*
3. *Reafirma que la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar ofrecer asistencia adaptada a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional; (REUBICADO);*
4. *Reconoce el papel central de su programa de instrucción mundial en aviación para mejorar las competencias del colectivo de profesionales de la aviación en todo el mundo, procurando que los Estados tengan acceso a una instrucción homologada, de alta calidad y específica para apoyar la aplicación de los SARP de la OACI y fortalecer sus sistemas de aviación civil;*
- 4.5. *Reafirma que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, a nivel de la sede, las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;*
4. *Reafirma que la Dirección de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional; (MÁS ARRIBA)*
- 5.6. *Reafirma que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica los programas, proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;*
6. *Apoya la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y reconoce que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros; (AHORA EN PREÁMBULO)*

7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades, programas y proyectos de desarrollo de capacidad y de apoyo a la implementación;

8. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto regular ~~del Programa Regular~~;

9. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos, productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~;

10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ de la OACI para sus proyectos de aviación civil;

12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;

13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en ~~el~~ los campos de la aviación civil, y pide al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar ~~los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica del desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir

oportunidades de movilización de recursos, e invita al Secretario General a que identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;

16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y pide al Secretario General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios y productos de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~de cooperación técnica y asistencia técnica~~, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y encarga al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI ~~en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica~~, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

18. *Pide* al Secretario General que ~~siga~~ emprendiendo ~~emprenda~~ acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que ~~el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación~~ funcionen de manera coherente y armonizada, y *apoya y alienta* que se conciban soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del ~~desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación~~ y pide al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

Acuerdos marco de cooperación técnica y asistencia técnica

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de ~~sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ su Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

21. *Observa con satisfacción la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil.*

APÉNDICE B

Financiación de los Programas, Proyectos y Actividades de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

*Considerando que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se financia con cargo al presupuesto regular de la Organización, los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI y las contribuciones en especie, los mecanismos de recuperación de costos, la generación de ingresos y a través de acuerdos de colaboración y aprovechamiento de recursos y conocimientos especializados con la contribución de posibles asociados en consonancia con la *Política de la OACI sobre las interacciones con partes externas*;*

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de Cooperación Técnica Desarrollo de Capacidad e Implementación es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

Considerando que el Programa de Asistencia Técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa Regular de la Organización;

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

Considerando que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios

enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

Considerando que el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

Considerando que el Consejo ha aprobado la política de movilización de recursos de la OACI, a fin de racionalizar el marco para la gestión de los fondos voluntarios de la OACI y así reforzar las actividades de movilización de recursos.

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;

2. *Señala* a la atención de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;

3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;

4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil dándole la máxima difusión al papel clave que desempeña la aviación en el desarrollo nacional, estimulando así la inversión y la reinversión en el sector de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;

5. *Alienta* a los países en desarrollo a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;

6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación

ampliar sus servicios para mejorar su apoyo a los Estados en relación con los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental ~~protección del medio ambiente~~, de forma que ningún país se quede atrás; reconoce además que dichas contribuciones contribuirán contribuyendo así aún más al logro de los objetivos estratégicos de la OACI en particular y a la consideración de las necesidades emergentes, oportunidades y desafíos, facilitando la aplicación de políticas armonizadas mundialmente, los SARPS, marcos normativos, orientaciones y herramientas, así como y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI, con el fin de mejorar las capacidades supervisoras de los Estados y su rendición de cuentas;

7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre de los ~~Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;

8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los ~~Programas de cooperación técnica y asistencia técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios, incluido el Fondo de Creación de Capacidad e Implementación, para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;

9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria y el sector privado, a contribuir al mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI;

10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo; y

11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP);

12. *Pide* al Secretario General que intensifique las actividades de movilización de recursos para obtener fondos destinados a financiar el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación, con el fin de reducir las disparidades significativas en las tasas de implementación y mejorar el desarrollo del transporte aéreo en las diferentes regiones y así lograr un sistema de aviación civil sólido, económicamente viable y accesible; y

13. *Reconoce* la importancia de disponer un enfoque adaptado y basado en datos para priorizar eficazmente el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación.

APÉNDICE C

Ejecución del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de los Programas Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que la ejecución de los proyectos de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación complementa las actividades del Programa Regular destinadas al logro de los objetivos estratégicos de la OACI;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

Considerando que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de ~~cooperación técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI ~~se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica~~ siguen proporcionando una solución integral mediante un paquete normalizado de consultas con especialistas, textos de orientación y herramientas de instrucción para aplicar los SARP de la OACI en diversos ámbitos;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados ~~a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación~~ permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias

detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones ex post facto de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

Considerando que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~, solicitando asesoramiento, ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~en los campos tradicionales de la cooperación técnica~~ y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

La Asamblea:

1. *Señala* a la atención de los Estados contratantes que solicitan ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;
3. *Señala* a la atención de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP, e insta al Consejo a que continúe priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio del ~~Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos ~~que proporcionan~~ proporcionados;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos, necesidades y oportunidades de la aviación, incluidas las tecnologías novedosas y emergentes ~~relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación~~;
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de desarrollo de capacidad y apoyo técnico específicas a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y *recuerda* a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;

7. *Alienta a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;*
8. *Insta a los Estados que reciben ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las respectivas condiciones de los proyectos;*
9. *Señala a la atención de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;*
10. *Señala a la atención de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;*
11. *Solicita a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la OACI ~~Dirección de Cooperación Técnica~~;*
12. *Solicita al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de ~~cooperación técnica y de asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el cumplimiento efectivo de los SARPS de la OACI;*
13. *Alienta a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de Cooperación Técnica de Desarrollo de Capacidad e Implementación de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica al desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y*
14. *Alienta a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones ex post facto de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.*

Instrucción en aviación civil

- 18.12 El comité examina la nota A42-WP/391, presentada por la República Dominicana. En la nota se recomienda que la OACI inste a los Estados a que implementen políticas públicas y programas de incentivos para la instrucción del personal aeronáutico, con un respaldo económico sostenible, para ofrecer una cantidad suficiente de profesionales calificados para la seguridad y el crecimiento del sector de la aviación. El comité conviene en que los Estados miembros deberían establecer un programa estatal que fomente la instrucción del personal aeronáutico como parte de una estrategia sostenible o política pública para enfrentar la necesidad creciente de profesionales calificados en la industria de la aviación. El comité

se hace eco de la importancia de estos programas, al tiempo que resalta la necesidad de contar con becas que se centren en la inclusión y la diversidad.

18.13 El comité examina las notas A42-WP/408, presentada por la República Dominicana, y A42-WP 406, presentada por Belice en representación de los Estados miembros de la COCESNA, destacando el rápido avance de la inteligencia artificial (IA) y su importancia para la instrucción en aviación. En ambas notas se resalta la ausencia de lineamientos claros para el uso de la IA en los centros de instrucción de aviación civil para satisfacer las demandas de digitalización y automatización y se subraya la necesidad de herramientas y enfoques pedagógicos innovadores. En respuesta, el comité apoya que la OACI estudie las opciones de recursos, como los paquetes de asistencia para la implementación (iPACK) y una Guía para el desarrollo del aprendizaje digital, que incluya mejores prácticas y guías de IA, para facilitar la integración efectiva de la IA y considere la posibilidad de adoptar la instrucción cognitiva y basada en pruebas.

18.14 El comité examina la nota A42-WP/283, presentada por la India. Esta nota presenta la perspectiva estratégica de la India y las iniciativas del país relativas al desarrollo de aptitudes y la creación de capacidades aeronáuticas, que se centran en la formación estructurada y los programas de instrucción en el ámbito de la aviación. La India destaca que la demanda de profesionales de la aviación de todas las disciplinas está en aumento debido al crecimiento exponencial del tráfico aéreo, y propone que a través de la colaboración regional y mundial se amplíe la instrucción de calidad en aviación, bajo la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). El comité fomenta el aumento de la cantidad de miembros de TRAINAIR PLUS en todas las regiones, especialmente entre los países en desarrollo. También conviene en que los Estados miembros deberían favorecer la infraestructura digital de educación en aviación, normalizar los planes de estudios de los cursos de aviación en el mundo teniendo en cuenta las necesidades nacionales y regionales, y cerrar la brecha entre planes de estudios y oportunidades laborales. También toma nota de la importancia de movilizar fondos y programas de becas para el desarrollo de aptitudes a fin de lograr la igualdad de oportunidades y la oferta adecuada de personal calificado.

18.15 El comité examina la nota A42-WP/393, presentada por Kazajstán, que hace hincapié en la importancia de crear una plataforma de base de datos segura y coordinada por la OACI para que los Estados miembros compartan voluntariamente información sobre asistencia técnica, recursos de instrucción y apoyo a la creación de capacidad; y Kazajstán ofrece colaborar en el desarrollo de la estructura de datos del sistema. El comité reconoce el valor de que se comparta más información para la asistencia técnica, instrucción y creación de capacidad y, si se dispone de fondos y recursos, alienta el establecimiento de una "plataforma digital de base de datos segura y coordinada por la OACI" para todas las partes interesadas.

18.16 El comité examina la nota A42-WP/150, presentada por la República de Corea, que destaca el creciente peligro de las ciberamenazas a la aviación. El comité señala que el Grupo Experto en Ciberseguridad está elaborando para su publicación textos de orientación pertinentes basados en el Anexo 17 – Seguridad de la aviación, norma 4.9.1. El comité opina que, siempre que se disponga de fondos y recursos, la OACI debería seguir elaborando textos de orientación y trabajando estrechamente con el Grupo Experto en Ciberseguridad en la definición de temas para nuevos programas de instrucción en ciberseguridad de la OACI que tengan presentes las necesidades nacionales.

18.17 El comité examina la nota A42-WP/149, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, donde se señala la escasez de personal calificado en funciones clave de las administraciones de aviación civil, incluidas la vigilancia, la reglamentación, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la investigación de accidentes y la integración de nuevas tecnologías. El comité respalda las medidas estratégicas propuestas para mejorar la colaboración regional para la instrucción, la creación de capacidad y el conocimiento y exhorta a la OACI a que amplíe el acceso a tecnologías digitales avanzadas y plataformas de instrucción basada en competencias, como TRAINAIR PLUS. También insta a que se

comparta y apoye la integración de estas acciones en los marcos existentes de la OACI, como la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), su segunda edición (GASeP) y el marco de instrucción mundial en aviación (GAT).

18.18 El comité examina la nota A42-WP/328, presentada por El Salvador en representación de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA): Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, que propone fortalecer la seguridad operacional mediante la definición clara de perfiles de instrucción basada en competencias para inspectores e investigadores designados por las autoridades de aviación civil, para enfrentar las dificultades actuales al alinear la instrucción con las funciones específicas de vigilancia e investigación. El comité conviene en que la OACI debería promover perfiles de instrucción armonizados para mejorar la eficiencia de la vigilancia, la gestión estratégica de la instrucción y la capacidad técnica de las administraciones de aviación civil, junto con la preparación para auditorías y evaluaciones internacionales. Asimismo, reconoce la necesidad de elaborar un marco de competencias y perfiles de instrucción para el personal de inspección e investigación, teniendo en cuenta las necesidades nacionales. El comité aconseja que la OACI cree un marco estratégico sobre la IA que proporcione criterios normalizados para la identificación, diseño y validación de rutas de instrucción, sujeto a la disponibilidad de fondos y recursos.

18.19 Se toma nota de las notas de información presentadas por la República Dominicana (A42-WP/183), relativa a la instrucción en Supervisión de Centros de Control de Tránsito Aéreo, y (A42-WP/390), sobre la Ruta de Desarrollo Profesional para Inspectores de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (CASI), que hacen hincapié en crear una propuesta estructurada de la Ruta de Desarrollo Profesional para Inspectores de Seguridad Operacional de Aviación Civil (CASI), basada en el Marco de Desarrollo de Competencias del Inspector (ICBF) de la OACI, alinear las competencias con estándares internacionales, fortalecer la vigilancia estatal de la seguridad operacional y contribuir al cumplimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y los resultados de USOAP. Se toma nota de las notas de información presentadas por Türkiye (A42-WP/507), donde se destaca la eliminación de límites de duración fija y la implementación de la duración individualizada de la instrucción en el marco de la instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA), y (A42-WP/508), relativa al modelo de organización de instrucción aprobada centralizada (CENTRAL ATO). Se toma nota de las notas de información presentadas por Indonesia (A42-WP/547), sobre el fomento de la instrucción basada en competencias a través de los paquetes de instrucción de la OACI con énfasis en el objetivo de Indonesia de normalización mundial de las competencias, (A42-WP/548), relativa a la excelencia en instrucción platin y expansión de becas y donde se destaca el papel estratégico de Indonesia en la creación de capacidad en la aviación mundial, y (A42-WP/549), sobre el desarrollo de instructoras/es, desarrolladoras/es de cursos y validadoras/es calificados/as de la OACI, donde se resalta el compromiso de Indonesia con la calidad de la instrucción sostenible.

18.20 Concluidas las deliberaciones, el comité recomienda que la plenaria acuerde:

- a) que la OACI continúe ampliando la instrucción normalizada de calidad en todo el mundo, en especial en los países en desarrollo, teniendo en cuenta las necesidades nacionales y regionales, aumentando la cantidad de miembros de TRAINAIR PLUS, calificando personal de instrucción y fomentando la colaboración en todo el mundo;
- b) que la OACI fomente la normalización de los planes de estudio, cerrando la brecha entre la instrucción y las oportunidades laborales e implementando sistemas de transferibilidad de créditos de movilidad de la fuerza laboral;

- c) que la OACI haga un llamamiento por una mayor capacidad de reglamentación y nuevos programas de instrucción de la OACI sobre innovación, medioambiente, ciberseguridad, vigilancia, plataformas digitales avanzadas e integración de la inteligencia artificial, teniendo en cuenta los riesgos asociados al uso de la IA y las necesidades nacionales; y
 - d) instar a la OACI y a los Estados miembros a que hagan frente a la escasez de personal técnico y de vigilancia mediante la planificación de la fuerza laboral, becas e instrucción accesible en apoyo del NGAP, GASP, GASeP y el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás*.
-

Cuestión 19: El multilingüismo en la OACI

19.1 El comité examina la nota de estudio A42-WP/36, presentada por el Consejo de la OACI, en la que se hace hincapié en el multilingüismo como principio fundamental de la Organización. En la nota se informa sobre los avances realizados en la aplicación de la Estrategia de multilingüismo aprobada por la Asamblea en su 41º período de sesiones, como la elaboración de un plan de acción para traducir la estrategia en medidas integrales y concretas. Igualmente, se resalta la implantación del Sistema de Gestión de los Servicios Lingüísticos (LSMS), las encuestas sobre la calidad de los servicios y competencia lingüística del personal y la instrucción en redacción de informes y políticas. También se destacan entre otros logros la integración de la inteligencia artificial en los servicios de idiomas, la colaboración con entidades de las Naciones Unidas y la publicación gradual de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) en todos los idiomas de la OACI. En la nota se tratan además las dificultades para poner en práctica la estrategia, concretamente con respecto a los recursos financieros y la percepción de que los servicios lingüísticos son de baja prioridad. Deberían definirse recursos en el presupuesto regular, así como a través de contribuciones voluntarias, incluida la adscripción de especialistas de idiomas de los Estados miembros.

19.2 El comité examina la nota de estudio A42-WP/222, presentada por China, en la que se resalta la importancia del multilingüismo para lograr los objetivos estratégicos de la OACI y la implementación de los SARPS, los PANS y la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás. La nota insta a los Estados a evitar tratar los servicios lingüísticos como costos que pueden reducirse y a reconocer el multilingüismo como una inversión a largo plazo. Para responder a las dificultades que plantea la integración de la inteligencia artificial, es necesario revisar la ciberseguridad y otros parámetros de reglamentación, tratar todas las herramientas y programas informáticos de IA de forma equitativa e imparcial y agilizar los procesos internos. La OACI debería crear mayor conciencia y cultura sobre el multilingüismo, integrándolo como un elemento central de la labor de la Organización.

19.3 El comité examina la nota de estudio A42-WP/422, presentada por la Federación de Rusia, en la que se reafirma el apoyo al multilingüismo y la paridad de servicios en los seis idiomas de trabajo. Se expresa preocupación ante el uso predominante del inglés en toda la Organización, las deficiencias en la implementación del plan de acción de la Estrategia de multilingüismo, la ausencia de un examen exhaustivo y sistemático del multilingüismo y de las estadísticas consolidadas necesarias, problemas de contratación externa, la calidad de la interpretación y la traducción, la exclusión de los servicios lingüísticos de los elementos habilitadores de alta prioridad y el hecho de que no se distribuyan los documentos de forma simultánea en todos los idiomas de trabajo.

19.4 El comité expresa su respaldo general a las tres notas de estudio, reconociendo el multilingüismo como principio fundamental para lograr los objetivos de la OACI y subrayando la importancia de los servicios lingüísticos para la implementación de los SARPS y PANS y para la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás. La paridad entre los seis idiomas de trabajo es esencial para lograr una participación igual de todos los Estados miembros en las actividades de la OACI. El comité también hace hincapié en la importancia de velar por la distribución oportuna de publicaciones de alta calidad en todos los idiomas de trabajo.

19.5 El comité pide a la Secretaría de la OACI que siga aprovechando las nuevas tecnologías, incluida la inteligencia artificial, para continuar mejorando la eficiencia y la calidad de los servicios lingüísticos, y señala que la inteligencia artificial y la digitalización no deberían tener precedencia sobre las y los lingüistas y su formación, que son primordiales.

19.6 Un Estado miembro insta a la Secretaría a maximizar el impacto de los recursos asignados en el presupuesto o recibidos como contribuciones voluntarias. No respalda las iniciativas contempladas en la Estrategia de multilingüismo o su plan de acción que tienen nuevas implicaciones financieras, y que probablemente aumenten las cuotas futuras de los Estados miembros o se traduzcan en un recorte de otras actividades de la OACI. Dado que las herramientas de inteligencia artificial reflejan una amplia gama de datos de instrucción, métodos de capacitación y protecciones de ciberseguridad, el Estado apoyaría únicamente el uso de herramientas de IA que faciliten y estén alineadas con determinados parámetros mínimos. No suscribe las notas de estudio A42-WP/222 y A42-WP/422 porque contienen propuestas muy amplias que requerirían un examen minucioso de las implicaciones de costos y las repercusiones para los Estados miembros.

19.7 La Secretaría informa al comité que, si bien ha adoptado nuevas tecnologías como la inteligencia artificial, estas se utilizan actualmente como herramientas complementarias del trabajo de las y los profesionales de idiomas. Las futuras aplicaciones que están en rápida evolución se seguirán aprovechando para mejorar aún más la eficiencia y calidad de los servicios de idiomas. La Secretaría también está colaborando con otras organizaciones de las Naciones Unidas para adoptar políticas, prácticas y herramientas comunes. La propuesta de presupuesto de crecimiento nominal cero para el próximo trienio sin un refuerzo para los servicios de idiomas como elemento habilitador restringiría todavía más la capacidad de la Organización de proporcionar servicios lingüísticos de calidad. No obstante, la Secretaría seguirá ejecutando la Estrategia de multilingüismo de la OACI con los recursos disponibles.

19.8 La Secretaría también asegura que continuará implantando un sistema de gestión de la calidad para los servicios de idiomas, incluidos los servicios de profesionales a destajo. La Secretaría alienta a los Estados miembros a proporcionar el apoyo humano y económico necesario y señala que, como se refleja en la Estrategia de multilingüismo de la OACI, el subdirector de Idiomas, Publicaciones y Gestión de Conferencias ha sido designado coordinador de multilingüismo con la responsabilidad de llevar adelante esa labor.

19.9 Un Estado miembro no apoya la recomendación planteada en el inciso a) de la nota de estudio A42-WP/36, ya que no se ha presentado a la Asamblea un panorama completo de la situación actual del multilingüismo en la OACI. Otro Estado miembro indica que es inaceptable que la implantación del multilingüismo quede condicionada a la disponibilidad de recursos, dado que ello violentaría el principio fundamental del Convenio de Chicago.

