



OACI

INFORME ANUAL DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA

2024

**INFORME ANUAL 2024
DEL CONSEJO
A LA ASAMBLEA**

ÍNDICE

Mensaje del Presidente del Consejo

1. Cuestiones emergentes en el ámbito de la aviación

- 1.1 Cero emisiones netas para 2050
- 1.2 Nuevas fuentes de energía más limpias para el sector de la aviación
- 1.3 Financiación de energías más limpias para el sector de la aviación
- 1.4 Preparación y respuesta ante las crisis
- 1.5 Gestión de eventos de salud pública y medidas de facilitación conexas
- 1.6 Innovación
- 1.7 Movilidad aérea avanzada
- 1.8 Igualdad de género en el sector de la aviación

2. Avance de los objetivos estratégicos

- 2.1 Protección del medioambiente
- 2.2 Seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- 2.3 Seguridad de la aviación y facilitación
- 2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo
- 2.5 Estado de derecho

3. Iniciativas de apoyo a la implementación y *Ningún país se queda atrás*

- 3.1 Enmiendas de los Anexos y los PANS, manuales y circulares y herramientas
- 3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)
- 3.3 Logros de los grupos regionales
- 3.4 Desarrollo de recursos humanos
- 3.5 Apoyo a la implementación
- 3.6 Alianzas con organismos internacionales y apoyo de la OACI a la Agenda 2030 de la ONU para el Desarrollo Sostenible
- 3.7 Promoción y divulgación pública

4. Estrategias de apoyo

- 4.1 Gobernanza y rendición de cuentas
- 4.2 Planificación estratégica
- 4.3 Gestión basada en los resultados
- 4.4 Objetivo de transformación
- 4.5 Asuntos jurídicos y relaciones externas
- 4.6 Continuidad de las actividades y servicios de conferencias híbridos
- 4.7 Gestión de recursos humanos
- 4.8 Ética
- 4.9 Supervisión interna

- 4.10 Seguridad de la información
- 4.11 Servicios lingüísticos y multilingüismo
- 4.12 Tecnología de la información y las comunicaciones
- 4.13 Adquisiciones
- 4.14 Finanzas

MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO

Este informe anual del Consejo de la OACI se publica justo tras la conclusión de nuestras celebraciones por el 80º aniversario de la OACI, un hito que conmemoramos en diciembre de 2024 en Chicago, en el mismo lugar donde 54 naciones se reunieron por primera vez en 1944 para establecer el marco de la aviación civil internacional que hoy conocemos.

Desde esos momentos fundacionales hasta nuestra comunidad actual integrada por 193 Estados miembros, la trayectoria de la OACI refleja la extraordinaria evolución de la aviación. Los principios establecidos en Chicago han demostrado ser duraderos y adaptables, ya que guiaron la transformación de la aviación, que pasó de prestar servicios a 9 millones de personas pasajeras en 1945 a más de 4 500 millones en 2019, y contribuyeron a la recuperación resiliente del sector de los desafíos mundiales sin precedentes.

Los tres informes anuales presentados por el Consejo en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI documentan nuestros avances en la promoción de los objetivos estratégicos de la Organización. Y, lo que es igual de importante, también demuestran cómo nuestra labor colectiva ha contribuido al nuevo Plan Estratégico a largo plazo de la OACI para 2026–2050. Este plan, basado en seis objetivos estratégicos fundamentales, prevé un sistema de aviación que no solo sea más seguro y protegido, sino también que resulte sostenible desde el punto de vista ambiental, atraviese una transformación digital y sea verdaderamente integrador.

Desde nuestro compromiso de cero víctimas mortales y cero emisiones netas de carbono para 2050 hasta nuestra apuesta por la innovación tecnológica, desde nuestro énfasis en la movilidad fluida hasta nuestra dedicación a que ningún país quede atrás, cada uno de los objetivos del plan se basa en los principios fundacionales del Convenio de Chicago, a la vez, que hace frente a las dificultades contemporáneas.

Las delegaciones originales miraron más allá de las graves dificultades de su época para construir un marco de paz por medio de la aviación. Hoy, nosotros debemos hacer lo mismo. El espíritu de cooperación internacional que dio origen a la OACI sigue vibrando en nuestra labor, mientras procuramos que los beneficios del transporte aéreo se compartan equitativamente a toda nuestra comunidad mundial.

El 42º período de sesiones de la Asamblea ofrece una oportunidad excepcional para convertir las aspiraciones en realidad y reforzar los fundamentos de la aviación mundial para las próximas décadas. Al respaldar y promover el Plan Estratégico a largo plazo de la OACI, las delegaciones pueden garantizar que nuestra Organización siga siendo tan relevante y eficaz para hacer frente a los desafíos del mañana como lo ha sido en los últimos 80 años. Con unidad, podemos hacer realidad todo el potencial de la aviación como motor del desarrollo sostenible y de la conectividad mundial para toda la humanidad.

*Salvatore Sciacchitano
Presidente del Consejo de la OACI*

1. CUESTIONES EMERGENTES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN

1.1 Cero emisiones netas para 2050

1.1.1 En 2024 se lograron avances sustanciales para concretar el [objetivo ambicioso a largo plazo \(LTAG\) de cero emisiones netas de carbono para 2050 para la aviación internacional](#), cuando el Consejo de la OACI respaldó una hoja de ruta integral para el Marco Mundial para combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación y aprobó la hoja de ruta para la obtención de los resultados previstos en la CAAF/3 y el LTAG.

1.1.2 La [actividad de evaluación del LTAG de 2024](#)¹ mostró avances concretos en tecnologías de reducción de emisiones y el Seminario sobre Aeropuertos Verdes presentó enfoques innovadores para la descarbonización de los aeropuertos.

1.1.3 Los seminarios regionales sobre medioambiente organizados por la OACI en todas las regiones también dieron impulso a la concreción del LTAG.

1.1.4 Cabe subrayar que la iniciativa OACI de planes de acción estatales alcanzó niveles de compromiso sin precedentes: 150 Estados, que representan más del 99 % de los ingresos mundiales por toneladas-kilómetro de pago (RTK), presentaron planes para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación. Esto demuestra la determinación del sector de la aviación de dejar de ser una de las industrias con más dificultades de mitigación para convertirse en catalizador de la acción climática.

1.2 Nuevas fuentes de energía más limpias para el sector de la aviación

1.2.1 La hoja de ruta de la OACI ofreció resultados concretos en los cuatro pilares: políticas y planificación, marco reglamentario, apoyo a la implementación y financiación. Cada pilar mostró un progreso mensurable durante 2024.

1.2.2 Las orientaciones actualizadas sobre los SAF que aprobó el Consejo supusieron un gran avance, ya que permitieron a los países acelerar sus programas de combustibles sostenibles, mientras que la aprobación de vías de producción de SAF con nuevas materias primas y un nuevo mecanismo de certificación de la sostenibilidad (SCS) crearon marcos claros para ampliar la producción de combustibles sostenibles.

1.2.3 El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles ([ACT-SAF de la OACI](#)) tuvo amplio alcance, reuniendo a más de 200 Estados y organizaciones en la coalición más grande que se haya formado para el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles. A través de esta iniciativa, la OACI dictó instrucción especializada y puso en marcha estudios de factibilidad, elaboró una plantilla para facilitar la armonización en los estudios de factibilidad de los SAF y otra para los estudios de desarrollo comercial de los SAF.

1.2.4 El seguimiento de los progresos se lleva a cabo con las avanzadas herramientas de seguimiento de las energías más limpias diseñadas por la OACI, que proporcionan información en tiempo real sobre la implementación mundial.

¹ El sitio está en proceso de migración y se trasladará en el futuro a la siguiente dirección:
<https://www.icao.int/events/2024-icao-ltag-stocktaking-event-aviation-co2-emissions-reductions-0>

1.3 Financiación de energías más limpias para el sector de la aviación

1.3.1 La transformación hacia una aviación sostenible que encarna el LTAG requiere una inversión sin precedentes: aproximadamente 3,2 billones de USD para aumentar la capacidad de producción de SAF y otras energías de aviación más limpias de aquí a 2050. En respuesta, la OACI lanzó en 2024 la innovadora iniciativa del polo de inversión Finvest, que prevé la creación de nuevas vías para la inversión pública y privada en la sostenibilidad de la aviación. También se puso en marcha un estudio exhaustivo realizado por terceros sobre la creación de una iniciativa o mecanismo de financiación para el clima a través de la OACI.

1.3.2 El [respaldo del Marco Mundial de la CAAF/3](#) a la iniciativa del polo de inversión Finvest catalizó un compromiso de alto nivel entre los principales centros financieros, mientras que las actividades de divulgación estratégicas del Secretario General en las reuniones de alto nivel celebradas en Londres, Singapur, Tokio y Washington, D.C. reunieron a las principales partes interesadas en mesas redondas con entidades financieras y representantes de la cadena de valor de los SAF.