19.10 Habiendo examinado las notas A42-WP/36, 222 y 422, y a la luz de las deliberaciones, el comité recomienda que la Asamblea, en reconocimiento del multilingüismo como parte integral de los programas y actividades de la Organización:

- a) reconozca la labor de la OACI en la aplicación de la Estrategia de multilingüismo de la OACI y su plan de acción;
- b) solicite a la OACI que siga aplicando la Estrategia de multilingüismo de la OACI aprobada por la Asamblea en su 41º período de sesiones, con sujeción a la disponibilidad de recursos; y
- c) aliente a los Estados miembros a apoyar el multilingüismo mediante colaboración, adscripciones o contribuciones voluntarias.

19.11 Para concluir, el presidente reconoce el Día Internacional de la Traducción establecido por las Naciones Unidas en 2017, que se conmemorará el 30 de septiembre. Hace igualmente un reconocimiento a la labor del personal de interpretación, traducción y demás servicios lingüísticos que trabaja incansablemente tras bastidores para mantener el flujo ininterrumpido de información entre fronteras lingüísticas.

19.12 La Secretaría invita a las delegaciones a cumplimentar la encuesta sobre los servicios lingüísticos y de conferencias para ayudar a evaluar y mejorar los resultados en estas áreas.

Cuestión 20: Innovación de la aviación

Inteligencia artificial

20.1 En su sexta sesión, el comité examina la nota A42-WP/29, presentada por el Consejo de la OACI, en la que se destacan las medidas adoptadas durante el último trienio para la aplicación de la resolución A40-27 de la Asamblea, *Innovación en la aviación*, que incluye, entre otros temas, la aprobación por parte del Consejo de la política de la OACI sobre innovación. Esta nota de estudio fundamental se elaboró para tratar las conclusiones y recomendaciones derivadas de la evaluación independiente llevada a cabo por la Escuela Superior del Personal del Sistema de las Naciones Unidas (UNSSC). Permite la continuidad de las actividades clave relacionadas con la innovación, incluido el Foro Consultivo OACI-Industria (ICF), el diálogo continuo, mejorado e inclusivo con las partes interesadas y propone medidas para incluir a agentes de innovación ajenos al sector que puedan tener una influencia positiva e importante en el sector de la aviación. En la actividad central de políticas y normas mundiales, la OACI ha desplegado una hoja de ruta de normalización para ayudar a que las normas se mantengan a la vanguardia de la innovación. Desde una perspectiva estratégica, la innovación se ha posicionado como un elemento habilitador de alta prioridad en el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050, lo que permite utilizarla de manera más eficiente para ayudar a cumplir todos los objetivos estratégicos.

20.2 Sobre la base de estos avances, la nota de estudio A42-WP/29 presenta una actualización de la resolución A40-27 de la Asamblea y recomienda cláusulas para reforzar la implementación de la política de la OACI sobre innovación, en particular instando a los Estados y a las partes interesadas a adoptar medidas que complementen las de la OACI. Estas actualizaciones contribuirían en la armonización de la innovación en todo el sector. El comité coincide en la necesidad de que la OACI colabore con los Estados en los temas normativos y de implementación del uso de la inteligencia artificial (IA).

20.3 El comité examina la nota de estudio A42-WP/401, presentada por Belice en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)¹⁷, en la que se analizan las oportunidades y los beneficios de la IA en la aviación civil, destacando su influencia positiva en la gestión de las operaciones.

20.4 El comité examina la nota de estudio A42-WP/389, presentada por Colombia, con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹⁸, que destaca la importancia de comprender el potencial de la IA y tener en cuenta diversos factores para su uso adecuado.

20.5 El comité examina la nota de estudio A42-WP/246, presentada por la Arabia Saudita, que destaca cómo la IA puede contribuir a fortalecer la capacidad de la Organización para elaborar, validar e implementar normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación de una forma más ágil, eficiente y basada en datos.

20.6 El comité examina la nota de estudio A42-WP/234, presentada por Singapur, en coautoría con Tailandia y copatrocinada por Canadá, China y República de Corea, en la que se propone que la OACI asuma un papel rector con respecto a las aplicaciones de la IA en la aviación.

¹⁷ Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

¹⁸ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de).

20.7 El comité examina la nota de estudio A42-WP/375, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se aborda el imperativo estratégico de la integración de la IA en las administraciones de aviación civil.

20.8 Todas las notas de estudio recomiendan diversas medidas que la OACI podría considerar para asumir un papel proactivo y de liderazgo en cuanto al uso de la IA en la aviación.

20.9 El comité toma nota de las iniciativas esbozadas en las notas de estudio y de todos los temas comunes, entre los que figuran: la necesidad de que la OACI elabore marcos normativos amplios y enfoques normalizados para la implementación de la IA; la necesidad de crear capacidad e impartir instrucción; y la mejora de la colaboración entre la OACI, los Estados miembros, la industria y el mundo académico. El comité señala que algunos Estados recomiendan a la Organización que primero considere la elaboración de una visión estratégica y un marco de alto nivel para el uso de la IA en la aviación y advierten que sería prematuro elaborar un marco normativo y llevar adelante muchas de las otras medidas propuestas en las notas de estudio. Asimismo, reconoce que la IA es un elemento habilitador clave pero advierte que no es conveniente ser demasiado prescriptivo en esta etapa inicial.

20.10 El comité toma nota de las actividades pertinentes en curso y previstas por la OACI, en el marco de las secciones pertinentes del plan de acción de las políticas de la OACI sobre innovación. Entre ellas figuran las siguientes:

- 1) en la actualidad, varios grupos expertos de la OACI están debatiendo la IA en varias formas y se espera que esta tendencia se acentúe a lo largo del próximo trienio; y
- 2) la Secretaría sigue coordinando estas actividades con miras a contribuir a la armonización de las cuestiones transversales; y
- 3) la Secretaría está iniciando un esfuerzo de colaboración para llevar a cabo un ejercicio de prospectiva estratégica sobre la IA en la aviación. Esta iniciativa contará con la participación de los Estados, las Naciones Unidas, la industria, el mundo académico y otras entidades. Una vez formulado el proyecto, se enviará una comunicación a los Estados invitándoles a participar, así como a las organizaciones internacionales.

20.11 El comité acoge con satisfacción las iniciativas de los Estados miembros de futuros debates mundiales y regionales en torno a la IA. El comité reconoce la importancia de tales eventos para la promoción de la labor de la OACI sobre este tema y toma nota de los mecanismos existentes para las aportaciones pertinentes que realice la Organización.

20.12 Si bien toma nota de la gran importancia que se concede a la IA durante los debates, el comité acuerda no enumerar ninguna innovación específica para que se mantenga estable a largo plazo, evitando así la necesidad de modificar el texto en respuesta a los cambios en el panorama de las innovaciones utilizadas por la aviación.

20.13 El comité toma nota de los rápidos avances y la creciente adopción de la IA en muchas industrias, incluida la aviación, y conviene en la necesidad de un enfoque colaborativo e inclusivo para todas las partes interesadas relevantes.

20.14 El comité toma nota específicamente de la necesidad de adoptar un enfoque de implementación de la IA que promueva los debates entre las autoridades de reglamentación y los fabricantes de sistemas.

20.15 El comité reconoce los beneficios potenciales de un enfoque estructurado para aprovechar la IA en todas las actividades de la OACI y toma nota de la necesidad de integrar el tema de la IA, cuando proceda, en el programa de trabajo de la Organización. A ese respecto, el comité conviene también en la necesidad de que la OACI estudie el uso de la IA por parte de los organismos reguladores.

20.16 El comité reconoce las diversas cuestiones planteadas en todas las notas y toma nota de que el Consejo de la OACI debería determinar la mejor forma de proceder, teniendo en cuenta la política sobre innovación, así como la necesidad y disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

20.17 El comité toma nota de las notas de información presentadas por Türkiye (A42-WP/511 y A42-WP/512) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) (A42-WP/489).

Otras cuestiones relacionadas con la innovación en la aviación

20.18 El comité examina la nota de estudio A42-WP/217, revisión núm. 1, presentada por Brasil y con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹⁹, en la que se aboga por la adopción de entornos de pruebas controlados para experimentación regulatoria como mecanismo eficaz para mejorar la agilidad reglamentaria, la resiliencia y los procesos de decisión con base empírica en la aviación civil. El comité acuerda que la OACI incorpore referencias a los entornos de pruebas controlados, cuando proceda, en sus textos de orientación, y acoge con beneplácito la exhortación a los Estados miembros para que adopten enfoques de entornos de prueba controlados como parte de sus instrumentos normativos, teniendo siempre como eje central en cualquier marco de experimentación los aspectos relativos a los servicios de tránsito aéreo y la seguridad operacional.

20.19 El comité examina la nota A42-WP/218, presentada por la Arabia Saudita, que destaca el Foro de la Aviación del Futuro (FAF) que se celebró en 2024. Además, en la nota se pone de relieve que su próxima edición, prevista para abril de 2026, aprovechará este impulso fomentando asociaciones internacionales más sólidas, avanzando en las prioridades alineadas con la OACI y mostrando soluciones transformadoras para la aviación. El comité toma nota de la información sobre el FAF y acoge con satisfacción la iniciativa que se destaca en la nota de estudio.

20.20 El comité toma nota de las notas de información presentadas por Indonesia (A42-WP/633), la República de Corea (A42-WP/602), la Organización de Transporte Aéreo Hermes (A42-WP/420) y el Foro Internacional para la Investigación en la Aviación (IFAR) (A42-WP/678).

20.21 A la luz del debate, el comité acuerda presentar, para la aprobación de la Plenaria, la siguiente resolución, que sustituirá a la resolución A40-27 de la Asamblea:

Resolución 20/1: Innovación en la aviación

Considerando que el artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico;

¹⁹ Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de).

Considerando que el artículo 37 del Convenio estipula que la OACI adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de [...] y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas;

~~Considerando que diversas conferencias de la OACI han reconocido tanto los beneficios como las dificultades reales y potenciales que puede aportar la innovación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y facilitación del transporte aéreo y a su sostenibilidad económica y medioambiental, y que los Estados miembros deberían tener la oportunidad de acceder a esos beneficios de forma que ninguno de ellos se quede atrás;~~

Considerando que el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 reconoce los beneficios y los problemas reales y potenciales que la innovación puede traer al sector del transporte aéreo y busca dotar a los Estados miembros de las herramientas, los conocimientos y la mentalidad que se requieren para hacer realidad estos beneficios de forma que ningún país se quede atrás y, en consecuencia, considera que la innovación es un elemento habilitador de alta prioridad fundamental para aplicar con éxito los objetivos estratégicos;

Reconociendo que las disposiciones de la OACI se aplican a ~~todos los usuarios del espacio aéreo~~ la aviación civil, y que la falta de actividad normativa a escala mundial puede obstaculizar la concreción de soluciones tecnológicas innovadoras y evitar que se materialicen sus beneficios en la aviación, y que a tales efectos la OACI puede beneficiarse de interactuar en forma permanente con la industria para individualizar los últimos adelantos tecnológicos e integrarlos oportunamente;

Reconociendo que, por su naturaleza y ritmo, las innovaciones exigen que los órganos regulatorios nacionales, regionales y mundiales se sirvan de nuevas metodologías y del marco pertinente proporcionado por la OACI que les permitan estudiar y evaluar a tiempo ~~los nuevos adelantos tecnológicos~~ las innovaciones de forma tecnológicamente imparcial;

Reconociendo la política de la OACI sobre innovación;

La Asamblea:

1. *Encarga al Consejo que aplique la política sobre innovación;*
2. *Insta a todos los Estados contratantes que tengan experiencia en facilitar la introducción de innovaciones en la aviación civil y que hayan desarrollado sus métodos regulatorios para estudiar y evaluar mejor la aplicación de esas innovaciones, a compartir sus experiencias con otros Estados por intermedio de la OACI;*
2. *Encarga al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;*
3. *Encarga al Consejo que, basándose en las conclusiones derivadas de la evaluación que se llevará a cabo con arreglo a la cláusula dispositiva 2, y si lo considerara apropiado y necesario, formule políticas de alto nivel en respuesta a los resultados de la evaluación antes citada, y que posteriormente defina un marco que contribuya al desarrollo oportuno de políticas y normas mundiales que fomenten la mejora continua de la seguridad operacional, la eficiencia, la seguridad de la aviación, la facilitación y el desempeño económico y medioambiental; Exhorta a los Estados miembros a que apoyen los esfuerzos de la OACI para ayudar a que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de desarrollar y desplegar innovaciones en la*

aviación, en particular mediante el aprovechamiento de la asistencia, la creación de capacidad y los marcos de instrucción pertinentes que ofrece la OACI en consonancia con su política sobre innovación;

4. ~~Encarga al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación; y~~ Alienta a los Estados miembros a usar el marco proporcionado por la OACI, que favorecerá el análisis oportuno de la necesidad de elaborar políticas, normas y otras disposiciones mundiales con un criterio tecnológicamente imparcial, así como herramientas que propicien el progreso constante de la innovación en el sector de la aviación internacional, evitando al mismo tiempo la adopción de innovaciones prematuras;

5. ~~Encarga al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación; Exhorta a los Estados miembros a que ayuden a la OACI a fomentar condiciones donde la innovación en la aviación pueda florecer en todas las regiones de la OACI, en consonancia con el objetivo estratégico Ningún País se Queda Atrás (NCLB) y en asociación continua con la industria;~~

6. ~~Exhorta a los Estados miembros a que animen e impulsen a las partes interesadas emergentes del sector de la aviación, así como a las partes interesadas ajenas al sector que hayan desarrollado innovaciones que podrían emplearse para lograr los objetivos estratégicos de la OACI, a participar en los procesos pertinentes de la Organización; y~~

7. *Declara que la presente resolución sustituye a la resolución A 40-27.*

Cuestión 21: Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)

21.1 El Comité Ejecutivo examina la nota WP/21 presentada por el Consejo de la OACI, que contiene un informe de situación sobre las actividades llevadas a cabo en respaldo del programa NGAP de la OACI y propone la adopción de una resolución revisada de la Asamblea de la OACI sobre la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y el desarrollo del talento de la aviación. La resolución revisada sustituye a la resolución A39-29 de la Asamblea ampliando su alcance más allá de la juventud y las y los profesionales titulares de licencia para abarcar a todo el personal de la aviación, en todas las etapas de su carrera, incluido el personal a mitad de carrera y el que no requiere licencia, así como las personas que se encuentran en transición de otras industrias, y hace hincapié en la reducción de las barreras de entrada, entre otras cosas, mediante un mayor acceso a una educación asequible, el otorgamiento de becas y opciones de instrucción flexibles.

21.2 El comité también examina el llamamiento a la acción adoptado en la Cumbre Mundial OACI sobre la NGAP 2025 [Durban (Sudáfrica), 12-14 de agosto de 2025], que figura en el apéndice A de la nota WP/21. Este llamamiento a la acción identifica áreas prioritarias para la acción colectiva de los Estados y las partes interesadas, y complementa la resolución revisada destacando la necesidad de reforzar el liderazgo y la coordinación, integrar las competencias futuras y la innovación en los sistemas de instrucción, velar por el acceso generalizado a las carreras de aviación, promover la movilidad ética, elevar la voz de la nueva generación y movilizar recursos para la sostenibilidad a largo plazo. El comité pide que

se intensifiquen las medidas en todos los niveles para implementar el llamamiento a la acción de la Cumbre Mundial sobre la NGAP 2025 y la resolución actualizada, incluso mediante la integración de las estrategias de personal del sector de la aviación en los planes nacionales de aviación, los marcos regionales y las plataformas de cooperación mundial.

21.3 El comité examina la nota WP/154 presentada por el Brasil y apoyada por 20 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en la que se destaca el Programa Alas para Todo el Mundo como iniciativa nacional de promoción de la diversidad, la equidad y la inclusión en la aviación. Reconoce su pertinencia ante la escasez de personal actual y proyectada y destaca el papel fundamental de la inversión en educación e instrucción de calidad para impulsar el crecimiento económico. Reconoce además la alineación del programa con la Estrategia de la NGAP, el Programa OACI para la Igualdad de Género y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en particular los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 4, 5, 8, 9 y 10, y alienta su difusión por los canales de la OACI como ejemplo de buenas prácticas. También invita a los Estados miembros a considerar iniciativas similares adaptadas a los contextos locales y a ampliar las iniciativas de divulgación destinadas a eliminar las barreras a las que se enfrentan los grupos subrepresentados.

21.4 El comité examina la nota WP/407 presentada por Chile y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC, que subraya la importancia del desarrollo profesional para la actual y próximas generaciones de profesionales del sistema CNS-ATM. Reconoce que, dada la menor duración de la carrera profesional técnico-operacional en relación con la edad normal de jubilación, se requieren trayectorias profesionales sostenibles para conservar los conocimientos especializados y facilitar la transición a funciones de liderazgo y decisión. Anima a los Estados miembros a colaborar con el ámbito académico para promover el desarrollo profesional permanente en todas las etapas de la vida laboral y les pide que recopilen y compartan con la OACI información sobre los beneficios de retener y aprovechar el capital humano experimentado en CNS/ATM. El comité pide además a los Estados miembros que ayuden a los proveedores de servicios de navegación aérea a apoyar las transiciones mediante la instrucción en gestión y liderazgo y alienta a la OACI a promover el desarrollo profesional sostenido en CNS/ATM como pilar fundamental de la navegación aérea mundial, incluso para las decisiones a mediano y largo plazo.

21.5 El comité examina la nota WP/151 presentada por el Japón, en la que se describen iniciativas nacionales integrales relacionadas con la dotación y utilización de los recursos humanos de la aviación en los ámbitos técnico, operacional y de gestión. Toma nota de las iniciativas de la Administración de Aviación Civil del Japón para hacer frente a la escasez de mano de obra que afecta a personal de mecánica y pilotaje de aeronaves, servicios de escala y control de tránsito aéreo, que comprenden reformas del sistema de licencias, mejora de las condiciones de trabajo y medidas para promover una mayor participación de las mujeres, con el objetivo de aumentar la proporción de pilotos y mecánicas al 10 % en los próximos diez años. Reconoce además la importancia de atraer, retener y desarrollar al personal cualificado para sostener el crecimiento de la aviación, respalda el fortalecimiento de la colaboración por medio del Programa NGAP de la OACI y el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) y alienta el intercambio de las mejores prácticas entre los Estados.

21.6 El comité examina la nota WP/152 presentada por Sudáfrica, que detalla una amplia variedad de iniciativas nacionales en respuesta a las dificultades relacionadas con la NGAP, incluidas campañas de divulgación como el Programa Conjunto de Concienciación sobre Aviación y las actividades del Día de la Aviación Civil Internacional, iniciativas de tutoría sobre ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas y mecanismos de financiación, que incluyen becas, patrocinios y programas de pasantías y aprendizaje que, en conjunto, benefician a más de 70 000 estudiantes por año. Respaldó medidas sobre divulgación entre la juventud, apoyo financiero, iniciativas inclusivas en cuanto al género y la promoción de las alianzas público-privadas y alienta el intercambio de buenas prácticas entre los Estados. Asimismo, insta a la OACI a que, en colaboración con los Estados miembros, procure que la igualdad de género y el

empoderamiento de la mujer se atiendan y tengan en cuenta en todas las iniciativas sobre la NGAP. Un Estado destaca la necesidad de que el empoderamiento de mujeres y niñas siga basándose en el mérito. Alienta además a la OACI a emplear una terminología que reconozca las realidades biológicas, aplicando a su vez las normas más elevadas en las funciones críticas para la seguridad operacional.

21.7 El comité examina la nota WP/153 presentada por el Brasil, los Emiratos Árabes Unidos, Francia, el Japón, el Reino Unido, Sudáfrica, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), la Asociación de Servicios Aeroportuarios (ASA World), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Instrucción de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO) y la Royal Aeronautical Society (RAeS), que hace hincapié en la importancia de ampliar el alcance del Programa NGAP de la OACI más allá de la juventud y las y los profesionales titulares de licencia para abarcar todas las categorías de personal de la aviación, incluido el personal que no requiere licencia, el personal a mitad de carrera y profesionales en transición, y expresa su apoyo a la resolución revisada de la Asamblea sobre la NGAP que refleja este enfoque. El comité destaca el riesgo que la escasez actual y prevista de mano de obra supone para la seguridad operacional y la resiliencia de la aviación. Además, hace hincapié en la necesidad de una mayor colaboración entre los Estados, el mundo académico y la industria, y anima a la OACI a colaborar con la industria y los programas estatales para compartir recursos, información y buenas prácticas mediante la creación de un grupo de trabajo sobre NGAP. El comité también toma nota del papel que desempeña el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) a la hora de proporcionar una plataforma para el intercambio de datos, el reconocimiento mutuo de las cualificaciones y la divulgación de las mejores prácticas, y del llamamiento a los Estados, las instituciones educativas y el sector de la aviación a que apoyen las iniciativas de la OACI por medio de conocimientos técnicos, contribuciones voluntarias financieras o en especie y puesta en común de datos.