1.3.3 El nuevo memorando de cooperación de la OACI con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) también creará nuevas posibilidades para el desarrollo de proyectos de SAF, LCAF y energías más limpias.

1.4 Preparación y respuesta ante las crisis

1.4.1 Trabajar por un sistema mundial de aviación civil sostenible y resiliente exige preparación para catástrofes graves. Estas pueden surgir a escala mundial, subregional o de los Estados, a menudo en los momentos de vulnerabilidad.

1.4.2 En 2024, la OACI realizó avances sustanciales en el desarrollo de un marco de respuesta a las crisis completo y adaptable, al tiempo que colaboró ampliamente con los Estados miembros para mejorar su preparación operacional. Este marco ayudará a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud de los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), así como los requisitos de otros sectores, como la reglamentación sanitaria internacional. La estructura de gobernanza y las estrategias de coordinación del marco se perfeccionaron para orientar a los Estados en la elaboración, promulgación y aplicación de los planes de contingencia y emergencia pertinentes.

1.4.3 El nuevo marco reforzará la capacidad de respuesta de los Estados ante distintas crisis, como la interrupción de los servicios aeropuertos o de gestión del tránsito aéreo, las emergencias sanitarias, como las pandemias, y las crisis humanitarias, como las catástrofes naturales.

1.5 Gestión de eventos de salud pública y medidas de facilitación conexas

1.5.1 A lo largo de 2024, la OACI siguió enfocada en apoyar a los Estados en la implementación de las 62 recomendaciones del componente de facilitación de la [Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre la COVID-19](#)² y ayudar a los Estados a establecer sus comités nacionales de facilitación del transporte aéreo.

² El sitio está en proceso de migración y se trasladará en el futuro a la siguiente dirección:
<https://www.icao.int/events/high-level-conference-covid-19>

1.5.2 Para realizar un seguimiento sistemático de los avances, la OACI ha puesto en marcha un sistema de supervisión en línea que permite a los Estados proporcionar actualizaciones en tiempo real sobre su estado de implementación de las recomendaciones de la conferencia de alto nivel. Este enfoque dinámico permite una evaluación continua y un apoyo específico cuando es necesario.

1.5.3 El Consejo proporcionó orientación estratégica sobre la priorización de iniciativas y la resolución de problemas de implementación, garantizando un enfoque coordinado de la gestión de sucesos de salud pública en la aviación, y recibió información periódica sobre la cooperación reforzada entre la OACI y los equipos de salud pública en materia de preparación y respuesta ante crisis. Se lograron notables avances en la creación de capacidad y el desarrollo de capacidades, incluida la creación de nuevos grupos de trabajo para abordar los problemas emergentes.

1.5.4 Sobre la base de estos logros, esta labor sigue reforzando la resiliencia del sistema mundial de aviación a las emergencias de salud pública, facilitando al mismo tiempo operaciones de transporte aéreo eficientes.

1.6 Innovación

1.6.1 La aprobación por el Consejo de la hoja de ruta de normalización de la OACI para su implementación en 2025 crea una vía clara para el desarrollo reglamentario, respondiendo directamente a la intención de la Asamblea, expresada en su 41º período de sesiones, de mejorar, planificar, desarrollar y desplegar los instrumentos y herramientas de la OACI para permitir la reglamentación oportuna, eficaz y eficiente de las innovaciones por parte de los Estados.

1.6.2 El Consejo respaldó las recomendaciones formuladas en la [cuarta reunión del Foro Consultivo de la Industria, y la quinta reunión del foro](#) abrió nuevos caminos en materia de ciberseguridad, ciberresiliencia e innovación integrada del espacio aéreo.

1.6.3 Además, la Feria de la Innovación de la OACI (12–14 de marzo de 2024) contó con paneles transversales dinámicos y celebró a los ganadores del concurso de innovación de la OACI.

1.7 Movilidad aérea avanzada

1.7.1 2024 fue un año decisivo para la movilidad aérea avanzada (AAM). Dos reuniones del grupo de estudio sobre AAM adelantaron el documento Visión mundial y holística, mientras que el [Simposio sobre Movilidad Aérea Avanzada](#) inaugural de la OACI (septiembre de 2024, Montreal) reunió a especialistas mundiales para abordar los revolucionarios avances en aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL), vertipuertos, automatización, marcos de confianza e integración del espacio aéreo.

1.7.2 El simposio produjo un decisivo [Llamamiento a la acción](#) estructurado en torno de tres pilares: comprender la AAM, construir el ecosistema de AAM y reglamentar la AAM.

1.7.3 Por último, la Conferencia de navegación aérea respaldó, en su decimocuarta reunión, el enfoque integrado de la OACI en materia de AAM, operaciones de UAS y UTM, haciendo hincapié en la importancia crítica de la armonización mundial. La recomendación de la Conferencia de que el desarrollo de normas y métodos recomendados (SARPS) siga a la evaluación de los ecosistemas ayudará a garantizar un progreso medido.

1.8 Igualdad de género en el sector de la aviación

1.8.1 El Programa de igualdad de género de la OACI cobró impulso en 2024, al implementar la resolución A41–26 de la Asamblea mediante acciones concretas. Basándose en el [Llamamiento a la acción](#) de la Cumbre sobre Igualdad de Género en la Aviación Mundial, la OACI coordinó iniciativas pioneras para mejorar la recopilación de datos sobre género y reforzar las asociaciones estratégicas.

1.8.2 El lanzamiento del programa de embajadoras y embajadores mundiales marca un nuevo capítulo en la promoción de la igualdad de género, la diversidad y la inclusión en la aviación. La red mundial de coordinadoras y coordinadores de género de la OACI reunió a más de 100 representantes de los Estados, creando una comunidad activa para el intercambio de conocimientos y el avance.

1.8.3 La OACI también comenzó a colaborar con ONU Mujeres para dotar a los Estados de nuevas capacidades de análisis de datos sobre género.

2. AVANCE DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

2.1 Protección del medioambiente

2.1.1 Los logros medioambientales más destacados de la OACI en 2024 incluyen el hecho de que la participación voluntaria en el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) llegó a 129 Estados a partir del 1 de enero de 2025. El Registro Central del CORSIA tuvo un éxito sin precedentes al lograr una cobertura del 99 % de notificación de emisiones de CO₂, y la publicación de la herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA de 2024, que reforzó aún más este marco.

2.1.2 También se han producido avances significativos gracias a la aprobación por el Consejo de [cuatro programas adicionales para las unidades de emisión admisibles en el CORSIA](#) en la primera fase (2024–2026), lo que eleva el total a seis programas aprobados. Asimismo, se aprobaron siete nuevas materias primas para producción de SAF y un mecanismo de certificación de sostenibilidad, ampliando las opciones para la producción y certificación de combustibles de aviación sostenibles.

2.1.3 El Grupo Directivo del Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) llegó a un consenso sobre la metodología de monitoreo y notificación de objetivos ambiciosos a largo plazo. También reconoció el avance de la labor sobre el análisis de rigurosidad dual ruido-CO₂ para orientar las recomendaciones basadas en datos sobre una posible nueva rigurosidad en materia de ruido y CO₂. Por último, el CAEP trató los avances en las actividades de aeropuertos y operaciones, con la entrega de la nueva publicación electrónica de la OACI sobre "Plásticos de un solo uso" en la información práctica para aeropuertos ecológicos.

Cooperación con las Naciones Unidas

2.1.4 La OACI fortaleció su posición en la acción climática mundial mediante alianzas estratégicas con la Organización Marítima Internacional (OMI), la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la IRENA, la Agencia Internacional de la Energía (AIE), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Banco Mundial.

2.1.5 En concreto, la participación activa de la OACI en la COP29 de la CMNUCC puso de manifiesto los avances de la aviación en materia climática mediante declaraciones impactantes y actividades de divulgación, mientras que los acuerdos del artículo 6 de la COP29 reforzaron la integridad medioambiental del CORSIA al evitar la doble contabilización. Además, la OACI mantuvo un seguimiento atento de los nuevos debates sobre financiación para el clima, al tiempo que defendía un trato justo de la aviación internacional.

2.1.6 Por último, la OACI también siguió de cerca los debates del Comité Intergubernamental de Negociación (CIN) del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), cuyo objetivo es elaborar un instrumento internacional jurídicamente vinculante sobre la contaminación por plásticos, tema que se abordó durante el Seminario OACI sobre aeropuertos verdes de 2024.

2.2 Seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea

2.2.1 El año 2024 fue significativo para las normas de seguridad operacional y eficiencia de la aviación, ya que el Consejo adoptó 17 enmiendas de 11 anexos. Un logro notable fue la integración de la normativa sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el Anexo 6 (Operación de aeronaves), lo que representa un paso crucial para dar cabida a las nuevas tecnologías de la aviación.