21.8 Concluidas las deliberaciones, el comité conviene en recomendar a la plenaria que:

- a) adopte la resolución revisada sobre la NGAP y el desarrollo del talento en la aviación y respalde el llamamiento a la acción de la Cumbre Mundial OACI sobre la NGAP 2025;
- b) solicite a la OACI que evalúe crear un grupo de trabajo sobre la NGAP para promover la colaboración entre las partes interesadas; y
- c) subraye la importancia de movilizar recursos adicionales, incluidas contribuciones voluntarias financieras y en especie, conocimientos técnicos y puesta en común de datos, para apoyar el Programa NGAP de la OACI y sostener las iniciativas colectivas necesarias para lograr la resiliencia y la sostenibilidad del sistema mundial de aviación.

21.9 El comité toma nota de las notas de información WP/504 presentada por el Pakistán, WP/503 presentada por Portugal; WP/278 presentada por el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST); WP/412 presentada por la Organización de Transporte Aéreo Hermes y WP/674 presentada por el Foro Internacional para la Investigación en la Aviación (IFAR).

Resolución 21/1: NGAP: Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y desarrollo del talento de la aviación

Reconociendo que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico en todo el mundo;

Reconociendo que a fin de dar apoyo a las crecientes necesidades de la aviación y asegurar la explotación segura y eficiente del sistema de transporte aéreo se necesitan profesionales de la aviación calificados y competentes, ~~y que constituyan una fuerza laboral diversa en la aviación;~~

Observando que la escasez de mano de obra puede afectar a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la capacidad de alcanzar los objetivos estratégicos de la OACI;

Teniendo en cuenta la importancia de atraer, formar y retener el talento en varias funciones de la aviación, incluido el personal titular de licencias, las y los profesionales y el personal de la aviación general, es crucial abordar de manera integral las necesidades de la industria.

Considerando que para responder a las necesidades de recursos humanos actuales y futuras es importante que los Estados y la industria atraigan ~~a la nueva generación de profesionales de la aviación~~, no solo a la juventud, sino que también adopten un enfoque independiente de la edad que valore las contribuciones de personas trabajadoras de todos los grupos generacionales y atraiga y forme a talentos de otras industrias,

Reconociendo que los Estados en desarrollo enfrentan dificultades peculiares al perder profesionales de la aviación a un ritmo acelerado que no guarda relación con el relevo debido a la alta demanda de profesionales competentes en el mercado internacional, resulta crucial comprender cabalmente la situación y darle respuesta con iniciativas estratégicas por medio de la NGAP;

Reconociendo que la mejora de la percepción del sector de la aviación es un componente fundamental para atraer y retener una reserva de talento sostenible, que requiere estrategias específicas para promover la aviación como una opción de carrera que sea competitiva y gratificante a todos los niveles;

Observando que las asociaciones entre ~~gobierno~~ Estados miembros, organizaciones regionales, industria y organismos de educación son importantes para atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación, ~~teniendo en cuenta la igualdad de género~~ reconociendo la importancia de promover la igualdad de oportunidades y el empoderamiento de las mujeres en el desarrollo de la fuerza laboral de la aviación;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con ~~la comunidad de la aviación~~ las partes interesadas pertinentes para identificar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, instruir y retener ~~en el sector~~, a profesionales de la aviación, ~~teniendo en cuenta la igualdad de género~~; a profesionales de la aviación, teniendo debidamente en cuenta la inclusión y la igualdad de oportunidades, velando por que las mujeres estén plenamente facultadas para participar y prosperar en el sector de la aviación;

2. *Alienta* a las autoridades de aviación civil a comunicar y cooperar con los organismos gubernamentales de educación y del trabajo, la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP), las instituciones académicas mundiales de aviación y los centros de investigación de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), y la industria de la aviación para desarrollar estrategias que permitan fomentar la aviación, la formación de profesionales de aviación competentes y de las y los trabajadores en general y su retención en ~~los Estados~~ el sector, alentando las iniciativas de involucración temprana en las escuelas y comunidades para animar a la juventud, también a las niñas, a elegir profesiones en la aviación;

3. *Alienta* a los Estados miembros a facilitar, mediante orientación y métodos de evaluación internacionalmente aceptados para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos para permitir ~~la libre circulación~~ el flujo sin impedimentos de profesionales a través de las fronteras;

4. *Insta* a los Estados miembros, al mundo académico y a la industria a que implementen iniciativas específicas que reduzcan las barreras de ingreso, entre ellas la mejora del acceso a una educación asequible, la concesión de becas y la oferta de opciones de instrucción flexibles;

5. *Insta* a los Estados miembros, al mundo académico y a la industria a trabajar en colaboración para desarrollar y poner en marcha iniciativas claramente definidas, tales como programas de intercambio de conocimientos, proyectos conjuntos de instrucción, talleres de creación de capacidad y asesoramiento técnico, que apunten específicamente a fortalecer los medios de instrucción dentro de los Estados en desarrollo. Estas iniciativas deberían ir dirigidas a mitigar los problemas que se generan por las dificultades para retener a las y los profesionales de la aviación competentes, y de esa forma hacer un aporte positivo al desarrollo sostenible y la resiliencia del personal de aviación en estas regiones;

6. *Recomienda* que se amplíe el alcance del programa NGAP para atraer, formar y retener talentos de la aviación de todas las generaciones, orígenes y niveles de experiencia;

7. *Alienta* a los Estados miembros a promover las mejores prácticas concentradas en responder a la evolución de las necesidades y valores de los talentos de la aviación la nueva generación de profesionales de la aviación para habilitar, mejorando así la atracción y retención, la productividad, el rendimiento, la contratación, retención y seguridad de los empleados del personal;

8. *Alienta* a los Estados miembros a impulsar activamente iniciativas tales como el Programa Mundial de Embajadoras y Embajadores de la OACI, con el objetivo de incrementar el interés global y la participación en el sector de la aviación;

9. *Encarga* al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria a fin de apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, compartición de mejores prácticas, herramientas de planificación, y directrices para atraer a la nueva generación de profesionales de la aviación y cultivarla; y

10. *Alienta* a los Estados miembros, los organismos internacionales y regionales, los medios académicos y la industria, a apoyar el programa NGAP, como uno de los elementos integrantes de la creación de capacidad, proporcionando conocimientos especializados y orientación, y recursos (humanos, financieros y datos) para ayudar a alcanzar sus objetivos.

LLAMAMIENTO A LA ACCIÓN DE LA CUMBRE MUNDIAL SOBRE LA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP) 2025

(Durban, Sudáfrica, del 12 al 14 de agosto de 2025)

En respuesta a la creciente necesidad mundial de crear una fuerza laboral de aviación resiliente, inclusiva, no discriminatoria y preparada para el futuro, y en consonancia con los objetivos estratégicos de la OACI y la Estrategia Mundial sobre la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), la Cumbre Mundial NGAP 2025 hace un llamamiento a todas las partes interesadas, a nivel mundial, regional y nacional, para que tomen medidas colectivas en las siguientes áreas prioritarias:

1. Fortalecer el liderazgo y la coordinación en la planificación de la fuerza laboral de la aviación

- Incorporar la NGAP y las prioridades de desarrollo de talento en los planes nacionales de aviación y los programas nacionales de desarrollo, con el seguimiento de competencias, la formación, la creación de capacidad y la divulgación como pilares fundamentales.

- Adoptar estrategias NGAP con metas claras, asignaciones presupuestarias y mecanismos de rendición de cuentas para que el desarrollo del talento sea objeto de una labor sostenida.
- Nombrar personal de coordinación de la NGAP en cada Estado y entidad relevante para coordinar a las partes interesadas y realizar un seguimiento del progreso.
- Fomentar los marcos armonizados de monitoreo y pronóstico de la fuerza laboral, como los observatorios nacionales de la fuerza laboral de la aviación para recopilar y analizar datos sobre empleos, demografía y demanda futura de competencias, respaldado por una correspondencia más sólida entre las políticas y las estructuras de liderazgo.

2. Concordancia de la formación y la instrucción con las necesidades de la industria y las competencias futuras

- Velar por que los sistemas de formación e instrucción atiendan a las necesidades cambiantes del sector a través de una colaboración estructurada entre el ámbito académico, los centros de formación, la industria y las autoridades de aviación civil (CAA), armonizando los planes de estudio, los modelos de certificación y las competencias futuras con las realidades operativas, al tiempo que se garantiza que cada persona graduada pueda adquirir experiencia práctica, beneficiarse de programas de aprendizaje y pasantías y disponer de una trayectoria clara hacia el empleo.
- Fomentar los programas de hermanamiento y las redes de aprendizaje entre pares entre instituciones académicas, centros de instrucción y CAA para fortalecer la capacidad, favorecer la transferencia de conocimientos y ampliar el acceso a una educación aeronáutica de calidad a nivel mundial.
- Respaldar la innovación en el diseño del lugar de trabajo, las metodologías didácticas y los modelos de certificación para adaptarse a la transformación de la industria y velar por una implementación equitativa y no discriminatoria en todas las regiones.
- Promover los métodos de aprendizaje flexibles y habilitados por la tecnología, incluidas las microcredenciales, los formatos híbridos y la instrucción mediante IA, que tengan en cuenta las expectativas de las nuevas generaciones de estudiantes, las necesidades cambiantes del sector de la aviación y el acceso equitativo entre regiones y grupos.
- Promover la inversión en investigación aplicada, innovación pedagógica, pasantías y experimentación intersectorial para modernizar los sistemas de formación e instrucción de la aviación.

3. Eliminar las barreras de entrada y ofrecer un acceso general a las carreras de aviación

- Comprometerse a reducir las barreras económicas, geográficas y sociales a través de becas específicas, campañas de divulgación y mecanismos de financiación.
- Consolidar y ampliar el Programa de Instrucción para Países en Desarrollo (DCTP) de la OACI, los programas de becas y ayudas no solo para jóvenes profesionales sino también para estudiantes, velando así por su acceso, brindando oportunidades equitativas de instrucción especializada y familiarización temprana con el sector.
- Promover vías para que las personas calificadas de grupos infrarrepresentados puedan acceder de forma satisfactoria, con la potenciación de niñas y mujeres, jóvenes y personas de regiones marginadas para que ningún país se quede atrás.
- Movilizar asociaciones intersectoriales para que la educación justa y los mecanismos de financiación se integren en las estrategias nacionales y regionales de desarrollo de la fuerza laboral.
- De acuerdo con el Programa de Embajadoras y Embajadores Mundiales de la OACI, designar embajadores/as y paladines/as para divulgar la aviación a nivel nacional y regional y así otorgar más visibilidad a las carreras de aviación, en especial entre personas jóvenes y mujeres.

4. Promover la movilidad y el reconocimiento mutuo de competencias transfronterizas

- Alentar a los Estados y a los reguladores a facilitar la homologación de competencias y credenciales mediante la validación de licencias, el reconocimiento mutuo de las calificaciones y la simplificación de los trámites de acreditación y visado mediante la cooperación regional y bilateral, para favorecer la movilidad justa y ética entre profesionales, en particular desde y dentro de los países en desarrollo, y reforzar la resiliencia y el desarrollo sostenible de la fuerza laboral.
- Ampliar y armonizar mecanismos como el Programa TRAINAIR PLUS de la OACI y las redes de instituciones académicas de aviación para mejorar el reconocimiento y la comparabilidad de la calidad de la instrucción en aviación y avanzar en la armonización normativa.
- Promover estrategias equilibradas para la fuerza laboral que combinen el desarrollo del talento local con marcos de movilidad justos, de forma que la aviación siga siendo un vector de movilidad social y desarrollo, especialmente en las regiones menos favorecidas.
- Impulsar iniciativas prácticas por región (por ejemplo, en África y Asia) para solventar la inexistencia de marcos armonizados para el reconocimiento de licencias y la movilidad profesional.

5. Dar voz a la próxima generación

- Reconocer el papel esencial que desempeña el colectivo de jóvenes profesionales y estudiantes en la configuración del futuro de la aviación, y comprometerse a integrar sistemáticamente sus opiniones en la formulación de políticas, el diseño de programas y las estructuras de gobernanza.
- Crear mecanismos oficiales como consejos juveniles, funciones consultivas y puestos de asesoría para que la juventud pueda participar de forma significativa en la toma de decisiones y fortalecer el diálogo intergeneracional y el liderazgo compartido.
- Poner en marcha iniciativas de movilidad juvenil que ofrezcan oportunidades de formación, intercambios y familiarización con la profesión en el contexto internacional y regional, y fomentar las pasantías estructuradas en las autoridades de aviación civil, las oficinas regionales de la OACI y los asociados del sector.
- Apoyar la investigación y la innovación entre la juventud mediante la financiación de proyectos, centros neurálgicos, hackatones y empresas dirigidas por jóvenes, y organizar competiciones anuales donde se analicen las dificultades que tiene la aviación en el mundo real.
- Establecer canales formales de mentoría entre jóvenes y la industria para facilitar un acceso efectivo a la carrera y el desarrollo profesional a largo plazo.

6. Reformular la aviación como un sector profesional audaz, no discriminatorio y sostenible

- Fomentar estrategias de comunicación coordinadas para reposicionar la aviación como un sector de innovación, sostenibilidad, crecimiento económico, conectividad y desarrollo social.
- Promover campañas de divulgación nacionales y regionales, la imagen de marca de los empleadores y la involucración temprana en escuelas y comunidades, con modelos de referencia, embajadores/as de aviación, mentorías y programas de inmersión.
- Recurrir a las redes sociales y las plataformas de intercambio de conocimientos para mejorar la visibilidad y el atractivo de las carreras de aviación para todo el mundo.
- Fomentar entornos de trabajo acogedores y promover la conciliación entre el trabajo y la vida personal para reforzar la permanencia y el atractivo de las profesiones de la aviación.
- Alentar la evaluación integral de los salarios, beneficios y opciones profesionales para ofrecer paquetes competitivos y posibilidades de avance.

- Promover la igualdad de oportunidades y las prácticas no discriminatorias en la contratación, la permanencia y la evolución profesional en todo el sector de la aviación.

7. Reforzar las asociaciones regionales y mundiales para desarrollar el talento

- Estrechar la colaboración entre los gobiernos, las CAA, la industria, el sector académico y las entidades docentes para coordinar las estrategias sobre fuerza laboral e intercambiar buenas prácticas.
- Respaldar el desarrollo conjunto de herramientas de planificación, modelos de financiación, marcos de reconocimiento mutuo y mecanismos de intercambio de recursos.
- Promover centros regionales de excelencia, centros transfronterizos de creación de capacidad y redes de aprendizaje entre pares.
- Estimular las asociaciones con organizaciones dirigidas por jóvenes, ONG y grupos de defensa de la educación para que prospere la divulgación exterior y se refuerce la participación comunitaria en la aviación.
- Favorecer la inclusión de las prioridades de la fuerza laboral en los programas de integración económica regional para disponer de políticas y financiación a largo plazo.
- Fortalecer las plataformas de cooperación regional (a través de la OACI y las organizaciones regionales) para compartir pronósticos, intercambiar buenas prácticas y planificar conjuntamente la capacidad de la fuerza laboral.

8. Ampliar la transferencia de conocimientos, la mentoría y la planificación de la sucesión

- Establecer marcos globales y regionales para la mentoría, la transferencia de conocimientos y la planificación de la sucesión en todas las profesiones de la aviación.
- Animar a profesionales con experiencia ya en la jubilación a participar en programas de mentoría e instrucción para preservar el conocimiento institucional.
- Aprovechar la tecnología para crear redes mundiales de tutoría, pasantías virtuales y plataformas intergeneracionales de intercambio de conocimientos.
- Adoptar políticas que incorporen la planificación de la sucesión en las estrategias organizacionales para posibilitar la transmisión de conocimientos.
- Diseñar sistemas que reconozcan y recompensen la mentoría como responsabilidad profesional en todas las disciplinas de la aviación.

9. Movilizar recursos e inversiones para la evolución de la fuerza laboral

- Alentar a los Estados, la industria y los asociados para el desarrollo a destinar fondos a las iniciativas de la NGAP, incluidas becas, infraestructura de instrucción e investigación.
- Movilizar a los bancos multilaterales de desarrollo, los donantes y las instituciones filantrópicas para apoyar las iniciativas sobre la fuerza laboral a través de mecanismos innovadores de financiación.
- Establecer asociaciones público-privadas para mantener la inversión a largo plazo en el progreso de la fuerza laboral de la aviación.
- Priorizar las inversiones en regiones marginadas para colmar las brechas de formación y de forma que ningún país se quede atrás.
- Expandir la cooperación internacional para destinar recursos a los centros de instrucción, instalaciones de simulación y plataformas digitales.
- Movilizar contribuciones voluntarias de los Estados y las partes interesadas de la industria para apoyar la Estrategia Mundial NGAP de la OACI y las herramientas de implementación.

10. Garantizar el seguimiento y la rendición de cuentas

- Alentar a los Estados miembros y a las partes interesadas a que informen sobre las actividades relacionadas con la NGAP durante las asambleas de la OACI, los eventos regionales y los foros conjuntos.
- Crear mecanismos para monitorear el progreso y compartir las lecciones aprendidas a nivel mundial y regional.

La Cumbre hace un llamamiento a todas las partes interesadas para que plasmen estos compromisos en actividades concretas a nivel nacional, regional y mundial, y para que se dé un seguimiento efectivo, se rindan cuentas y la cooperación sea continua. Además, anima a la movilización de recursos adecuados y contribuciones voluntarias en apoyo de la aplicación de este programa, con miras a garantizar una fuerza laboral de aviación resiliente, inclusiva y sostenible en todo el mundo, de manera que ningún talento ni generación se quede atrás.

Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

Políticas relativas a la Organización o el Convenio de Chicago

22.1 En la nota A42-WP/505, presentada por la Argentina, se invita a los Estados miembros a iniciar estudios para evaluar y determinar si es necesario o no enmendar el Convenio de Chicago. El secretario del Comité Ejecutivo recuerda que la resolución A4-3, aprobada por el 4^a período de sesiones de la Asamblea en 1950, establece la política y el programa de enmiendas del Convenio de Chicago. En particular, en la resolución se establece que sería adecuada una enmienda del Convenio cuando se satisfaga cualquiera de las siguientes condiciones, o ambas: i) cuando la experiencia demuestre que es necesario; y/o ii) cuando se pueda demostrar que es conveniente o útil. El secretario también observa que desde la entrada en vigor del Convenio de Chicago, nunca se ha enmendado su artículo 94.

22.2 Si bien una delegación expresa su apoyo a la propuesta de iniciar los trabajos para enmendar el Convenio de Chicago, una clara mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra no expresan su apoyo a la nota de estudio. Se subraya que el momento para ese examen no es adecuado dado el contexto geopolítico y que puede plantear importantes desafíos a la Organización en cuanto a sus prioridades actuales y sus implicaciones en materia de recursos. También se señala que el Convenio de Chicago ha demostrado suficiente flexibilidad a lo largo del tiempo y que cualquier esfuerzo de modernización debe proseguir dentro del marco existente. Una delegación señala también que, de conformidad con su artículo 4 (Irretroactividad de la presente Convención), la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 no se aplica al Convenio de Chicago.

22.3 En conclusión, el presidente señala que la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra no han expresado su apoyo a la propuesta de iniciar los trabajos para enmendar el Convenio de Chicago. En consecuencia, se llega a la conclusión de que el comité no apoya las conclusiones enunciadas en la nota de estudio.

22.4 El Comité Ejecutivo examina la nota de estudio A42-WP/224, presentada por Nueva Zelanda y Australia con el apoyo de Estados de la Región de Asia y el Pacífico, en la que se abordan las dificultades que enfrentan los Estados miembros de la OACI de la región para tramitar y responder las comunicaciones a los Estados que envía la OACI. Tomando como base una encuesta (A42-WP/625), la nota señala como

limitaciones principales la insuficiencia de capacidad técnica y de personal, la dificultad para tramitar el volumen de comunicaciones a los Estados y la necesidad de establecer un orden más claro de prioridades entre las comunicaciones.