2.2.2 La OACI también reforzó la seguridad operacional de la aviación mediante múltiples iniciativas, entre ellas la publicación del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista (GAPPRI). Se lograron avances sustanciales en meteorología de la aviación, como la mejora de los protocolos de notificación de cenizas volcánicas, la mejora de la evaluación del riesgo de turbulencias, haciendo hincapié en las turbulencias en aire despejado (CAT), y el fortalecimiento del apoyo técnico a las medidas de seguridad para la meteorología espacial.

2.2.3 La Organización adoptó medidas decisivas para hacer frente a los nuevos desafíos, centrándose en la protección del espectro de seguridad operacional de la aviación y en la coordinación de respuestas amplias a las amenazas de interferencia del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). Esto incluía facilitar la colaboración de múltiples partes interesadas para desarrollar e implementar estrategias eficaces de mitigación de riesgos para la seguridad de la aviación civil.

2.2.4 Durante la [14^a Conferencia de Navegación Aérea](#)³ se hicieron importantes recomendaciones, entre las que se incluye la transición a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y el cese del plan de vuelo de 2012 de la OACI para 2034.

2.3 Seguridad de la aviación y facilitación

Seguridad y ciberseguridad

2.3.1 En 2024 se cumplieron cinco décadas de normas mundiales de seguridad de la aviación con arreglo al Anexo 17, hecho que se celebró tanto durante la 35^a reunión del grupo de expertos AVSEC como en la [Semana OACI de la Seguridad de la Aviación](#)⁴ en Mascate (Omán).

2.3.2 En la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación, los Estados miembros adoptaron la histórica Declaración de Mascate sobre seguridad de la aviación y ciberseguridad. Esta declaración reforzó la continua colaboración de la OACI con la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo, especialmente en ámbitos críticos como el Programa de Lucha contra los Viajes de Terroristas, la elaboración de modelos de evaluación de amenazas y la protección de objetivos vulnerables.

2.3.3 En este año de aniversario también hubo importantes avances en el marco mundial de seguridad de la aviación, entre los que destaca la publicación de la [segunda edición del Plan Global para la Seguridad de la Aviación \(GASeP\) \(Doc 10118\)](#), organizado en conjunto con la Administración de Aviación Civil de los Emiratos Árabes Unidos, contribuyó a fomentar un mayor compromiso de las partes interesadas con la mejora de la seguridad de la aviación.

³ El sitio está en proceso de migración y en el futuro se trasladará a la siguiente página:
<https://www.icao.int/events/fourteenth-air-navigation-conference-conf14>

⁴ El sitio está en proceso de migración y en el futuro se trasladará a la siguiente página:
<https://www.icao.int/events/icao-security-week-2024>

2.3.4 En el ámbito de la ciberseguridad, la OACI logró avances sin precedentes gracias a la labor del Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad (AHCCC), que estableció la ciberseguridad como prioridad transversal en todos los ámbitos técnicos. El Grupo Experto en el Marco de Confianza (TFP) y el Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP) trabajaron conjuntamente para hacer avanzar las normas de ciberresiliencia, coordinándose estrechamente con los grupos expertos en Comunicaciones, Gestión de la Información y Sistemas de Navegación.

2.3.5 La publicación de orientaciones exhaustivas sobre el intercambio de información de ciberseguridad supuso un logro significativo, complementado por un amplio análisis de las deficiencias de las normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de ciberseguridad. La OACI siguió demostrando su compromiso con la implementación mundial a través de programas de formación y seminarios regionales especializados, comenzando con un exitoso lanzamiento en las regiones de África oriental y meridional (ESAF) y África occidental y central (WACAF).

Facilitación

2.3.6 El Año de la Facilitación impulsó avances sustanciales en la gestión de fronteras, la cooperación internacional y la seguridad de los documentos de viaje.

2.3.7 La cooperación internacional alcanzó nuevos niveles a través de una serie de eventos de gran repercusión, como la Cumbre y Foro sobre Facilitación Mundial, el Simposio sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares y el Simposio Conjunto OACI/ACI/IATA sobre Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional. El Simposio TRIP de la OACI celebrado en Montreal, complementado por talleres regionales en Fiji y la WACAF y un taller mundial en Xi'an (China), también facilitó un intercambio de conocimientos crucial entre los Estados miembros.

2.3.8 En el ámbito de la gestión de fronteras, la OACI mejoró la aplicación del Anexo 9 mediante instrucción y orientación exhaustivas, mientras que el Comité de Contacto OMA/IATA/OACI aprobó la innovadora guía interactiva 2024 de mejores prácticas en materia de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API). Se efectuó una revisión estratégica de la hoja de ruta TRIP de la OACI para incorporar la enmienda 29 del Anexo 9, reforzando el marco para el cumplimiento de los documentos de viaje.