22.5 El comité manifiesta un apoyo abrumador a la nota A42-WP/224, y como resultado la Secretaría se compromete a empezar a trabajar de forma inmediata para hacer que las comunicaciones a los Estados sean más accesibles y manejables. En particular, acuerda mejorar la comunicación identificando claramente las comunicaciones según la prioridad y distinguiendo las comunicaciones de alta prioridad que se vinculan a la adopción o enmienda de normas y métodos recomendados (SARPS). También propondrá nuevas formas de compartir información, en especial mediante comunicaciones a los Estados que podrían calificarse como “con fines informativos y tramitación según corresponda” (por ejemplo, oportunidades de adscripción, capacitación regional, simposios).

Gestión de crisis

22.6 El comité examina la nota A42-WP/262, presentada por el Brasil con el respaldo de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²⁰, sobre la mejora de la integración entre las estructuras nacionales de supervisión de crisis y los mecanismos de respuesta mundial de la OACI, y reconoce la importancia de mejorar la integración entre las estructuras nacionales de supervisión de crisis y los mecanismos de respuesta mundial de la OACI a fin de acrecentar la resiliencia y la capacidad de respuesta en la gestión de crisis en la aviación.

22.7 El comité examina la nota A42-WP/293, presentada por Egipto, que destaca el papel de Egipto en el mantenimiento de la seguridad operacional de la aviación durante una crisis regional y pone de relieve la necesidad de modernización y apoyo de la OACI. Tras reconocer la función central desempeñada por Egipto para preservar la continuidad y seguridad operacional de la aviación durante conflictos regionales, el comité toma nota de la urgente necesidad de modernizar la infraestructura de gestión del espacio aéreo de Egipto con el apoyo de la OACI.

22.8 El comité examina la nota A42-WP/410, presentada por Guatemala con el respaldo de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)²¹ sobre la planificación de contingencias en los servicios de navegación aérea de la región centroamericana. El comité toma nota de la alineación con las normas de la OACI y la importancia de la seguridad operacional y la sostenibilidad. Tras observar la integralidad de la planificación para contingencias de COCESNA, el comité destaca que es necesario que los reglamentos de los Estados miembros estén alineados con las disposiciones de la OACI referidas a la gestión de contingencias a fin de preservar la seguridad operacional, la continuidad y la eficiencia de los servicios de navegación aérea.

22.9 El comité manifiesta su agradecimiento a los Estados por el trabajo que han realizado para responder a crisis y contingencias y por el excelente nivel de colaboración entre todas las partes interesadas en la gestión de las disruptivas del espacio aéreo. Recuerda que la OACI ha empezado a elaborar un marco mundial de preparación y respuesta ante crisis que comprenderá orientación, programas de instrucción y planes de apoyo a la implementación para que los Estados, la OACI y todas las partes interesadas estén en condiciones de responder ante las crisis y las contingencias y gestionarlas con eficacia. El comité invita a los Estados y a las organizaciones internacionales a seguir respaldando las actividades de la OACI, ya que la colaboración activa ha sido crucial para mejorar la eficacia y promover avances en esta área.

²⁰ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

²¹ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua.

Eficiencia de las normas y los métodos recomendados (SARPS)

22.10 El comité examina la nota A42-WP/281, presentada por el Brasil con el respaldo de Estados miembros de la CLAC²², que aboga por la adopción de procedimientos de evaluación de los resultados de la reglamentación como parte del marco regulatorio de la OACI. En la nota se pone de relieve la necesidad de complementar los mecanismos existentes de vigilancia que se centran en el cumplimiento, como el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), con evaluaciones orientadas a los resultados para saber si las medidas reglamentarias logran los resultados esperados de seguridad operacional, protección, eficiencia y protección del medioambiente. Se subraya la importancia de integrar objetivos claros, datos de referencia, indicadores del desempeño, la participación de las partes interesadas y mecanismos de retroalimentación al ciclo de reglamentación para propiciar la transparencia, la rendición de cuentas y el aprendizaje institucional. El comité reconoce la importancia de evaluar los resultados de la reglamentación como medio de fortalecer la vigilancia estratégica, promover el aprendizaje institucional y acrecentar la rendición de cuentas dentro del sector de la aviación civil.

22.11 El comité examina la nota A42-WP/288, presentada por los Estados Unidos, sobre el examen y análisis de las normas internacionales aplicables para corroborar su pertinencia y mejorar su implementación. En la nota se destacan las dificultades por el creciente volumen y complejidad de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, que afectan tanto la gestión de la OACI como la implementación efectiva por parte de los Estados. El comité respalda la necesidad de efectuar un examen y análisis priorizado de los SARPS de la OACI para individualizar y corregir las normas obsoletas o que sean redundantes o demasiado prescriptivas de modo de acrecentar su relevancia y reforzar la implementación, reduciendo al mismo tiempo el trabajo que generan a los Estados y la OACI. Al finalizar las deliberaciones sobre esta nota de estudio, el comité sin embargo destaca que es importante que se siga el proceso de elaboración y actualización de los SARPS que desarrollan los órganos pertinentes dentro de la OACI en forma transparente e inclusiva.

Examen de la ejecución de las resoluciones A41-1, A41-2 y A41-3 de la Asamblea

22.12 El comité considera las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54, todas ellas presentadas por el Consejo de la OACI. También examina la nota A42-WP/95 presentada por la República Popular Democrática de Corea (RPDC).

22.13 Un gran número de delegaciones toman la palabra para expresar su apoyo a las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54. Muchas de ellas hacen referencia a la rigurosidad, estructura y transparencia del proceso llevado adelante por el Consejo con arreglo al artículo 54 k) del Convenio de Chicago, observando que en cada caso el proceso ha sido estrictamente técnico y no político y se ha respetado cabalmente el derecho al debido proceso de los Estados concernidos. Si bien a cada uno de los tres Estados mencionados en las notas de estudio en cuestión se le dieron amplias oportunidades de demostrar su cumplimiento de la resolución aplicable de la Asamblea, no se recibió información alguna en ese sentido. Diversas delegaciones plantean serias preocupaciones por el hecho de que la RPDC haya seguido realizando lanzamientos de misiles sin previo aviso después de que la Asamblea adoptara la resolución A41-3, destacando las graves implicaciones que esto tiene para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional.

²² Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

22.14 Un pequeño número de delegaciones toman la palabra para manifestar que no apoyan las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54. Algunas de ellas cuestionan que las resoluciones A41-1, A41-2 y A41-3 sigan siendo válidas. Una delegación rechaza de plano las recomendaciones del Consejo a la Asamblea de declarar que las citadas resoluciones se mantienen en vigor y opina que la resolución A41-3 de la Asamblea tiene motivaciones políticas. Otras delegaciones puntualizan que los asuntos tratados en las resoluciones A41-1, A41-2 y A41-3 están fuera del alcance del mandato técnico de la OACI y reiteran su preocupación sobre la politización de las actividades técnicas de la Organización. Otras delegaciones que no apoyan las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54 se oponen a que las acciones aludidas en las resoluciones A41-1, A41-2 y A41-3 se califiquen de infracciones al Convenio de Chicago.

22.15 Con relación a la nota A42-WP/95, una abrumadora mayoría de delegaciones que tomaron la palabra manifestaron su oposición a la nota, partiendo de la base de que si el comité da su respaldo a las medidas que allí se proponen para someterlas a la aprobación de la plenaria se socavaría la función del Consejo, quedaría comprometida la credibilidad de la Organización y se vería afectado el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Una delegación, con el apoyo de otra, menciona el fomento del desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional mediante la cooperación técnica y se opone a que se politicen los servicios de navegación aérea, la seguridad operacional de la aviación y la cooperación técnica. La delegación opina además que las sanciones no son un fin en sí mismas y que, a pesar de ellas, las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas deberían llevarse a la práctica de buena fe, evitando la aplicación excesiva. Unas pocas delegaciones expresan su apoyo a la nota A42-WP/95 citando la necesidad de resguardar la neutralidad de la OACI y evitar la politización de su labor.

22.16 Al sintetizar las deliberaciones, el presidente observa que una gran mayoría de los Estados que han hecho uso de la palabra nuevamente condenan las infracciones al Convenio de Chicago cometidas por la República de Belarús, la Federación de Rusia y la RPDC y respaldan las conclusiones y las medidas recomendadas por el Consejo en las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54. Por consiguiente, el presidente determina que el Comité Ejecutivo ha acordado recomendar a la plenaria que declare que las resoluciones A41-1, A41-2 y A41-3 siguen en vigor y que inste a la República de Belarús, la Federación de Rusia y la RPDC a tomar las medidas necesarias para subsanar la situación. También agrega que el comité no ha estado de acuerdo en recomendar a la plenaria el respaldo a las medidas propuestas en la nota A42-WP/95, incluidos los proyectos de resolución anexados a dicha nota de estudio.

22.17 El comité toma nota de la nota de información A42-WP/558 presentada por la RPDC.

22.18 Una delegación no está de acuerdo con la síntesis de las deliberaciones ofrecida por el presidente, y con el apoyo de otra delegación pide que el comité proceda a una votación secreta con arreglo al artículo 47 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600/8) (el Reglamento de la Asamblea). Por invitación del presidente, la delegación confirma que desea apelar la determinación del presidente en cuanto a la síntesis y las conclusiones de las deliberaciones del comité. El presidente inmediatamente somete la apelación a votación a mano alzada con la siguiente pregunta: “¿Desea dejar sin efecto mi determinación de que la síntesis y las conclusiones del presidente reflejan las deliberaciones del Comité Ejecutivo?” Dado que una amplia mayoría de las delegaciones se expresa a favor de la determinación del presidente y solo se opone una minoría, el comité decide que se mantiene la determinación del presidente.

22.19 Unas pocas delegaciones piden que la Secretaría aclare por qué no se realizó votación secreta de acuerdo con el artículo 47 del Reglamento de la Asamblea. La Secretaría responde explicando que, mientras que las oposiciones y apelaciones contra las decisiones de la presidencia se rigen por el artículo 36, la votación secreta siempre es permitida por el artículo 47 cuando la solicitan en forma oportuna dos delegaciones para dirimir una cuestión puntual y la solicitud no encuentra oposición. El presidente recuerda que, en su condición de órgano subordinado de la Asamblea, el Comité Ejecutivo tiene por función formular

recomendaciones a la plenaria y es ésta la que tiene total discrecionalidad para decidir si las acepta o no. También se aclara que toda disparidad de criterios quedará asentada en el informe del Comité Ejecutivo.

22.20 Unas pocas delegaciones declaran que la decisión del comité respecto a las notas A42-WP/52, A42-WP/53 y A42-WP/54 se tomó en violación de las disposiciones del Reglamento de la Asamblea, e instan al presidente a cerciorarse de que las deliberaciones del comité se desarrolle con estricto apego al Reglamento.

Asuntos relativos a las infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por Estados contratantes: Interferencias en las radiofrecuencias (RFI) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)

22.21 El comité examina la nota A42-WP/44 presentada por el Consejo, en la que este invita a la Asamblea a respaldar su determinación de que los repetidos incidentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la península de Corea que se originan en la RPDC constituyen una infracción del Convenio de Chicago por parte de la RPDC, y a adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice B de la nota. El comité también examina la nota A42-WP/553 presentada por el Consejo, en la que este invita a la Asamblea a hacer suya su determinación de que los repetidos incidentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en las regiones del Báltico y de Europa oriental y septentrional que se originan en el territorio de la Federación de Rusia constituyen una infracción del Convenio de Chicago por parte de la Federación de Rusia, y a adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice B de la nota.

22.22 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra reconocieron y condenaron las violaciones del Convenio de Chicago cometidas por la RPDC y la Federación de Rusia, manifestándose decididamente a favor de las notas A42-WP/44 y A42-WP/553 y de los proyectos de resolución que las acompañan. Una delegación con el apoyo de varias otras pone de relieve que en su presentación de las notas A42-WP/44 y A42-WP/553 a la Asamblea el Consejo ha seguido un proceso riguroso, transparente y estructurado, con apego a los principios y procedimientos establecidos en el Convenio de Chicago y tomando en cuenta el asesoramiento técnico y jurídico de la Secretaría. Dicha delegación agrega que se ha respetado el debido proceso en las actuaciones del Consejo y que a los dos Estados concernidos se les dieron amplias oportunidades de explicar las medidas que hubieran tomado para subsanar las violaciones del Convenio de Chicago, pero lamentablemente ni la RPDC ni la Federación de Rusia respondieron a las cartas de la OACI en ese sentido. En opinión de la delegación, los actos realizados por el Consejo para cumplir su mandato conforme al Convenio de Chicago no tienen motivaciones políticas.

22.23 Varias delegaciones que respaldan las notas A42-WP/44 y A42-WP/553 expresan sus serias preocupaciones por los efectos negativos que tienen las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la seguridad operacional y la protección de la navegación aérea internacional. Abundando en la determinación del Consejo sobre la infracción que se describe en la nota A42-WP/553, unas pocas delegaciones destacan que la Junta del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) ha determinado que la geolocalización de los incidentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS a los que alude la nota indica que se originan dentro del territorio de la Federación de Rusia.

22.24 Tras reconocer la gravedad de las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS y sus efectos negativos en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional, una delegación con el apoyo de otras dos destaca la necesidad de ampliar la perspectiva a fin de considerar este tipo de incidentes dondequiera que se produzcan, y a la vez tener presente que la función principal de la OACI es fomentar la cooperación y la comprensión mutua entre los Estados miembros. Estas delegaciones hacen un llamamiento a todos los Estados a profundizar la cooperación técnica, reforzar la coordinación con las

entidades de la industria para fortalecer la capacidad de los sistemas de navegación a bordo de neutralizar las interferencias deliberadas y la suplantación de señales y aunar esfuerzos para establecer una red operacional mínima para el GNSS.

22.25 Unas pocas delegaciones se oponen firmemente a las notas A42-WP/44 y A42-WP/553 por entender que las medidas que allí se recomiendan carecen de fundamento, apuntan selectivamente contra determinados Estados, socavan la cooperación y politizan el trabajo técnico de la OACI. En el caso de la nota A42-WP/44, una delegación afirma que lo que en ella se alega es una fantasía política de la República de Corea y sus aliados pergeñada sin ninguna evidencia científica que la sustente y que busca manchar la imagen internacional de la RPDC. En el caso de la nota A42-WP/553, otra delegación afirma que cualquier incidente de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS que se hubiera originado en el territorio de la Federación de Rusia fue resultado de las medidas de seguridad nacional contra las aeronaves no tripuladas ucranianas. Al mismo tiempo, se señala que la Federación de Rusia ha tomado todas las medidas para limitar el impacto de tales incidentes en los receptores de la aviación civil. La delegación destaca su disposición a la cooperación, remarcando que en su condición de Estado proveedor del sistema GLONASS que ofrece ese servicio sin cargo a la comunidad de la aviación mundial rechaza categóricamente la retórica acusatoria de la nota A42-WP/553 en relación con el funcionamiento del GNSS.

22.26 Una delegación pide que se proceda a una votación secreta sobre el proyecto de resolución de la Asamblea que acompaña a la nota A42-WP/553 con arreglo al artículo 47 del Reglamento de la Asamblea. El pedido de votación secreta recibe el apoyo de otras dos delegaciones y no encuentra oposición de ninguna. Al pedir aclaración sobre la cuestión de la votación secreta, una delegación con el apoyo de varias otras sugiere reformular la pregunta de la siguiente manera: “¿Se opone a las medidas indicadas en la nota A42-WP/553?” Tras la aclaración del presidente de que la función del comité no es adoptar resoluciones sino formular recomendaciones a la plenaria, el comité acuerda proceder a la votación secreta sobre la pregunta “**¿Está de acuerdo en que recomendar a la plenaria que adopte el proyecto de resolución que figura en el apéndice de la nota A42-WP/553?**” El presidente del comité acepta la sugerencia de una delegación, con el apoyo de otra, de invitar a una persona integrante de la delegación que pidió la votación secreta a observar el escrutinio de los votos. Se emite un total de 153 votos, con 89 votos a favor, 19 en contra, 42 abstenciones, 1 voto nulo y 2 votos en blanco. Visto el resultado de la votación secreta, el presidente determina que una clara mayoría del comité se ha expresado a favor de recomendar a la plenaria que adopte el proyecto de resolución de la Asamblea que acompaña a la nota A42-WP/553, cuyo texto es el siguiente:

Resolución A42/xx: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la Federación de Rusia

Habiendo considerado la cuestión referida a las recurrentes interferencias de las radiofrecuencias (RFI) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en las regiones del Báltico y de Europa oriental y septentrional originadas en el territorio de la Federación de Rusia;

Teniendo presente que la seguridad operacional de la aviación civil internacional sigue siendo la principal finalidad y el objetivo primordial del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y de la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recordando que la resolución A41-8 de la Asamblea, en su apéndice C sobre la preservación de la resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI, reconoce que el GNSS no debe verse afectado por interferencias perjudiciales e insta a los Estados a abstenerse de cualquier forma de interferencia deliberada o suplantación de señal que repercuta en la aviación civil;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional que consagran los principios y las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos;

Tomando nota de que, el 26 de marzo de 2025, el Consejo de la OACI recordó y reafirmó su profunda preocupación por los efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional de las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS, por contrariar los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

Tomando nota de que, el 13 de junio de 2025, el Consejo de la OACI expresó su grave preocupación por los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS originadas en la Federación de Rusia, que tienen repercusiones para la navegación aérea internacional en las regiones de información de vuelo (FIR) de Warszawa (EPWW), Vilnius (EYVL), Riga (EVRR), Tallinn (EETT), Helsinki (EFIN) y Suecia (ESAA);

*Tomando nota de que, habiendo sido notificada de que los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS van en contra de los principios consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Federación de Rusia no respondió a la solicitud del Consejo de que acatara sus decisiones y cumpliera con las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;*

*Considerando que el Consejo de la OACI decidió someter este asunto a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;*

La Asamblea:

1. *Hace suya la determinación del Consejo de la OACI de que las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en las regiones del Báltico y de Europa oriental y septentrional originadas en el territorio de la Federación de Rusia y sus efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional son contrarias a los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y constituyen una infracción de dicho Convenio;*
2. *Condena a la Federación de Rusia por las interferencias recurrentes en las radiofrecuencias del GNSS originadas en su territorio que comprometen la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;*
3. *Exhorta con urgencia a la Federación de Rusia a que cumpla estrictamente con sus obligaciones en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y así ponga fin a las actividades de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS;*
4. *Pide al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y*
5. *Encarga al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.*

22.27 Con relación a la nota A42-WP/44, el presidente observa que la mayoría de las delegaciones que han tomado la palabra han expresado su respaldo al proyecto de resolución de la Asamblea que la acompaña,

y en consecuencia determina que el comité acuerda recomendar a la plenaria que adopte el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice B de la nota A42-WP/44, cuyo texto es el siguiente:

Resolución A42/xx: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la República Popular Democrática de Corea (RPDC)

Habiendo considerado la cuestión referida a las recurrentes interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea procedentes de la RPDC;

Teniendo presente que la seguridad operacional de la aviación civil internacional sigue siendo la principal finalidad y el objetivo primordial del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y de la Organización de Aviación Civil Internacional;

Recordando la resolución A41-8 de la Asamblea, que en su apéndice C sobre la preservación de la resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI reconoce que el GNSS no debe verse afectado por interferencias perjudiciales e insta a los Estados a abstenerse de cualquier forma de interferencia deliberada o suplantación de señales que repercuta en la aviación civil;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional que consagran los principios y las normas del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el 26 de marzo de 2025 el Consejo de la OACI recordó y reafirmó su profunda preocupación por los efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional de las interferencias en las radiofrecuencias del GNSS, por contrariar los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que el 13 de junio de 2025 el Consejo de la OACI reiteró su grave preocupación por el hecho de que, pese a sus decisiones anteriores del 18 de junio de 2012, el 31 de mayo de 2016, el 14 de junio de 2024 y el 26 de marzo de 2025 relativas a los incidentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea originados en la RPDC, dichos incidentes hayan seguido repitiéndose en ese lapso y se observen en forma sostenida desde el 2 de octubre de 2024, comprometiendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en la región de información de vuelo (FIR) Incheon;

Tomando nota de que, habiendo sido notificada de que los incidentes recurrentes de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS van en contra de los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la RPDC no respondió a las repetidas decisiones y solicitudes del Consejo de aplicar sus decisiones y cumplir con las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió someter el asunto a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, de conformidad con el artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI de que las interferencias con las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea procedentes de la RPDC y sus efectos perjudiciales en la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional son contrarias a los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y constituyen una infracción de dicho Convenio;

2. *Deplora* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones expresadas en repetidas ocasiones por el Consejo de la OACI, la RPDC haya seguido realizando actos que provocan interferencias recurrentes con las radiofrecuencias del GNSS en la Península de Corea;
 3. *Condena* a la RPDC por las interferencias recurrentes con las radiofrecuencias del GNSS que origina y que comprometen la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
 4. *Exhorta con urgencia* a la RPDC a que cumpla estrictamente sus obligaciones en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* poniendo fin a las actividades de interferencias en las radiofrecuencias del GNSS;
 5. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
 6. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.
-

22.28 El comité toma nota de la nota de información A42-WP/557 presentada por la RPDC.

Medidas unilaterales

22.29 El comité examina la nota A42-WP/256 presentada por la Federación de Rusia, la nota A42-WP/514 presentada por la República Bolivariana de Venezuela y la nota A42-WP/250 presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal en nombre de la República de Belarús, la Federación de Rusia y Tayikistán.

22.30 Algunas delegaciones expresan su apoyo a las tres notas de estudio, haciendo hincapié en las repercusiones negativas que tienen las medidas coercitivas unilaterales en la aviación civil internacional y poniendo de relieve que dichas medidas contradicen los principios consagrados en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944). Indican que tales medidas debilitan la cooperación internacional y socavan las acciones tendientes a impulsar el desarrollo sostenible y equitativo de la aviación civil internacional. También plantean inquietudes respecto de las repercusiones disruptivas que las medidas coercitivas unilaterales tienen en los flujos de tráfico aéreo, así como la posible exclusión de ciertos Estados miembros de los beneficios que se derivan de las iniciativas de la Organización. Estas delegaciones instan a la Asamblea a que encargue al Consejo que emprenda las acciones necesarias, incluidas las previstas en el artículo 55 c) y e) del Convenio de Chicago, para atender las consecuencias negativas de las medidas unilaterales.

22.31 La mayoría de las delegaciones que hacen uso de la palabra no apoyan las medidas propuestas en las notas A42-WP/256, A42-WP/514 y A42-WP/250, señalando que muchas de ellas se superponen directa o indirectamente con controversias en trámite ante el Consejo de la OACI o posibles negociaciones bilaterales entre Estados, y puntualizan que la Asamblea no es el foro apropiado para examinar cuestiones que se están deliberando en el Consejo, incluidos asuntos relativos a la solución de controversias en el marco del capítulo XVIII del Convenio de Chicago. También temen que, si la Asamblea toma una decisión sobre estas cuestiones, sentaría un precedente no buscado que podría socavar y perjudicar la autoridad del Consejo y el marco de gobernanza de la Organización.

22.32 Al sintetizar las deliberaciones, el presidente concluye que la mayoría de las delegaciones que han hecho uso de la palabra no están a favor de recomendar a la plenaria que adopte las medidas propuestas en las notas A42-WP/256, A42-WP/514 y A42-WP/250.

22.33 Unas pocas delegaciones se manifiestan en desacuerdo con la síntesis del presidente según la cual la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra no han apoyado las notas A42-WP/256, A42-WP/514 o A42-WP/250. Una de estas delegaciones aclara que, en su opinión, las numerosas intervenciones que instan al Consejo a que siga examinando asuntos relativos a medidas coercitivas unilaterales respaldan la solicitud de que el Consejo haga un estudio del impacto que tienen dichas medidas en la aviación civil internacional de conformidad con el artículo 55 del Convenio de Chicago. El presidente toma nota de las inquietudes planteadas por esas delegaciones.

Otros asuntos de política relacionados con el transporte aéreo internacional

22.34 El comité examina las notas A42-WP/93 y A42-WP/96 presentadas por la RPDC. En la nota A42-WP/93 se pide a la Asamblea que lleve a cabo una investigación exhaustiva sobre las reuniones del Consejo relacionadas con la RPDC de 2022 a 2025, en especial la decimotercera sesión del 234º período de sesiones, y que adopte medidas para evitar la doble moral en el Consejo de la OACI. En la nota A42-WP/96 se informa de una presunta infracción del Convenio de Chicago, a saber, la infiltración de una aeronave no tripulada de la República de Corea en el territorio de la RPDC en octubre de 2024, que vulneraba la soberanía nacional y ponía en riesgo la seguridad operacional de su aviación civil, y se pide a la Asamblea que adopte medidas técnicas para impedir que se repita lo sucedido.

22.35 El comité también examina la nota A42-WP/525, presentada por el Comité Interestatal de Aviación en nombre de Armenia, Belarús, la Federación de Rusia, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán, relativa al cumplimiento por parte de determinados Estados miembros de las obligaciones que les caben en virtud de determinadas normas y métodos recomendados de la OACI. En particular, en la nota de estudio se señala que algunos Estados no responden a las notificaciones que se les envían o a las solicitudes de información técnica para realizar investigaciones de accidentes aéreos. Asimismo, se invita al Consejo a examinar los casos de incumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones y a comunicar esos casos a los Estados miembros de la OACI de conformidad con el apartado j) del artículo 54 del Convenio de Chicago.

22.36 Por invitación del presidente, el Presidente del Consejo informa al comité sobre los resultados de la decimotercera sesión del 234º período de sesiones del Consejo en relación con la nota A42-WP/96. Durante esa sesión, el Consejo examinó la nota C-WP/15688, presentada por la RPDC, relativa a presuntos incidentes en los que se usaron drones y globos no tripulados en su espacio aéreo. El Presidente aclara además que la cuestión se examinó de forma exhaustiva y que el Consejo observó que no se han aportado pruebas suficientes o sustantivas para concluir que los presuntos incidentes hayan tenido efectos tangibles en la seguridad operacional de la aviación civil internacional en la Región, por lo que convino en que no era necesario que el Consejo adoptase ninguna medida. El Presidente también menciona que las actas de dicha sesión del Consejo, que no contienen ninguna prueba de la supuesta doble moral, están disponibles en el portal de la OACI y pueden acceder a ellas todos los Estados miembros. Una delegación opina que el incidente de infiltración de aeronaves no tripuladas que se describe en la nota A42-WP/96 constituye un acto intolerable en clara vulneración de la soberanía nacional y seguridad de la RPDC y violación del derecho internacional que puso en grave peligro la seguridad operacional de la aviación.

22.37 Una clara mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra no han apoyado las notas A42-WP/93, A42-WP/96 o A42-WP/525. Varias delegaciones se oponen al debate sobre las notas A42-WP/93 y A42-WP/96 por considerar que el Consejo ya ha examinado plenamente el tema y ha llegado a la conclusión de que la RPDC no tiene pruebas fundadas. Una delegación, que no respalda la nota A42-WP/93, expresa que, en respuesta a la invitación del Consejo, sigue dispuesta a entablar debates técnicos con la RPDC para impedir que se repita lo sucedido.

22.38 Dos delegaciones expresan su apoyo a las notas A42-WP/93, A42-WP/96 y A42-WP/525. Una delegación opina además que el problema de la doble moral y la politización ha afectado a un número cada vez mayor de Estados y ha socavado las interacciones entre los Estados, poniendo en peligro la seguridad operacional de la aviación. Otras dos delegaciones respaldan la nota A42-WP/525.

22.39 Una delegación expresa su preocupación por la decisión adoptada por el Consejo al examinar la nota C-WP/15688 y pregunta si el Consejo ha llegado a la conclusión definitiva de que los drones militares quedan fuera del ámbito del mandato de la OACI; y, además, si la Asamblea tiene el mandato de examinar toda decisión adoptada por el Consejo. Se aclara que la información sobre esta cuestión proporcionada por el Presidente del Consejo es el resultado de las deliberaciones del Consejo; estas pueden encontrarse, en forma detallada, en las actas pertinentes.

22.40 Dado que una gran mayoría de delegaciones que toman la palabra no apoya las notas A42-WP/93, A42-WP/96 o A42-WP/525, el presidente concluye que el comité no aprueba las medidas propuestas en ellas. El comité también toma nota de la nota A42-WP/559 (nota de información) presentada por la RPDC que complementa la información que figura en la nota A42-WP/96.

Agresión militar que pone en peligro la aviación civil internacional

22.41 El comité examina la nota A42-WP/533, Revisión 1, presentada por la República Islámica del Irán. Con referencia al artículo 3 c) del Convenio de Chicago y el artículo 52 del Protocolo Adicional I a los Convenios de Ginebra de 1977, la delegación exhorta a la Asamblea para que reafirme que se debe proteger de cualquier amenaza a la aviación civil, incluidas las infraestructuras aeroportuarias y las aeronaves.

22.42 Una delegación manifiesta que la Asamblea debería poner énfasis en que la protección de la infraestructura y las operaciones de la aviación civil en tiempos de conflicto armado sigue siendo esencial y vital para la seguridad operacional y protección de la aviación civil, y debería alentar a la Organización a aplicar un criterio uniforme y no discriminatorio frente a tales amenazas en todos los Estados y en todos los conflictos, a fin de evitar dobles raseros y preservar la integridad y universalidad del Convenio de Chicago.

22.43 La mayoría de las delegaciones que toman la palabra no apoyan las medidas que figuran en la nota A42-WP/533, Revisión 1, incluido el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice. Se señala que las cuestiones planteadas en la nota de estudio conciernen a la paz y la seguridad internacionales y que otros foros, como el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o la Asamblea General de las Naciones Unidas, están en mejores condiciones para darles respuesta. Se expresa también la opinión de que las medidas propuestas relativas al Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) no son adecuadas en este contexto dado que ese programa se enfoca únicamente en evaluar la vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado y su cumplimiento del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*. Se agrega que la nota de estudio tiene motivos políticos. Una delegación rechaza categóricamente la nota A42-WP/533, Revisión 1, cuestionando el uso de lenguaje despectivo en lugar del nombre propio para describir al Estado miembro en cuestión. Esa delegación afirma también que los acontecimientos descritos en esa nota están fuera del ámbito de competencia de la Asamblea a la luz del artículo 89 del Convenio de Chicago. Otra delegación opina que es prematuro que la Asamblea atienda las cuestiones planteadas en la nota A42-WP/533, Revisión 1.

22.44 Algunas delegaciones manifiestan su preocupación por las repercusiones negativas que tienen los acontecimientos mencionados en la nota de estudio. Si bien condenan todos los ataques armados contra las aeronaves civiles y la infraestructura de la aviación civil, algunas de esas delegaciones exhortan a la Asamblea y otros órganos de la OACI a que evitar la doble moral y la politización de la labor de la

Organización, señalando que esas tendencias socavan la cooperación entre los Estados en el área de la aviación civil. Al referirse a la sugerencia de algunas delegaciones respecto de que otros foros están en mejores condiciones para dar respuesta a las cuestiones planteadas en la nota A42-WP/533, Revisión 1, una delegación pregunta sobre los aspectos específicos de la disruptión de la aviación civil que debería tratar la Asamblea de la OACI y los que deberían tratar el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas o la Asamblea General de las Naciones Unidas.

22.45 Sobre la base de las deliberaciones del comité, el presidente indica que, si bien la mayoría de las delegaciones que han hecho uso de la palabra no aprueban las medidas que figuran en la nota de estudio, incluido el proyecto de resolución de la Asamblea, la mayoría de ellas sostiene que las cuestiones planteadas en esa nota deberían examinarse en otros foros para garantizar el debido proceso. Asimismo, el presidente concluye que, si bien el comité no acuerda recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de esta nota, el comité sin embargo acuerda recomendar a la Plenaria que se remita la cuestión al Consejo de la OACI y otros órganos técnicos pertinentes para un análisis más profundo.

APÉNDICE

LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO CONSIDERADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

- A42-WP/40 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS
EX/18; AD/9 (09/7/2025)
- A42-WP/40 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS
Revisión núm. 1 (18/9/2025)
EX/18; AD/9
- A42-WP/40 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS
Revisión No.1 (26/09/2025)
Adendo núm. 1
EX/18; AD/9

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024

- A41-WP/643 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 11 DEL ORDEN
EX/279 DEL DÍA
(26/09/2025)
(26/9/2025)

Cuestión 12: Programas de facilitación

- A42-WP/14 RESULTADOS DEL SEGMENTO MINISTERIAL DE LA CONFERENCIA DE
EX/6 FACILITACIÓN CELEBRADA EN DOHA, QATAR
(21/7/2025)
- A42-WP/15 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI
EX/7 RELATIVAS A LA FACILITACIÓN
(04/7/2025)
- A42-WP/16 ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS
EX/8 FAMILIARES
(11/7/2025)
- A42-WP/58 DECLARACIÓN DE DOHA SOBRE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO
EX/26 Y APLICACIÓN DEL ANEXO 9
(18/7/2025)
- A42-WP/59 FACILITACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS SARPS RELACIONADOS CON LA
EX/27 ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS
FAMILIARES
(18/7/2025)
- A42-WP/72 PREPARARNOS PARA EL FUTURO – UN PLAN ESTRATÉGICO DE FACILITACIÓN
EX/32 A LARGO PLAZO
(25/7/2025)
- A42-WP/72 PREPARARNOS PARA EL FUTURO – UN PLAN ESTRATÉGICO DE FACILITACIÓN
Revisión núm.1 A LARGO PLAZO
EX/32 (10/9/2025)
- A42-WP/104 ATENDER Y MEJORAR LA EXPERIENCIA DEL PÚBLICO PASAJERO
EX/47 (27/7/2025)

- A42-WP/104 ATENDER Y MEJORAR LA EXPERIENCIA DEL PÚBLICO PASAJERO
Revisión núm.1 (10/9/2025)
EX/47
- A42-WP/105 CAPACIDAD DE RESPUESTA ANTE LOS RIESGOS SANITARIOS ASOCIADOS
EX/48 CON LOS VIAJES AÉREOS (27/7/2025)
- A42-WP/127 APROVECHAR LA ASISTENCIA PARA CREAR DIVERSOS SISTEMAS DE
EX/62 INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LAS PASAJERAS Y LOS PASAJEROS (28/7/2025)
- A42-WP/128 REGIONAL CAPACITY BUILDING AND STRATEGIC COOPERATION ON THE
EX/63 IMPLEMENTATION OF ADVANCE PASSENGER INFORMATION (API) AND
PASSENGER NAME RECORD (PNR) SYSTEMS IN THE MIDDLE EAST AND
AFRICA: THE EXPERIENCE OF SAUDI ARABIA (CREACIÓN DE CAPACIDAD
REGIONAL Y COOPERACIÓN ESTRATÉGICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE
SISTEMAS DE INFORMACIÓN ANTICIPADA DE PASAJERAS Y PASAJEROS (API)
Y REGISTRO DE NOMBRES DE PASAJERAS Y PASAJEROS (PNR) EN EL MEDIO
ORIENTE Y ÁFRICA: LA EXPERIENCIA DE ARABIA SAUDITA)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/130 THE EXPERIENCE IN DEVELOPING AN EMERGENCY EVACUATION GUIDE FOR
EX/64 PERSONS WITH DISABILITIES (EXPERIENCIA EN LA ELABORACIÓN DE UNA
GUÍA DE EVACUACIÓN PARA PERSONAS CON DISCAPACIDADES)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/156 ARMONIZACIÓN DE LAS NORMAS SOBRE EL TRATO DE LAS TRIPULACIONES
EX/78 EN TODO EL MUNDO — SOSTENIMIENTO DEL IMPULSO EN EL PRÓXIMO
TRIENIO
(28/7/2025)
- A42-WP/158 MARCO MODELO PARA LA FACILITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL
EX/79 DE INSPECCIÓN E INSTRUCCIÓN EN FACILITACIÓN EN ANGOLA
(28/7/2025)
- A42-WP/161 ACTUALIZACIÓN DEL CAPÍTULO 5 DEL ANEXO 9 PARA REFLEJAR LOS
EX/80 AVANCES TECNOLÓGICOS
(28/7/2025)
- A42-WP/182 LA IMPORTANCIA DE LUCHAR CONTRA LA TRATA DE PERSONAS EN LAS
EX/85 CADENAS DE SUMINISTRO DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS
(28/7/2025)
- A42-WP/184 ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: ATENDER LAS
EX/87 DIFICULTADES OPERACIONALES CON UN PLAN DE ACCIÓN UNIFICADO
(29/7/2025)
- A42-WP/185 COLABORAR EN EL EXAMEN DEL USO DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LA
EX/88 MIGRACIÓN IRREGULAR
(29/7/2025)
- A42-WP/244 FOMENTAR LA FACILITACIÓN A TRAVÉS DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD
EX/105 (29/7/2025)

- 42-WP/247
EX/107 NOVEDADES Y DESAFÍOS RELATIVAS AL ANEXO 9 – FACILITACIÓN EN LA REPÚBLICA DE CUBA
(25/7/2025) *Nota de información
- A42-WP/264
EX/113 MEJORANDO LA ACCESIBILIDAD EN LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/276
EX/118 MIGRACIÓN IRREGULAR — USO DE EXPLOTADORES NO REGULARES Y LA AVIACIÓN GENERAL EN EL CARIBE Y LATINOAMÉRICA
(29/7/2025)
- A42-WP/285
EX/123 IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y MARCO ESTABLECIDO EN EL ANEXO 9
(01/8/2025)
- A42-WP/286
EX/124 DEVELOPING TRAVELLER IDENTIFICATION, DIGITAL DOCUMENTS, AND USE OF E-VISA IN KAZAKHSTAN (DESARROLLO DE SISTEMAS DE IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS VIAJERAS, DOCUMENTOS DIGITALES Y USO DE VISADO ELECTRÓNICO EN KAZAJSTÁN)
(30/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/290
EX/126 SIMPOSIO DE ASISTENCIA A VICTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACION Y SUS FAMILIAS
(7/7/2025)
- A42-WP/299
EX/130 KAZAKHSTAN'S COMMITMENT TO ADVANCING PASSENGER ACCESSIBILITY: IMPROVING SERVICES FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY IN KAZAKHSTAN (EL COMPROMISO DE KAZAJSTÁN CON EL AVANCE DE LA ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS PASAJERAS: MEJORANDO LOS SERVICIOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN KAZAJSTÁN)
(30/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/302
EX/131 ENHANCING PASSENGER FACILITATION THROUGH OFF-AIRPORT BAGGAGE OPERATIONS AND ELECTRONIC BAG TAG (MEJORANDO LA FACILITACIÓN DEL PÚBLICO PASAJERO A TRAVÉS DE OPERACIONES DE EQUIPAJE FUERA DEL AEROPUERTO Y ETIQUETAS ELECTRÓNICAS DE EQUIPAJE)
(1/8/2025) * Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/319
EX/134 PROPUESTAS PARA LA MEJORA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES RELATIVAS A LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO
(24/7/2025)
- A42-WP/320
EX/135 ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO NACIONAL DE VIGILANCIA PARA LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO
(27/7/2025)
- A42-WP/323
EX/137 IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y FACILITACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/325
EX/139 EXPERIENCIA FLUIDA PARA EL PASAJERO
(29/7/2025)
- A42-WP/325
Revisión núm.1
EX/139 EXPERIENCIA FLUIDA PARA EL PASAJERO
(09/09/2025)