2.3.9 El programa del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI dio la bienvenida a su centésimo participante, al tiempo que se completaba el proceso de licitación para un nuevo sistema cuya implantación está prevista para 2026. El compromiso del sector privado con la seguridad de la aviación siguió creciendo: 49 empresas utilizan ya datos del PKD en sus servicios, lo que demuestra la creciente influencia del programa en el sector.

2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo

2.4.1 La modernización de la reglamentación del transporte aéreo internacional cobró un impulso significativo en 2024, guiada por la [visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional](#). El Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo avanzó sustancialmente en tres frentes críticos: la elaboración de un convenio multilateral sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas, la actualización del modelo de acuerdo de servicios aéreos y la mejora del marco de implementación del artículo 15 del Convenio de Chicago.

2.4.2 Hubo un gran avance en la política de gestión de la infraestructura con la publicación de la Décima edición de las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082). A través del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y el Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, la OACI abordó los nuevos retos que plantea la financiación de las funciones de vigilancia y el establecimiento de mecanismos de recuperación de costos para los nuevos participantes, en particular los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

2.4.3 La decimosexta edición del Evento OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN), celebrada en Kuala Lumpur del 21 al 25 de octubre de 2024, fortaleció la cooperación internacional y facilitó acuerdos bilaterales de servicios aéreos. A ello se sumaron las continuas actualizaciones del compendio mundial sobre políticas de competencia y la base de datos sobre reglamentación de protección del consumidor, que aumentan la transparencia en la gobernanza del transporte aéreo internacional.

2.4.4 En el ámbito de los datos de aviación y análisis, la OACI mejoró sustancialmente sus capacidades digitales mediante tableros modernizados de visualización de macrodatos, proporcionando a los Estados miembros herramientas sofisticadas para la planificación y ejecución de la recuperación. El Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación (ACWG) elaboró un índice exhaustivo para medir la capacidad de los Estados de optimizar el valor de su sector de transporte aéreo. Simultáneamente, el Grupo de Trabajo Multidisciplinario sobre Pronósticos de Tráfico a Largo Plazo (MDWG-LTF) presentó pronósticos actualizados a través de tableros de análisis de datos de aviación de la OACI, a los que pueden acceder todos los Estados miembros.

2.4.5 La OACI reforzó su apoyo a los Estados miembros mediante actividades de grupos expertos centradas en la mejora de la competitividad, la eficiencia económica y la productividad. Esta iniciativa se concentró en ampliar el acceso a estadísticas y metodologías normalizadas, al tiempo que se fomentaba la aplicación práctica de los pronósticos de tráfico y las herramientas analíticas de la OACI como apoyo a la implementación. Este enfoque integrado ha fomentado una toma de decisiones y una planificación estratégica más informadas en toda la comunidad de la aviación mundial.

2.5 Estado de derecho

El Comité Jurídico, en su 39º período de sesiones, alcanzó hitos significativos, finalizando la revisión del Reglamento para la solución de controversias y ampliando su programa de trabajo para abordar dos nuevos desafíos: la revisión del papel de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos y las leyes de protección de datos.

Un Grupo Especial sobre el Artículo 12 avanzó sustancialmente en los estudios de implementación, mientras que el Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas adelantó los trabajos críticos sobre responsabilidad, seguridad y aplicación del Convenio de Chicago a las operaciones no tripuladas.

La promoción por la OACI de los instrumentos de derecho aeronáutico a través de las reuniones regionales de la DGAC dio resultados concretos. Para diciembre de 2024, se registraron aumentos significativos en las ratificaciones de tratados, incluido el Convenio de Montreal de 1999, que alcanzó las 140 Partes, lo que fortalece el marco jurídico de la aviación mundial.

2.5.1 Solución de controversias

Brasil y Estados Unidos (2016)

Continúan las conversaciones entre las partes.

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

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

Ambas causas seguían pendientes contra Bahrein y los Emiratos Árabes Unidos.

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

En la cuarta sesión de su 231º período de sesiones (15 de marzo de 2024), el Consejo decidió emprender un examen preliminar de la causa de conformidad con el artículo 6 2) del *Reglamento para la solución de controversias*.

El Consejo inició el examen preliminar de la causa durante su 232º período de sesiones y reafirmó su decisión de seguir adelante a pesar de la decisión unilateral de la Federación de Rusia de poner fin a su participación.