- A42-WP/354
EX/145
LA IMPORTANCIA DE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA ACCESIBILIDAD
Y DE UNOS REGLAMENTOS, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS UNIFORMES
(01/8/2025)
- A42-WP/356
EX/146
THE EXPERIENCE IN OVERSIGHT OF AIR TRANSPORT FACILITATION
(EXPERIENCIA EN LA SUPERVISIÓN DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE
AÉREO)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/357
EX/147
IMPLEMENTING AUTOMATED BORDER CONTROL (ABC): EXPERIENCE AND
INSIGHTS FOR STATES (IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL FRONTERIZO
AUTOMATIZADO – ABC)
(4/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/372
EX/157
PASAJEROS DISRUPTIVOS Y/O INSUBORDINADOS
(28/7/2025)
- A42-WP/386
EX/166
VUELOS HUMANITARIOS
(27/7/2025)
- A42-WP/397
EX/174
THE NATIONAL PUBLIC KEY DIRECTORY (NPKD) GUIDE OF SAUDI ARABIA (EL
DIRECTORIO NACIONAL DE CLAVES PÚBLICAS DE ARABIA SAUDITA)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/402
EX/177
MEASURES TO COMBAT HUMAN TRAFFICKING IN THE AVIATION SECTOR
(MEIDAS PARA COMBATIR LA TRATA DE PERSONAS EN EL SECTOR DE
AVIACIÓN)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/414
EX/183
PRACTICES TO COUNTER ILLEGAL IMMIGRATION (PRÁCTICAS PARA
COMBATIR LA INMIGRACIÓN ILÍCITA)
(11/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/416
EX/184
TRATAMIENTO Y ASEGURAMIENTO DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS
CON DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO
(28/7/2025)
- A42-WP/433
EX/191
DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA
(2/8/2025)
- A42-WP/439
EX/196
MEJORA DE LA COOPERACIÓN ENTRE EL OIEA Y LA OACI PARA FOMENTAR
LA SENSIBILIZACIÓN Y AMPLIAR LOS CONOCIMIENTOS SOBRE EL
TRANSPORTE TECNOLÓGICA Y FÍSICAMENTE SEGURO DE MATERIAL
RADIACTIVO
(2/8/2025)
- A42-WP/439
Revisión núm.1
EX/196
MEJORA DE LA COOPERACIÓN ENTRE EL OIEA Y LA OACI PARA FOMENTAR
LA SENSIBILIZACIÓN Y AMPLIAR LOS CONOCIMIENTOS SOBRE EL
TRANSPORTE TECNOLÓGICA Y FÍSICAMENTE SEGURO DE MATERIAL
RADIACTIVO
(9/9/2025)

- A42-WP/447
EX/198 PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS MASCOTAS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/449
EX/200 PROPUESTA PARA QUE LA OACI ABORDE EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR VÍA AÉREA EN EL MARCO DEL PROGRAMA DE FACILITACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/450
EX/201 PROTECTING AVIATION THROUGH EFFECTIVE BORDER MANAGEMENT PROCESSES (PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN MEDIANTE PROCESO DE CONTROL FRONTERIZO EFECTIVOS)
(19/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/460
EX/207 PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS MASCOTAS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DESDE LA EXPERIENCIA COLOMBIANA
(29/7/2025)
- A42-WP/461
EX/208 COOPERACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL FRENTE A SITUACIONES DE DESASTRE
(29/7/2025)
- A42-WP/461
Revisión núm. 1
EX/208 COOPERACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL FRENTE A SITUACIONES DE DESASTRE
(22/8/2025)
- A42-WP/466
EX/209 FORTALECIMIENTO DE LA FACILITACIÓN MEDIANTE ESTRUCTURAS NORMATIVAS Y MECANISMOS DE COORDINACIÓN NACIONAL: EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
(29/7/2025)
- A42-WP/469
EX/211 CONSOLIDACIÓN JURÍDICA DE LAS DISPOSICIONES SOBRE TRATA DE PERSONAS EN EL MARCO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/471
EX/213 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA AVIACIÓN CIVIL: PROPUESTA DE ESTRATEGIA REGIONAL BASADA EN LA EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
(29/7/2025)
- A42-WP/475
EX/214 PROPUESTA DE OPORTUNIDADES DE MEJORA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) Y PASAPORTES ELECTRÓNICOS EN CONTROLES FRONTERIZOS
(29/7/2025)
- A42-WP/488
EX/219 EFFORTS OF AIRCRAFT MANUFACTURERS ON MAKING AIR TRAVEL ACCESSIBLE TO PERSONS WITH DISABILITIES (ESFUERZOS DE LOS FABRICANTES DE AERONAVES PARA HACER QUE LOS VIAJES AÉREOS SEAN ACCESIBLES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD)
(25/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/509
EX/232 PET ON BOARD: ENHANCING ANIMAL WELFARE (MASCOTA A BORDO: MEJORANDO EL BIENESTAR ANIMAL)
(28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/526
EX/242 AVIATION ACCESSIBILITY TASK AND FINISH GROUP (GRUPO DE TRABAJO TEMPORAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD EN LA AVIACIÓN)
(1/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

A42-WP/555 EX/251	ENHANCING ACCESSIBILITY IN AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES (MEJORAMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD) (12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/563 EX/258	CHINA'S CONTINUOUS EFFORTS TO PROMOTE OPEN IMMIGRATION POLICIES: A MODEL FOR GLOBAL AIR TRAVEL FACILITATION (INICIATIVAS PERMANENTES DE LA CHINA PARA PROMOVER POLÍTICAS ABIERTAS DE INMIGRACIÓN: UN MODELO DE FACILITACIÓN DE LOS VIAJES POR VÍA AÉREA) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/564 EX/259	SHARING OF CHINA'S NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION (INFORMACIÓN COMPARTIDA SOBRE LA FACILITACIÓN DE LOS VIAJES AÉREOS NACIONALES EN LA CHINA) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/680 EX/295	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12 DEL ORDEN DEL DÍA (28/9/2025)

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

A42-WP/11 EX/3	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (11/6/2025)
A42-WP/11 Revisión núm.1 EX/3	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (15/7/2025)
A42-WP/12 EX/4	CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (21/7/2025)
A42-WP/12 Revisión núm. 1 EX/4	CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (6/8/2025)
A42-WP/13 EX/5	RESULTADOS DEL SEGMENTO MINISTERIAL DE ALTO NIVEL DE LA SEMANA OACI DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN 2024 CELEBRADA EN MASCATE (OMÁN) (30/5/2025)
A42-WP/35 EX/17	TRABAJO EN CURSO RELACIONADO CON LAS ZONAS DE CONFLICTO Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS (10/7/2025)
A42-WP/78 EX/35	PROMOVER LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MEDIANTE LA COOPERACIÓN, LA COORDINACIÓN Y EL APOYO INTERNACIONALES (25/7/2025)
A42-WP/78 Revisión núm. 1 EX/35	PROMOVER LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MEDIANTE LA COOPERACIÓN, LA COORDINACIÓN Y EL APOYO INTERNACIONALES (20/8/2025)

- A42-WP/79
EX/36 MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO DE LA CARGA AÉREA A TRAVÉS DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL
(27/7/2025)
- A42-WP/80
EX/37 CENTRALIZED SECURITY MONITORING OF AIR CARGO SUPPLY CHAINS (CONTROL DE SEGURIDAD DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO DE CARGA AÉREA)
(27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/86
EX/38 INVESTIGACIÓN Y APLICACIÓN DE MEDIOS TECNOLÓGICOS AVANZADOS PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LOS FACTORES HUMANOS
(27/7/2025)
- A42-WP/100
EX/43 SIMPLIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN CONSONANCIA CON EL NUEVO MARCO DEL GASEP
(28/7/2025)
- A42-WP/101
EX/44 MECANISMOS DE COORDINACIÓN ENTRE LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL Y LA AUTORIDAD DE CIBERSEGURIDAD PARA UNA MEJOR GOBERNANZA
(28/7/2025)
- A42-WP/102
EX/45 LA NECESIDAD DE MANTENER LA ATENCIÓN EN LA SEGURIDAD
(29/7/2025)
- A42-WP/111
EX/50 ENFRENTAR LAS AMENAZAS EN CONSTANTE EVOLUCIÓN QUE ATENTAN CONTRA LA AVIACIÓN CIVIL: INNOVACIÓN, INVERSIÓN Y PROFESIONALIZACIÓN DEL PERSONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/116
EX/53 MANUAL DE ENTRENAMIENTO Y EVALUACIÓN DE LAS UNIDADES CANINAS (K-9)
(28/7/2025) *Nota de información
- A42-WP/117
EX/54 FORTALECER LA ACCIÓN MUNDIAL CONTRA EL COMPORTAMIENTO INSUBORDINADO Y PERTURBADOR DEL PÚBLICO PASAJERO
(28/7/2025)
- A42-WP/117
Revisión núm.1
EX/54 FORTALECER LA ACCIÓN MUNDIAL CONTRA EL COMPORTAMIENTO INSUBORDINADO Y PERTURBADOR DEL PÚBLICO PASAJERO
(9/9/2025)
- A42-WP/118
EX/55 EL EQUIPO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN BRASILEÑA (BASSET) Y SU LABOR EN CONSONANCIA CON EL GASEP
(29/7/2025)
- A42-WP/119
EX/56 PRIORIZACIÓN DEL TRABAJO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN LA OACI Y DESARROLLO DE OBJETIVOS PLURIANUALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/120
EX/57 ZONAS DE CONFLICTO: AVANCES DEL TRABAJO Y PRÓXIMOS PASOS
(29/7/2025)

- A42-WP/124
EX/60
ENFOQUE HOLÍSTICO DE LA CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN: DEL CONCEPTO A LA REALIDAD
(29/7/2025)
- A42-WP/165
EX/83
FORTALECIMIENTO DE LA GOBERNANZA Y LA GESTIÓN DE LAS AMENAZAS DIGITALES Y DE CIBERSEGURIDAD A LA AVIACIÓN CIVIL
(24/7/2025)
- A42-WP/198
EX/90
IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA NACIONAL DE ACREDITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNACSAC)
(28/7/2025)
- A42-WP/199
EX/91
ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO MUNDIAL DE POLÍTICA PARA LA HOMOLOGACIÓN DE FUNCIONES BASADAS EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) EN EQUIPOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/200
EX/92
MOVILIDAD AÉREA AVANZADA Y SUS RIESGOS PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(31/7/2025)
- A42-WP/201
EX/93
AYUDAR A LOS ESTADOS EN ZONAS DE CONFLICTO A FIN DE REANUDAR LA CONECTIVIDAD AÉREA INTERNACIONAL: INICIATIVAS DE EGIPTO PARA LA COOPERACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/233
EX/99
FORTALECIMIENTO DE LOS PROCESOS DE PRUEBA Y CERTIFICACIÓN DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(31/7/2025)
- A42-WP/233
Revisión núm. 1
EX/99
FORTALECIMIENTO DE LOS PROCESOS DE PRUEBA Y CERTIFICACIÓN DE LOS EQUIPOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
(19/8/2025)
- A42-WP/239
EX/101
IMPLEMENTACIÓN UNILATERAL DE OSS POR PANAMÁ – LECCIONES APRENDIDAS
(29/7/2025)
- A42-WP/239
Revisión núm.1
EX/101
IMPLEMENTACIÓN UNILATERAL DE OSS POR PANAMÁ – LECCIONES APRENDIDAS
(22/8/2025)
- A42-WP/240
EX/102
PLANES DE CONTINGENCIA Y EJERCICIOS CIBERNÉTICOS COMO MEDIO PARA REFORZAR LA RESILIENCIA ANTE LAS AMENAZAS CIBERNÉTICAS
(29/7/2025)
- A42-WP/241
EX/103
INICIATIVAS DEL SECTOR PARA MEJORAR LA REGULARIDAD, LA EFICIENCIA Y LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS AL IMPLANTAR LAS NORMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN INCLUIDAS EN EL ANEXO 17
(1/8/2025)
- A42-WP/324
EX/138
PRÁCTICAS ACTUALES Y MEJORAS EN CIBERSEGURIDAD PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
(25/7/2025)

- A42-WP/369
EX/154 ESTRATEGIA DE CIBERSEGURIDAD AERONÁUTICA BAJO UN PLAN DE TRABAJO COLABORATIVO PARA LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL (29/7/2025)
- A42-WP/370
EX/155 INICIATIVA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y MEDIDAS APLICABLES EN LAS OPERACIONES DOMÉSTICAS DE AVIACIÓN CIVIL (25/7/2025)
- A42-WP/371
EX/156 NECESIDAD DE POTENCIAR MEDIDAS PARA LA GESTIÓN DE LOS FACTORES HUMANOS Y LA CIBERSEGURIDAD EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (28/7/2025)
- A42-WP/398
EX/175 APROVECHAR LA UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE OMÁN PARA COOPERAR EN LA PROMOCIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL MUNDIAL (21/7/2025)
- A42-WP/419
EX/185 POTENCIAL TRANSFORMADOR DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) EN LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) (29/7/2025)
- A42-WP/438
EX/195 GOBERNANZA DE LA CIBERSEGURIDAD EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PRESENTACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL SULTANATO DE OMÁN CON EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) (29/7/2025)
- A42-WP/438
Revisión núm.1
EX/195 GOBERNANZA DE LA CIBERSEGURIDAD EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PRESENTACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL SULTANATO DE OMÁN CON EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) (22/8/2025)
- A42-WP/453
EX/204 CREACIÓN DE GRUPOS REGIONALES EN CIBERSEGURIDAD EN LAS OFICINAS REGIONALES DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) (29/7/2025)
- A42-WP/454
EX/205 INTEGRACIÓN DE ESFUERZOS PARA MITIGAR EL RIESGO ASOCIADO AL USO DEL ESPACIO AÉREO PARA CAUSAR DAÑO UTILIZANDO SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (29/7/2025)
- A42-WP/470
EX/212 RESULTADOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SIGESA Y DEL NÚCLEO AVSEC EN EL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA (29/7/2025)
- A42-WP/482
EX/217 INTEGRACIÓN DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS) EN LOS MARCOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (29/7/2025)
- A42-WP/498
EX/224 STRENGTHENING CYBERSECURITY RESILIENCE IN CNS-ATM SYSTEMS (REFORZANDO LA RESILIENCIA DE CIBERSEGURIDAD EN LOS SISTEMAS CANS-ATM) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente

A42-WP/513 EX/235	ADDITIONAL GUIDANCE ON THE DETERMINATION OF HIGH-RISK CARGO AND MAIL (ORIENTACIÓN ADICIONAL SOBRE LA DETERMINACIÓN DE CARGA Y CORREO DE ALTO RIESGO) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/515 EX/237	DEVELOPMENT OF A COMPREHENSIVE RISK ASSESSMENT MANUAL FOR AVIATION SECURITY PURPOSE (DESARROLLO DE UN MANUAL INTEGRAL DE EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA FINES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/516 EX/238	AvSecID SYSTEM: A HOLISTIC APPROACH TO AIRPORT IDENTIFICATION MANAGEMENT (SISTEMA AvSecID: ENFOQUE HOLÍSTICO PARA LA IDENTIFICACIÓN EN LOS AEROPUERTOS) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/551 EX/248	IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE-BASED CCTV SYSTEMS TO ENHANCE SECURITY AND ENSURE RAPID RESPONSE AT AIRPORTS MANAGING OVER ONE MILLION PASSENGERS PER YEAR (IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS CCTV BASADOS EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y GARANTIZAR UNA RESPUESTA RÁPIDA EN AEROPUERTOS QUE GESTIONAN MÁS DE UN MILLÓN DE PERSONAS PASAJERAS AL AÑO) (11/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/561 EX/256	ENHANCING AVIATION SECURITY INSPECTOR COMPETENCY IN SECURITY EQUIPMENT: THE REPUBLIC OF KOREA'S EXPERIENCE & BEST PRACTICES (MEJORANDO LA COMPETENCIA DE LAS PERSONAS INSPECTORAS DE SEGURIDAD EN EL USO DE EQUIPOS DE SEGURIDAD: EXPERIENCIA Y MEJORES PRÁCTICAS DE LA REPÚBLICA DE COREA) (12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/562 EX/257	MESURES PRISES PAR LE CAMEROUN POUR RENFORCER LA PROTECTION DES AÉRODROMES CONTRE LA MENACE MANPADS (MEDIDAS TOMADAS POR CAMERÚN PARA REFORZAR LA PROTECCIÓN DE LOS AERÓDROMOS CONTRA LA AMENAZA DE MANPADS) (12/9/2025) *Nota de información en francés únicamente
A42-WP/580 EX/267	MINIMUM DETECTION SETTINGS FOR SECURITY SCREENING EQUIPMENT WITH REGARD TO EXPLOSIVES DETECTION: THE NEED FOR ICAO GUIDELINES (CONFIGURACIONES MÍNIMAS DE DETECCIÓN PARA EQUIPOS DE SEGURIDAD EN RELACIÓN CON LA DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS: NECESIDAD DE DIRETRICES POR PARTE DE LA OACI) (12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/584 EX/268	BUENAS PRÁCTICAS PARA LA PREVENCIÓN Y LA GESTIÓN DE PASAJEROS INSUBORDINADOS Y PERTURBADORES (UPAX) (12/9/2025) *Nota de información
A42-WP/586 EX/270	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (CREACIÓN DE CAPACIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A TRAVÉS DE LOS PROYECTOS CASO I Y CASO II, Y PERSPECTIVAS FUTURAS) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/645 EX/281	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 13 (29/9/2025)

A42-WP/667
EX/292 INDUSTRY INITIATIVE TO ADOPT CYBERSECURITY RECOGNITION ARRANGEMENTS (INICIATIVA DE LA INDUSTRIA PARA ADOPTAR ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO EN MATERIA DE CIBERSEGURIDAD)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

Cuestión 14: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

- A42-WP/4
EX/1 EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE AUDITORÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DE LA OACI
(10/4/2025)
- A42-WP/5
EX/2 EVOLUCIÓN DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)
(3/4/2025)
- A42-WP/68
EX/30 POSIBILIDAD DE MEJORAR EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL CMA DEL USOAP, TENIENDO EN CUENTA LA DIMENSIÓN Y LA COMPLEJIDAD DE LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN EN UN ESTADO
(30/7/2025)
- A42-WP/69
EX/31 DATOS E INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL PROCEDENTES DE PARTES INTERESADAS EXTERNAS PARA RESPALDAR EL CMA DEL USOAP
(25/7/2025)
- A42-WP/97
EX/42 PROPUESTA PARA RECONOCER AL PERSONAL DE AUDITORÍA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) Y EL MARCO DE LA MISIÓN DE VALIDACIÓN COORDINADA (ICVM) DE LA OACI
(1/8/2025)
- A42-WP/265
EX/114 VIGILANCIA JURÍDICA EN LAS AUDITORÍAS DE LA OACI: MÁS EFICACIA GRACIAS A ESPECIALISTAS CON FORMACIÓN EN DERECHO AERONÁUTICO
(29/7/2025)
- A42-WP/315
EX/133 MAYOR ENFOQUE DE LOS PROGRAMAS DE AUDITORÍA DE LA OACI EN LOS RESULTADOS Y LOS RIESGOS
(28/7/2025)
- A42-WP/373
EX/158 INDUSTRY ASSESSMENT PROGRAMS (PROGRAMAS DE EVALUACIÓN DE LA INDUSTRIA)
(01/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/376
EX/160 IMPULSAR EL PERFECCIONAMIENTO CONTINUO DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI: ACELERAR LA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS EN EL PROGRAMA
(28/7/2025)
- A42-WP/388
EX/167 INTERCAMBIO DE LA INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS PROGRAMAS USOAP Y SSP-IA PARA LA EVOLUCIÓN DE LAS SARP DE LA OACI
(29/7/2025)
- A42-WP/429
EX/189 ADOPCIÓN DE UN ENFOQUE DE OBSERVACIÓN DEL CUMPLIMIENTO EN LA PREPARACIÓN DE LAS AUDITORÍAS DE LA OACI
(24/7/2025)

A42-WP/436 EX/193	EXAMEN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN EN EL MARCO DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI (29/7/2025)
A42-WP/436 Revisión núm.1 EX/193	EXAMEN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN EN EL MARCO DEL CMA DEL USOAP DE LA OACI (8/9/2025)
A42-WP/437 EX/194	POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI PARA DECLARAR UNA PREOCUPACIÓN SIGNIFICATIVA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSC) (29/7/2025)
A42-WP/437 Revisión núm.1 EX/194	POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI PARA DECLARAR UNA PREOCUPACIÓN SIGNIFICATIVA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSC) (12/9/2025)
A42-WP/486 EX/218	SOBRE LA MEJORA DE LOS SISTEMAS INTERNACIONALES Y NACIONALES DE CONTROL Y VIGILANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS DE LA OACI EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD (29/7/2025)
A42-WP/497 EX/223	PREGUNTAS DEL PROTOCOLO SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN OPORTUNA DE LAS ENMIENDAS (29/7/2025)
A42-WP/604 EX/275	USOAP-CMA AUDIT EXPERIENCE SHARING BY CAAC AGA TEAM (EXPERIENCIA DE LA AUDITORÍA CMA DEL USOAP COMPARTIDA POR EL EQUIPO AGA DE LA CAAC) (12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/646 EX/282	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 14 (29/9/2025)
Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local	
A42-WP/24 EX/11	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE – DISPOSICIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL (10/7/2025)
A42-WP/340 EX/143	THE IMPORTANCE OF DEVELOPING A SECTORAL APPROACH TO SUSTAINABLE PLASTIC MANAGEMENT (IMPORTANCIA DE DESARROLLAR UN ENFOQUE SECTORIAL PARA LA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS PLÁSTICOS) (1/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente

- A42-WP/476
EX/215 COORDINACIÓN DE LAS NORMAS AMBIENTALES Y DE AERONAVEGABILIDAD DE LA OACI EN PREPARACIÓN PARA LA NUEVA GENERACIÓN DE AERONAVES SUPERSÓNICAS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS
(29/7/2025)
- A42-WP/578
EX/265 INNOVATIVE PRACTICES IN CIVIL AVIATION PLASTIC POLLUTION GOVERNANCE OF CHINA (PRÁCTICAS INNOVADORAS EN LA GESTIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR PLÁSTICOS EN LA AVIACIÓN CIVIL DE CHINA)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/647
EX/283 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 15 DEL ORDEN DEL DÍA
(26/9/2025)

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático

- A42-WP/25
EX/12 CAMBIO CLIMÁTICO – MARCO MUNDIAL PARA SAF, LCAF Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN
(16/7/2025)
- A42-WP/26
EX/13 CAMBIO CLIMÁTICO: ADAPTACIÓN Y CONOCIMIENTO CIENTÍFICO
(11/7/2025)
- A42-WP/27
EX/14 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE - CAMBIO CLIMÁTICO
(11/7/2025)
- A42-WP/45
EX/21 AVANZAR EN EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF) EN NIGERIA
(2/7/2025)
- A42-WP/57
EX/25 MUSCAT INTERNATIONAL AIRPORT'S ROLE IN ADVANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN AVIATION (PAPEL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MASCAT EN EL AVANCE DE LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN LA AVIACIÓN)
(21/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/64
EX/28 INICIATIVAS PARA FACILITAR LA CONSECUCIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG) DE LA OACI
(21/7/2025)
- A42-WP/65
EX/29 FOMENTO DEL DESARROLLO Y LA PUESTA EN MERCADO DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES Y CON MENOS EMISIONES DE CARBONO (SAF Y LCAF)
(21/7/2025)
- A42-WP/75
EX/33 FINANCIACIÓN PARA INFRAESTRUCTURA DE ADAPTACIÓN EN PAÍSES EN DESARROLLO
(23/7/2025)
- A42-WP/76
EX/34 CREACIÓN DE CAPACIDAD Y FINANCIACIÓN DEL OBJETIVO AMBICIOSO A LARGO PLAZO (LTAG)
(23/7/2025)

- A42-WP/112
EX/51 PERSPECTIVAS Y RECOMENDACIONES SOBRE LOS OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL CARBONO EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
(28/7/2025)
- A42-WP/112
Revisión núm. 1
EX/51 PERSPECTIVAS Y RECOMENDACIONES SOBRE LOS OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL CARBONO EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
(5/8/2025)
- A42-WP/121
EX/58 COMPROMISO DE URUGUAY CON EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (SAF): INICIATIVAS EN MARCHA Y PERSPECTIVAS DE FUTURO
(29/7/2025) *Nota de información
- A42-WP/126
EX/61 EL PAPEL DE LOS MECANISMOS DE CERTIFICACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD PARA FACILITAR EL USO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN CON MENOS EMISIONES DE CARBONO COMO PRIMER PASO EN LA DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN
(28/7/2025)
- A42-WP/126
Revisión núm.1
EX/61 EL PAPEL DE LOS MECANISMOS DE CERTIFICACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD PARA FACILITAR EL USO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN CON MENOS EMISIONES DE CARBONO COMO PRIMER PASO EN LA DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN
(18/8/2025)
- A42-WP/131
EX/65 SUPPLEMENTARY INFO ON THE ROLE OF SUSTAINABILITY CERTIFICATION SCHEMES IN ENABLING LOWER CARBON AVIATION FUELS AS A LOW HANGING FRUIT IN AVIATION DECARBONISATION (INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA SOBRE EL PAPEL DE LOS MECANISMOS DE CERTIFICACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN LA PROMOCIÓN DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN DE BAJO CONTENIDO DE CARBONO COMO UNA SOLUCIÓN FÁCIL EN LA DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN)
(28/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/139
EX/69 ADOPCIÓN DE UN ENFOQUE INTEGRAL PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/162
EX/81 AUMENTAR LA PRODUCCIÓN DE SAF PARA DESCARBONIZAR LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/163
EX/82 LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO: DIFICULTADES, AVANCES Y CAMINO A SEGUIR
(29/7/2025)
- A42-WP/169
EX/84 FINANCIACIÓN DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂
(30/7/2025)
- A42-WP/169
Revisión núm. 1
EX/84 FINANCIACIÓN DE MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂
(19/9/2025)

- A42-WP/219
EX/96
POLÍTICAS Y PRÁCTICAS DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA HOJA DE RUTA DE LA CAAF/3 DE LA OACI Y EL CORSIA
(29/7/2025)
- A42-WP/243
EX/104
ADAPTACIÓN Y RESILIENCIA CLIMÁTICA PARA EL SECTOR DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/249
EX/108
OPINIONES DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN (IACAC) SOBRE EL PROGRESO HACIA EL LOGRO DEL LTAG
(29/7/2025)
- A42-WP/254
EX/110
PAPEL DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN CON MENOS EMISIONES DE CARBONO (LCAF) EN EL CORSIA Y EL CONJUNTO DE MEDIDAS PARA ALCANZAR EL LTAG
(29/7/2025)
- A42-WP/266
EX/115
REFORZAR LA ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA AVIACIÓN MUNDIAL: MÁS RESILIENCIA A LOS RIESGOS CON ORIENTACIONES UNIFICADAS, ENFOQUES INTEGRADOS DE IMPLEMENTACIÓN Y NUEVAS DISPOSICIONES INTEGRADAS EN LOS ANEXOS Y SARPS DE LA OACI
(29/7/2025)
- A42-WP/266
Revisión núm. 1
EX/115
REFORZAR LA ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA AVIACIÓN MUNDIAL: MÁS RESILIENCIA A LOS RIESGOS CON ORIENTACIONES UNIFICADAS, ENFOQUES INTEGRADOS DE IMPLEMENTACIÓN Y NUEVAS DISPOSICIONES INTEGRADAS EN LOS ANEXOS Y SARPS DE LA OACI
(27/08/2025)
- A42-WP/271
EX/116
PUNTOS DE VISTA DE EGIPTO SOBRE EL LTAG - DIFICULTADES Y OPORTUNIDADES PARA SU IMPLEMENTACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/274
EX/117
LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN CONTRIBUTION TO LTAG AND CORSIA: BALANCING SUSTAINABILITY, GROWTH, AND CONNECTIVITY
(CONTRIBUCIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE AL LTAG Y EL CORSIA: EQUILIBRANDO SOSTENIBILIDAD, CRECIMIENTO Y CONECTIVIDAD)
(30/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/279
EX/120
ATENDIENDO LA CRECIENTE DEMANDA ENERGÉTICA DE LOS AEROPUERTOS PARA HACER POSIBLE LA DESCARBONIZACIÓN
(31/7/2025)
- A42-WP/279
Revisión núm. 1
EX/120
ATENDIENDO LA CRECIENTE DEMANDA ENERGÉTICA DE LOS AEROPUERTOS PARA HACER POSIBLE LA DESCARBONIZACIÓN
(27/8/2025)
- A42-WP/303
EX/132
GREEN AIRPORTS – ENHANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CIVIL AVIATION OF KAZAKHSTAN (AEROPUERTOS VERDES – MEJORANDO LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN LA AVIACIÓN CIVIL DE KAZAJSTÁN)
(29/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente

- A42-WP/338
EX/141 OPINIONES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO SOBRE LA HOJA DE RUTA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA CAAF/3 DE LA OACI RELATIVA AL MARCO MUNDIAL PARA COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF), COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN CON MENOS EMISIÓN DE CARBONO (LCAF) Y OTRAS ENERGÍAS MÁS LIMPIAS PARA LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/339
EX/142 UPDATE ON CIVIL AVIATION DECARBONIZATION ORGANIZATION (CADO)
[ACTUALIZACIÓN SOBRE LA ORGANIZACIÓN DE DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL (CADO)]
(01/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/346
EX/144 CREACIÓN DE NORMAS DE CERTIFICACIÓN INTERNACIONALES PARA LA MEZCLA DEL COMBUSTIBLE TS-1 CON LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF) EN KAZAJSTÁN
(29/7/2025)
- A42-WP/365
EX/150 OPINIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE LA OACI PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA AVIACIÓN EN EL CLIMA
(29/7/2025)
- A42-WP/365
Revisión núm. 1
EX/150 OPINIONES SOBRE LAS MEDIDAS DE LA OACI PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA AVIACIÓN EN EL CLIMA
(19/8/2025)
- A42-WP/366
EX/151 EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2025 (INFORME AMBIENTAL DE LA AVIACIÓN EUROPEA)
(29/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/367
EX/152 APOYAR LA TRANSICIÓN A UNA ENERGÍA MÁS LIMPIA EN LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/368
EX/153 EUROPEAN REGION ENVIRONMENTAL SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (APOYO AMBIENTAL DE LA REGIÓN EUROPEA A LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS)
(29/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/379
EX/161 APORTE DE COCESNA A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE
(25/7/2025)
- A42-WP/382
EX/163 PUNTOS DE VISTA DEL SECTOR SOBRE LA AVIACIÓN Y LAS INICIATIVAS CLIMÁTICAS
(29/7/2025)
- A42-WP/382
Revisión núm. 1
EX/163 PUNTOS DE VISTA DEL SECTOR SOBRE LA AVIACIÓN Y LAS INICIATIVAS CLIMÁTICAS
(18/8/2025)
- A42-WP/384
EX/164 PRÓXIMOS PASOS PARA DESARROLLAR UN MARCO INTEGRAL PARA ABORDAR LOS EFECTOS DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL SOBRE EL CLIMA
(1/8/2025)

- A42-WP/385
EX/165 THE POTENTIAL FOR CLIMATE NEUTRAL GROWTH THROUGH NON-CO2 MITIGATION (EL POTENCIAL DE CRECIMIENTO NEUTRO EN CARBONO MEDIANTE LA MITIGACIÓN DE GASES DISTINTOS AL CO₂)
(29/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/396
EX/173 FORTALECIMIENTO DE LA ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS) EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE COCESNA Y REGIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA (SICA)
(25/7/2025)
- A42-WP/396
Revisión núm. 1
EX/173 FORTALECIMIENTO DE LA ALIANZA POR UNA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS) EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE COCESNA Y REGIÓN DEL SISTEMA DE INTEGRACIÓN CENTROAMERICANA (SICA)
(11/9/2025)
- A42-WP/434
EX/192 POSICIÓN DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA SOBRE LA INICIATIVA I4F DE LA OACI PARA ORGANIZAR UN DIÁLOGO INTERNACIONAL SOBRE LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS POR MEDIOS AÉREOS
(29/7/2025)
- A42-WP/440
EX/197 UNA RUTA FACTIBLE HACIA LAS CERO EMISIÓNES NETAS: APROVECHAR LAS VENTAJAS DE LA REESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO AÉREO Y DE LAS MEDIDAS OPERATIVAS
(29/7/2025)
- A42-WP/448
EX/199 PUESTA EN EL MERCADO DE LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES: CERTIFICACIÓN DE SOSTENIBILIDAD PARA COMBUSTIBLES ADMISIBLES EN EL CORSIA Y SUS COPRODUCTOS
(29/7/2025)
- A42-WP/451
EX/202 NUEVAS MEJORAS DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) Y DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ALTERNATIVOS SAF Y LCAF ADMISIBLES EN CORSIA
(29/7/2025)
- A42-WP/452
EX/203 INICIATIVA PARA CONSTRUIR CONJUNTAMENTE LA RUTA DE LA SEDA VERDE PARA EL TRANSPORTE AÉREO
(28/7/2025)
- A42-WP/458
EX/206 ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDADES PARA LA ADAPTACIÓN DEL SECTOR AERONÁUTICO AL CAMBIO CLIMÁTICO QUE PUDIERA AFECTAR LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/468
EX/210 COMPROMISO ASPIRACIONAL PARA LA CARBONO NEUTRALIDAD DE LAS OPERACIONES CORPORATIVAS DE COCESNA PARA 2030, “CNC 2030”
(25/7/2025)
- A42-WP/468
Revisión núm. 1
EX/210 COMPROMISO ASPIRACIONAL PARA LA CARBONO NEUTRALIDAD DE LAS OPERACIONES CORPORATIVAS DE COCESNA PARA 2030, “CNC 2030”
(11/9/2025)

- A42-WP/481
EX/216
UNIDAD REGIONAL ANTE EL RETO GLOBAL: EL ROL DE LA CLAC EN LA PROMOCIÓN DEL SAF EN CONTEXTOS DE ALTA VULNERABILIDAD ECONÓMICA
(29/7/2025)
- A42-WP/490
EX/221
INTERNATIONAL TEST ARENA FOR ZERO AND LOW EMISSION AVIATION (ESCENARIO INTERNACIONAL DE PRUEBAS PARA UNA AVIACIÓN SIN EMISIONES O CON UN BAJO NIVEL DE EMISIONES)
(25/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/491
EX/222
STANDARDIZATION ROADMAP AND LTAG TECHNOLOGIES (TECNOLOGÍAS PARA ALCANZAR EL LTAG Y HOJA DE RUTA DE NORMALIZACIÓN)
(25/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/517
EX/239
THE RESILIENCE OF THE ITALIAN AIRPORT SYSTEM IN RELATION TO CLIMATE CHANGE (LA RESILIENCIA DEL SISTEMA AEROPORTUARIO ITALIANO EN RELACIÓN CON EL CAMBIO CLIMÁTICO)
(28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/518
EX/240
A PROACTIVE APPROACH TO SUSTAINABLE AND DIGITAL AIRPORTS (UN ENFOQUE PROACTIVO HACIA AEROPUERTOS SOSTENIBLES Y DIGITALES)
(28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/554
EX/250
THE BUDDY PARTNERSHIP BETWEEN INDONESIA AND TIMOR-LESTE ON THE PREPARATION OF THE STATE ACTION PLAN TO REDUCE CO₂ EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (ASOCIACIÓN DE COMPAÑEROS ENTRE INDONESIA Y TIMOR-LESTE EN LA PREPARACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN ESTATAL PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL)
(11/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/560
EX/255
AIRPORTS' ADAPTATION AND RESILIENCE TO CLIMATE AND DISASTER RISKS (ADAPTACIÓN Y RESILIENCIA DE LOS AEROPUERTOS A LOS RIESGOS CLIMÁTICOS Y DE DESASTRES)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/565
EX/260
A NEW APPROACH TO DETERMINING THE USAGE RATES OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS BASED ON THE AMOUNT OF CO₂ EMISSION REDUCTION (UN NUEVO ENFOQUE PARA DETERMINAR LAS TASAS DE USO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES BASADO EN LA CANTIDAD DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/570
EX/261
INNOVATIVE PRACTICES IN AIRPORT ELECTRIFICATION GOVERNANCE OF CHINA (PRÁCTICAS INNOVADORAS EN LA GESTIÓN DE LA ELECTRIFICACIÓN DE AEROPUERTOS EN CHINA)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/573
EX/262
PROGRESS OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) PILOT IN CHINA (PROGRESO DEL PROYECTO PILOTO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES (SAF) EN CHINA)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

A42-WP/575 EX/263	IMPLEMENTATION PROGRESS AND PERFORMANCE OVERVIEW OF THE CIVIL AVIATION ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY PROGRAM (CAESP) IN SAUDI ARABIA (PROGRESO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y VISIÓN GENERAL DEL DESEMPEÑO DEL PROGRAMA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA AVIACIÓN CIVIL (CAESP) EN ARABIA SAUDITA) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/579 EX/266	SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) TASK FORCE INITIATIVE IN MALAYSIA (INICIATIVA DEL GRUPO DE TRABAJO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN SOSTENIBLE (SAF) EN MALASIA) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/648 EX/284	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16 DEL ORDEN DEL DÍA (26/9/2025)

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

A42-WP/28 EX/15	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE – PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) (04/8/2025)
A42-WP/103 EX/46	PLATAFORMA DIGITAL CORSIA DE LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (28/7/2025)
A42-WP/112 EX/51	PERSPECTIVAS Y RECOMENDACIONES SOBRE LOS OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL CARBONO EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (28/7/2025)
A42-WP/112 Revisión núm. 1 EX/51	PERSPECTIVAS Y RECOMENDACIONES SOBRE LOS OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL CARBONO EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (5/8/2025)
A42-WP/114 EX/52	LABOR DE CUBA EN EL ESQUEMA DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DEL CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) (28/7/2025) *Nota de información
A42-WP/122 EX/59	IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA COMO ÚNICA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO (29/7/2025)
A42-WP/219 EX/96	POLÍTICAS Y PRÁCTICAS DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA HOJA DE RUTA DE LA CAAF/3 DE LA OACI Y EL CORSIA (29/7/2025)
A42-WP/249 EX/108	OPINIONES DE LA COALICIÓN INTERNACIONAL PARA LA AMBICIÓN CLIMÁTICA DE LA AVIACIÓN (IACAC) SOBRE EL PROGRESO HACIA EL LOGRO DEL LTAG (29/7/2025)
A42-WP/263 EX/112	MEJORA DE LA GOBERNANZA MUNDIAL DE LA AVIACIÓN: PAPEL DE LA OACI EN LA ARMONIZACIÓN DEL CORSIA PARA LAS TRANSICIONES CORPORATIVAS (29/7/2025)

- A42-WP/294 LA CUESTIÓN DE LOS COSTOS DEL CORSIA
EX/128 (29/7/2025)
- A42-WP/295 OPINIONES DE LOS AUTORES SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN ACTUAL Y
EX/112 FUTURA DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA
AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)
(29/7/2025)
- A42-WP/322 OPINIÓN DE LA IATA SOBRE LAS MEDIDAS INDISPENSABLES QUE HAN DE
EX/136 ADOPTARSE PARA GARANTIZAR LA IMPLANTACIÓN EFICAZ DEL CORSIA
(29/7/2025)
- A42-WP/382 PUNTOS DE VISTA DEL SECTOR SOBRE LA AVIACIÓN Y LAS INICIATIVAS
EX/163 CLIMÁTICAS
(29/7/2025)
- A42-WP/382 PUNTOS DE VISTA DEL SECTOR SOBRE LA AVIACIÓN Y LAS INICIATIVAS
Revisión núm. 1 CLIMÁTICAS
EX/163 (18/8/2025)
- A42-WP/576 OPERATIONAL IMPROVEMENTS: A STIMULUS FOR EFFECTIVE CORSIA
EX/264 IMPLEMENTATION AND AVIATION DECARBONIZATION (MEJORAS
OPERACIONALES: UN ESTÍMULO PARA LA IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA DEL
CORSIA Y LA DESCARBONIZACIÓN DE LA AVIACIÓN)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/649 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 DEL ORDEN
EX/285 DEL DÍA
(26/9/2025)

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

- A42-WP/19 PROGRAMA DE DESARROLLO DE CAPACIDAD E IMPLEMENTACIÓN DE LA
EX/9 OACI — POLÍTICA Y ACTIVIDADES
(17/7/2025)
- A42-WP/132 EQUILIBRIO ENTRE SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD: LOS RETOS DE
EX/66 INTEGRAR LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
EN EL PROGRAMA TRAINAIR PLUS
(29/7/2025)
- A42-WP/133 RESPONSABILIDAD SOCIAL EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA
EX/67 INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN CIVIL
(26/7/2025)
- A42-WP/138 NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS: FORTALECIMIENTO DE LA SINERGIA
EX/68 TÉCNICA REGIONAL EN LOS ESTADOS SAM
(26/7/2025)
- A42-WP/146 NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS
EX/70 (29/7/2025)