En la quinta sesión de su 233º período de sesiones (1 de noviembre de 2024), el Consejo reconoció, con pesar, que la Federación de Rusia había optado por no participar en las audiencias orales ni responder a las preguntas planteadas en esas audiencias. El Consejo acordó convocar una audiencia oral adicional durante su 234º período de sesiones para permitir a las Partes resumir sus alegatos de hecho y de derecho.

La Federación de Rusia y 37 Estados miembros (2023)

Al 7 de junio de 2024, los 37 demandados habían presentado declaraciones de excepción declinatoria.

El 27 de diciembre de 2024, la Federación de Rusia presentó su respuesta a las declaraciones de excepción declinatoria de los 37 demandados.

Canadá, Reino Unido, Suecia y Ucrania e Irán (República Islámica del) (2024)

El 8 de enero de 2024, los gobiernos de Canadá, Reino Unido, Suecia y Ucrania presentaron una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo en los términos del artículo 84 del Convenio de Chicago y el *Reglamento para la solución de controversias* nombrando a Irán (República Islámica del) como demandado.

En la demanda se afirma que “al utilizar armas contra una aeronave civil (el vuelo PS752) el 8 de enero de 2020, el demandado incumplió la obligación prevista en el artículo 3bis del Convenio de Chicago, que prohíbe el uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo”.

El 4 de junio de 2024, el demandado presentó una declaración de excepción declinatoria. Se presentaron los siguientes escritos adicionales: respuesta a la declaración de excepción declinatoria de los demandantes (26 de julio de 2024); y duplica a la respuesta del demandado (29 de agosto de 2024).

El 1 de noviembre de 2024, el Consejo acordó que su examen de la excepción declinatoria tendría lugar durante el 234º período de sesiones.

Venezuela (República Bolivariana de) y Argentina (2024)

El 2 de abril de 2024, Venezuela (República Bolivariana de) presentó una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo en los términos del artículo 84 del Convenio de Chicago, sus anexos pertinentes y el *Reglamento para la solución de controversias* nombrando a Argentina como demandado. Según la demanda y memoria, desde el 8 de junio de 2022, Argentina ha cometido violaciones de varios artículos del Convenio de Chicago.

El demandante alega asimismo que tales violaciones se produjeron en el marco de los inconvenientes sufridos por los vuelos no regulares identificados con los números ESU 9217 y 9218, operados por la Empresa de Transporte Aereocargo del Sur S. A. EMTRASUR.

El 22 de julio de 2024, el demandado presentó una declaración de excepción declinatoria. La Organización no recibió comentarios por escrito del demandante en respuesta a la declaración de excepción declinatoria del demandado. El 1º de noviembre de 2024, el Consejo acordó que su examen de la excepción declinatoria tendría lugar durante el 234º período de sesiones.

2.5.2 Novedades en materia de tratados

Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

El 7 de febrero de 2024, el Consejo fue informado de que Aviareto Limited, Registrador del Registro internacional de equipo móvil (Equipo aeronáutico), había cerrado el 5 de diciembre de 2023 el Mecanismo de Comunicación Fiable (TCF) para la recuperación post-COVID-19, ya que no había habido usuarios activos en el sistema durante el año de su funcionamiento.

Al terminar el 1 de julio de 2024 el período de tres años de mandato de las personas miembros de la CESAIR, el Consejo eligió a catorce personas miembros propuestas por Arabia Saudita, Brasil, Camerún, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, India, Irlanda, Kenya, Omán, República Unida de Tanzania y Singapur.

El 30 de octubre de 2024, en la cuarta sesión de su 233º período de sesiones, el Consejo aprobó el aumento propuesto por el Registrador de los derechos de usuario del Registro internacional, por lo que debería modificarse en consecuencia el apéndice del cuadro de tarifas de los Procedimientos para el Registro internacional (con efecto a partir del 1 de enero de 2025).

Al 1 de enero de 2025, los instrumentos de Ciudad del Cabo contaban con 85 Partes.

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

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

Estos límites se expresan en derechos especiales de giro (DEG). Sobre la base de los datos obtenidos del Fondo Monetario Internacional, entidad encargada de administrar los DEG, se concluyó que se había alcanzado el umbral establecido en el Convenio para incrementar los límites. El factor de ajuste determinado era de 17,9 %. Mediante la comunicación LE 3/38.1-IND/24/8, de fecha 16 de octubre de 2024, se comunicó a los Estados partes que los límites revisados regirían para todos los Estados partes en el instrumento a partir del 28 de diciembre de 2024.