- A42-WP/147
EX/71
MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN MUNDIAL MEDIANTE LA COOPERACIÓN TÉCNICA
(27/7/2025)
- A42-WP/149
EX/72
DAR RESPUESTA A LA ESCASEZ MUNDIAL DE PERSONAL CALIFICADO PARA EJERCER LA VIGILANCIA Y LA SUPERVISIÓN EN LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL: FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD REGULADORA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC)
(27/7/2025)
- A42-WP/150
EX/73
PROPUUESTA DE ELABORACIÓN DE UN PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN SOBRE CIBERSEGURIDAD QUE SE AJUSTE A NUEVAS ORIENTACIONES
(29/7/2025)
- A42-WP/183
EX/86
INSTRUCCIÓN EN SUPERVISIÓN DE CENTROS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO (29/7/2025) *Nota de información
- A42-WP/283
EX/122
PERSPECTIVA DE LA INDIA SOBRE INSTRUCCIÓN PARA EL DESARROLLO DE APTITUDES Y LA CREACIÓN DE CAPACIDADES EN LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/283
Revisión núm. 1
EX/122
PERSPECTIVA DE LA INDIA SOBRE INSTRUCCIÓN PARA EL DESARROLLO DE APTITUDES Y LA CREACIÓN DE CAPACIDADES EN LA AVIACIÓN
(29/8/2025)
- A42-WP/328
EX/140
DEFINICIÓN DE PERFILES DE CAPACITACIÓN PARA INSPECTORES E INVESTIGADORES DE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL
(29/7/2025)
- A42-WP/360
EX/148
CREACIÓN DE UNA PLATAFORMA MUNDIAL PARA EL INTERCAMBIO DE EQUIPOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL
(24/7/2025)
- A42-WP/363
EX/149
STRUCTURE OF THE AVIATION AUTHORITIES OF KAZAKHSTAN
(25/7/2025)
- A42-WP/390
EX/169
RUTA DE DESARROLLO PARA INSPECTORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (CASI)
(27/7/2025) *Nota de información
- A42-WP/391
EX/170
DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DE UN PROGRAMA ESTATAL DE INCENTIVOS PARA LA FORMACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO
(25/7/2025)
- A42-WP/392
EX/171
LA COOPERACIÓN Y LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO COMO COMO PILAR PARA LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA DEL SECTOR AERONÁUTICO
(25/7/2025)
- A42-WP/393
EX/172
ESTABLECIMIENTO DE UNA PLATAFORMA COORDINADA POR LA OACI PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL DE INSPECCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CON EL FIN DE APOYAR LA ASISTENCIA TÉCNICA, LA INSTRUCCIÓN Y LA CREACIÓN DE CAPACIDAD
(24/7/2025)

A42-WP/406 EX/178	IMPLEMENTACIÓN DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL PROCESO DE CAPACITACIÓN AERONÁUTICA (27/7/2025)
A42-WP/408 EX/180	DISEÑO DE UN PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) PARA CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (iPack) (25/7/2025)
A42-WP/430 EX/190	DESARROLLO DE MECANISMOS PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL EN PAÍSES AFECTADOS POR GUERRAS Y CONFLICTOS GEOPOLÍTICOS (27/7/2025)
A42-WP/499 EX/225	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY – AGA AND ANS (INICIATIVAS DE LA AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE PAKISTÁN EN APOYO TÉCNICO Y ASISTENCIA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL – AGA Y ANS) (27/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/502 EX/226	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY (INICIATIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DE PAKISTÁN EN APOYO TÉCNICO Y ASISTENCIA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN) (27/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/507 EX/230	REMOVAL OF FIXED DURATION LIMITS AND IMPLEMENTATION OF INDIVIDUALIZED TRAINING DURATION UNDER THE COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT (CBTA) FRAMEWORK [ELIMINACIÓN DE LOS LÍMITES DE TIEMPO DE INSTRUCCIÓN FIJOS E IMPLEMENTACIÓN DE UNA DURACIÓN DE INSTRUCCIÓN INDIVIDUALIZADA BASADA EN COMPETENCIAS (CBTA)] (28/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/508 EX/231	CENTRALIZED APPROVED TRAINING ORGANIZATION (CENTRAL ATO) MODEL [MODELO DE ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA CENTRAL (ATO CENTRAL)] (28/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/542 EX/244	SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE CAPACITY BUILDING (RESPALDO A LA CREACIÓN DE CAPACIDAD DE FORMA SOSTENIBLE) (11/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/547 EX/245	ADVANCING COMPETENCY-BASED TRAINING THROUGH ICAO TRAINING PACKAGES: INDONESIA'S GOAL TO GLOBAL COMPETENCY STANDARDIZATION (IMPULSANDO LA INSTRUCCIÓN BASADA EN COMPETENCIAS A TRAVÉS DE LOS CONJUNTOS DE MATERIAL DIDÁCTICO DE LA OACI: LA META DE INDONESIA HACIA LA NORMALIZACIÓN MUNDIAL DE COMPETENCIAS) (13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

- A42-WP/548
EX/246 PLATINUM TRAINING EXCELLENCE AND FELLOWSHIP EXPANSION:
INDONESIA'S STRATEGIC ROLE IN GLOBAL AVIATION CAPACITY BUILDING
(EXCELENCIA EN INSTRUCCIÓN PLATINO Y EXPANSIÓN DE LA COMUNIDAD
PROFESIONAL: EL PAPEL ESTRATÉGICO DE INDONESIA EN CREACIÓN DE
CAPACIDAD MUNDIAL EN AVIACIÓN)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/549
EX/247 DEVELOPING ICAO-QUALIFIED INSTRUCTORS, COURSE DEVELOPERS, AND
VALIDATORS: INDONESIA'S COMMITMENT TO SUSTAINABLE TRAINING
QUALITY (PREPARANDO PERSONAS EN MATERIA DE INSTRUCCIÓN,
DESARROLLO DE CURSOS Y VALIDACIÓN CALIFICADAS POR LA OACI: EL
COMPROMISO DE INDONESIA CON LA CALIDAD SOSTENIBLE DE LA
INSTRUCCIÓN)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/585
EX/269 CAPACITY DEVELOPMENT AND ENHANCEMENT FOR AERONAUTICAL
METEOROLOGICAL SERVICES (DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE LA
CAPACIDAD PARA LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS AERONÁUTICOS)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/590
EX/271 STRUCTURAL REFORM OF THE SEYCHELLES CIVIL AVIATION AUTHORITY
(REFORMA ESTRUCTURAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DE
SEYCHELLES)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/591
EX/272 AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II
PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (CREACIÓN DE CAPACIDAD EN
SEGURIDAD DE LA VIACIÓN A TRAVÉS DE LOS PROYECTOS CASE I Y CASE II,
Y PERSPECTIVAS FUTURAS)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/592
EX/273 EUROPEAN SUPPORT TO ICAO'S "NO COUNTRY LEFT BEHIND" STRATEGIC
GOAL (APOYO EUROPEO AL OBJETIVO ESTRATÉGICO "NINGUN PAÍS SE QUED
ATRÁS" DE LA OACI)
(13/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/650
EX/286 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 18
(27/9/2025)

Cuestión 19: Multilingüismo en la OACI

- A42-WP/36
EX/19 MULTILINGÜISMO EN LA OACI
(10/6/2025)
- A42-WP/222
EX/97 LA PROMOCIÓN DEL MULTILINGÜISMO EN LA OACI
(28/7/2025)
- A42-WP/422
EX/187 EL MULTILINGÜISMO: UN PRINCIPIO FUNDAMENTAL PARA ALCANZAR LOS
OBJETIVOS DE LA OACI COMO ORGANISMO ESPECIALIZADO DE LAS
NACIONES UNIDAS
(29/7/2025)
- A42-WP/642
EX/278 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 19
(26/9/2025)

Cuestión 20: Innovación en la aviación

A42-WP/29 EX/16	INNOVACIÓN EN LA AVIACIÓN (28/6/2025)
A42-WP/217 EX/94	PROMOVER LOS ENTORNOS DE PRUEBAS CONTROLADOS PARA EXPERIMENTACIÓN REGULATORIA COMO HERRAMIENTAS PARA LA INNOVACIÓN CON BASE EMPÍRICA EN LA AVIACIÓN CIVIL (29/7/2025)
A42-WP/217 Revisión núm. 1 EX/94	PROMOVER LOS ENTORNOS DE PRUEBAS CONTROLADOS PARA EXPERIMENTACIÓN REGULATORIA COMO HERRAMIENTAS PARA LA INNOVACIÓN CON BASE EMPÍRICA EN LA AVIACIÓN CIVIL (11/8/2025)
A42-WP/218 EX/95	FORO DE LA AVIACIÓN DEL FUTURO (FAF) (29/7/2025)
A42-WP/234 EX/100	INTEGRACIÓN RESPONSABLE Y ESTRATÉGICA DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (29/7/2025)
A42-WP/246 EX/106	INTEGRACIÓN DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LOS PROGRAMAS DE TRABAJO DE LA OACI (29/7/2025)
A42-WP/375 EX/159	APROVECHAR LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA UNA VIGILANCIA NORMALIZADA Y MEJORADA EN LA AVIACIÓN (28/7/2025)
A42-WP/389 EX/168	EL IMPACTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL SECTOR AERONÁUTICO (29/7/2025)
A42-WP/401 EX/176	PRÁCTICAS ACTUALES Y MEJORAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (25/7/2025)
A42-WP/420 EX/186	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (MEJORAR LA INNOVACIÓN EN LA AVIACIÓN) (11/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/489 EX/220	ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) CONTRIBUTION TO AVIATION (CONTRIBUCIÓN DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL (IA) A LA AVIACIÓN) (25/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/511 EX/233	INTRODUCTION OF A DIGITAL AUDIT MANAGEMENT MODULE WITHIN TÜRKİYE'S CIVIL AVIATION MANAGEMENT SOFTWARE PLATFORM (INTRODUCCIÓN DE UN MÓDULO DIGITAL DE GESTIÓN DE AUDITORÍAS EN LA PLATAFORMA INFORMÁTICA DE GESTIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL DE TURKIYE) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
A42-WP/512 EX/234	DIGITAL TRANSFORMATION IN CIVIL AVIATION (TRANSFORMACIÓN DIGITAL EN LA AVIACIÓN CIVIL) (28/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente

- A42-WP/602 EX/274 AIRPORT DIGITAL TRANSFORMATION (DX) MATURITY ASSESSMENT MODEL FOR GLOBAL EXPANSION (MODELO DE EVALUACIÓN DE LA MADUREZ DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL (DX) AEROPORTUARIA PARA LA EXPANSIÓN MUNDIAL)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/633 EX/277 ENHANCING CNS/ATM SAFETY AND RELIABILITY THROUGH AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONICS PERSONNEL LICENSING FRAMEWORK IN INDONESIA (MEJORA DE LA SEGURIDAD Y FIABILIDAD DE LOS SISTEMAS CNS/ATM MEDIANTE UN MARCO DE LICENCIAS PARA PERSONAL CALIFICADO EN ELECTRÓNICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL TRÁNSITO AÉREO EN INDONESIA)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/652 EX/288 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 20 DEL ORDEN DEL DÍA
(29/9/2025)
- A42-WP/678 EX/294 THE ICAO-IFAR PARTNERSHIP: ENABLING FUTURE INNOVATION AND REGULATION IN AVIATION (ASOCIACIÓN OACI-IFAR: EL FUTURO DE LA INNOVACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN EN LA AVIACIÓN)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

Cuestión 21: Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)

- A42-WP/21 EX/10 PROGRAMA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP) DE LA OACI
(27/5/2025)
- A42-WP/21 Revisión núm. 1 EX/10 PROGRAMA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP) DE LA OACI
(12/9/2025)
- A42-WP/151 EX/74 ESFUERZOS PARA LA DOTACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS DE LA AVIACIÓN EN EL JAPÓN
(29/7/2025)
- A42- WP/152 EX/75 NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/153 EX/76 LA IMPORTANCIA DE LA COLABORACIÓN PARA QUE LA FUERZA LABORAL DE LA AVIACIÓN SEA RESILIENTE Y ESTÉ PREPARADA PARA EL FUTURO
(27/7/2025)
- A42-WP/153 Revisión núm. 1 EX/76 LA IMPORTANCIA DE LA COLABORACIÓN PARA QUE LA FUERZA LABORAL DE LA AVIACIÓN SEA RESILIENTE Y ESTÉ PREPARADA PARA EL FUTURO
(29/8/2025)
- A42-WP/154 EX/77 PROMOCIÓN DEL DESARROLLO SOSTENIBLE EN LA AVIACIÓN CIVIL: PROGRAMA ALAS PARA TODO EL MUNDO
(27/7/2025)
- A42-WP/278 EX/119 GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (EQUIPO ESPECIAL MUNDIAL DE HABILIDADES AEROESPACIALES Y DE AVIACIÓN (GAAST))
(29/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente

- A42-WP/278
Revisión núm. 1
EX/119 GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (EQUIPO ESPECIAL MUNDIAL DE HABILIDADES AEROESPACIALES Y DE AVIACIÓN (GAAST))
(29/8/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/407
EX/179 DESARROLLO PROFESIONAL EN EL SISTEMA CNS-ATM
(26/7/2025)
- A42-WP/412
EX/182 RECRUITING AND RETAINING TALENT: THE KEY TO SUCCESS IN THE AVIATION INDUSTRY (RECLUTAR Y RETENER EL TALENTO: LA CLAVE DEL ÉXITO EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN)
(26/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/503
EX/227 "YOUR WINGS START HERE": STRENGTHENING YOUTH OUTREACH AND CAREER PATHWAYS IN AVIATION ("TUS ALAS EMPIEZAN AQUÍ": COMO REFORZAR LA DIVULGACIÓN ENTRE LA JUVENTUD Y CREAR TRAYECTORIAS PROFESIONALES EN LA AVIACIÓN)
(26/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/504
EX/228 PAKISTAN'S INITIATIVES TO SUPPORT ICAO'S NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (NGAP) STRATEGY [INICIATIVAS DE PAKISTÁN EN APOYO DE LA ESTRATEGIA DE LA OACI PARA LA PRÓXIMA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP)]
(26/7/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/653
EX/289 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 21
(27/9/2025)
- A42-WP/674
EX/293 THE IFAR EARLY CARRIER NETWORK (ECN): AN INTERNATIONAL INITIATIVE SUPPORTING THE NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (LA *EARLY CARRIER NETWORK (ECN)* DE IFAR: UNA INICIATIVA INTERNACIONAL DE APOYO A LA PRÓXIMA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN)
(25/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente

Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

- A42-WP/44
EX/20 INFRACCIÓN DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMETIDA POR LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
(04/7/2025)
- A42-WP/52
EX/22 INFRACCIÓN DEL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL POR PARTE DE LA REPÚBLICA DE BELARÚS
(30/7/2025)
- A42-WP/53
EX/23 INFRACCIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL COMETIDAS POR LA FEDERACIÓN DE RUSIA
(30/7/2025)
- A42-WP/54
EX/24 LANZAMIENTOS DE MISILES SIN PREVIO AVISO POR PARTE DE LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA
(30/7/2025)
- A42-WP/93
EX/39 DOBLE RASERO EN EL CONSEJO DE LA OACI
(25/7/2025)

- A42-WP/95
EX/40 NO SE TOLERARÁ LA POLITIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES TÉCNICAS DE LA OACI
(29/7/2025)
- A42-WP/96
EX/41 INFRACCIÓN DEL CONVENIO POR PARTE DE LA REPÚBLICA DE COREA –
INFILTRACIÓN DE UNA AERONAVE NO TRIPULADA
(28/7/2025)
- A42-WP/224
EX/98 MEJORAR EL PROCESO DE COMUNICACIONES A LOS ESTADOS Y LA
COMUNICACIÓN EN GENERAL DE LA OACI
(29/7/2025)
- A42-WP/250
EX/109 SOBRE EL PERJUICIO DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS UNILATERALES PARA
EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
(28/7/2025)
- A42-WP/256
EX/188 INCOMPATIBILIDAD DE LAS MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES CON
LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL, SU REPERCUSIÓN EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Y LOS EFECTOS DE SU APLICACIÓN
(28/7/2025)
- A42-WP/256
revisión No.1
EX/188 INCOMPATIBILIDAD DE LAS MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES CON
LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL, SU REPERCUSIÓN EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Y LOS EFECTOS DE SU APLICACIÓN
(12/9/2025)
- A42-WP/262
EX/111 NUEVOS AVANCES EN EL PROCESO DE GESTIÓN DE CRISIS
(29/7/2025)
- A42-WP/281
EX/121 HACIA UN CICLO REGLAMENTARIO ORIENTADO A LOS RESULTADOS:
FOMENTAR LA ADOPCIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA LA EVALUACIÓN DE
LOS RESULTADOS DE LA REGLAMENTACION
(29/7/2025)
- A42-WP/288
EX/125 EXAMEN Y ANÁLISIS DE LAS NORMAS INTERNACIONALES APLICABLES PARA
CORROBORAR SU PERTINENCIA Y MEJORAR SU IMPLEMENTACIÓN
(29/7/2025)
- A42-WP/293
EX/127 MODERNIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO Y RESPUESTA ANTE CRISIS: EL PAPEL
DE EGIPTO EN LA CONTINUIDAD DE LA AVIACIÓN FRENTE AL CONFLICTO
REGIONAL
(29/7/2025)
- A42-WP/410
EX/181 CONTINGENCIA
(25/7/2025)
- A42-WP/505
EX/229 NECESIDAD DE ACTUALIZACIÓN DEL CONVENIO DE CHICAGO
(29/7/2025)
- A42-WP/514
EX/236 EL ESTADO VENEZOLANO FRENTE A LAS MEDIDAS COERCITIVAS
UNILATERALES QUE AFECTAN DE MANERA NEGATIVA LA AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL
(29/7/2025)

- A42-WP/525
EX/241 CONSIDERACIONES RESPECTO DE LA ADMISIBILIDAD DE POLITIZAR LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS
(10/7/2025)
- A42-WP/533
EX/243 AGRESIÓN MILITAR ILEGÍTIMA QUE PONE EN PELIGRO LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (JUNIO DE 2025)
(28/7/2025)
- A42-WP/533
Revisión núm. 1
EX/243 AGRESIÓN MILITAR ILEGÍTIMA QUE PONE EN PELIGRO LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (JUNIO DE 2025)
(22/09/2025)
- A42-WP/553
EX/249 INFRACCIÓN DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMETIDA POR LA FEDERACIÓN DE RUSIA - INTERFERENCIAS EN LAS RADIOFRECUENCIAS (RFI) DEL SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)
(10/9/2025)
- A42-WP/557
EX/252 A42-WP/44 IS THE PRODUCT OF PREJUDICE AND PROVOCATION ON THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA (LA NOTA A42-WP/44 ES PRODUCTO DEL PREJUICIO Y LA PROVOCACIÓN HACIA LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/558
EX/253 RESPONSE TO A42-WP/54 MISSILE LAUNCHES BY THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA ARE EXERCISE OF LAWFUL RIGHTS IN ACCORDANCE WITH UN CHARTER AND CONVENTION (RESPUESTA A LA NOTA A42-WP/54 - LOS LANZAMIENTOS DE MISILES POR LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA SON EL EJERCICIO DE DERECHOS LEGÍTIMOS DE ACUERDO CON LA CARTA DE LA ONU Y EL CONVENIO)
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/559
EX/254 SUPPLEMENTARY INFORMATION TO A42-WP/96 "INFRACTION BY THE ROK TO THE CONVENTION – UNMANNED AIRCRAFT INFILTRATION" (INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA A LA NOTA A42-WP/96 "INFRACCIÓN DEL CONVENIO POR PARTE DE LA REPÚBLICA DE COREA – INFILTRACIÓN DE UNA AERONAVE NO TRIPULADA")
(12/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/625
EX/276 ASIA PACIFIC STATE LETTER COMMUNICATIONS SURVEY RESULTS (RESULTADOS DE LA ENCUESTA SOBRE LAS COMUNICACIONES A LOS ESTADOS DE ASIA PACÍFICO)
(11/9/2025) *Nota de información en inglés únicamente
- A42-WP/654
EX/290 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 22
(1/10/2025)
- A42-WP/654
Revisión núm. 1
EX/290 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 22
(3/10/2025)

ISBN 978-92-9275-944-5

A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-92-9275-944-5. The barcode is composed of vertical black lines of varying widths on a white background.

9 7 8 9 2 9 2 7 5 9 4 4 5