3. INICIATIVAS DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN Y NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS

3.1. Enmiendas de los Anexos y los PANS, manuales y circulares y herramientas

3.1.1 Enmiendas de los Anexos y los PANS adoptadas/aprobadas en 2024

- **Anexo 1 – Licencias al personal, enmienda 179 (comunicación AN 12/1.1.28–24/28)**

La enmienda 179 se refiere a la definición de “plan de vuelo” para facilitar la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) y las reglas generales sobre las licencias relativas a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacio aéreo controlado y aeródromos a partir del 26 de noviembre de 2026.

- **Anexo 2 – Reglamento del aire, enmienda 48 (comunicación AN 13/1.1–24/29)**

La enmienda 48 se refiere a las definiciones relativas a los planes de vuelo y la presentación de planes de vuelo y a los certificados relativos a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el espacio aéreo controlado y en los aeródromos a partir del 26 de noviembre de 2026.

- **Anexo 3 – Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, enmienda 81 (comunicación AN 10/1.1–24/33)**

La enmienda 81 se refiere a la Gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la seguridad de la información.

- **Anexo 4 – Cartas aeronáuticas, enmienda 62 (comunicación AN 9/1.6–24/30)**

La enmienda 60 se refiere a la representación cartográfica de las especificaciones y precisiones y a las recomendaciones referidas a las zonas donde los aviones pueden operar en forma segura con los extremos de ala desplegados.

- **Anexo 6 – Operación de aeronaves**
 - Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones, enmienda 49 (comunicación AN 11/1.3.36-24/34)**
 - Parte II – Aviación general internacional – Aviones, enmienda 41 (comunicación AN 11/6.3.34-24/35)**
 - Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros, enmienda 25 (comunicación AN 11/32.3.17-24/36)**
 - Parte IV – Operaciones Internacionales – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, primera edición (comunicación AN 11/61.1-24/37)**

Estas enmiendas se refieren a:

- a) los programas de análisis de datos de vuelo (FDAP) (Anexo 6, Parte I);
 - b) las definiciones relativas a los planes de vuelo y a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Anexo 6, Partes I, II y III); y
 - c) las disposiciones para las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacio aéreo controlado y en aeródromos (Anexo 6, Parte IV – se aplica a partir del 26 de noviembre de 2026).
- **Anexo 8 – Aeronavegabilidad, enmienda 110**
(comunicación AN 3/5.15-24/38)

La enmienda 110 se refiere a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacio aéreo controlado y en aeródromos (se aplica a partir del 26 de noviembre de 2026).

- **Anexo 10 – Telecomunicaciones aeronáuticas**
Volumen II – Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS, enmienda 93
(comunicación AN 7/63.2.4-24/24)
Volumen III – Sistemas de comunicaciones, enmienda 92
(comunicación AN 7/64.2.3-24/25)

Estas enmiendas se refieren a:

- a) los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Anexo 10, Volumen II);
 - b) la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la seguridad de la información (Anexo 10, Volúmenes II y III); y
 - c) la dirección de aeronave de 24 bits (Anexo 10, Volumen III).
- **Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo, enmienda 53**
(comunicación AN 13/13.1-24/31)

La enmienda 53 se refiere al concepto de Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS) y a las definiciones aplicables a los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

- **Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento, enmienda 19**
(comunicación AN 15/1.4-24/23)

La enmienda 19 se refiere al Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS); la capacidad de respuesta de las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR), seguridad del personal SAR en los lugares de accidentes, realización de ejercicios; y los procedimientos que deben seguirse al interceptar una transmisión de socorro a partir del 26 de noviembre de 2026.

- **Anexo 13 – Investigación de accidentes e incidentes de aviación, enmienda 19
(comunicación AN 6/1.1-24/26)**

La enmienda 19 se refiere a la divulgación de información de la investigación; los datos y la información del Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (GADSS); la publicación de informes finales; el periodo de consulta de los informes finales; y las disposiciones que se refieren a las investigaciones relativas a aeronaves no tripuladas a partir del 26 de noviembre de 2026.

- **Anexo 15 – Servicios de información aeronáutica, enmienda 43
(comunicación AN 2/2.8-24/40)**

La enmienda 43 se refiere a la instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA); cambios de redacción; y gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y seguridad de la información.

Doc 4444, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo*, enmienda 12
(comunicación AN 13/2.1-24/41)

La enmienda 12 se refiere a las mínimas de separación de tiempo (TBS) por estela turbulenta; mínimas de separación basadas en un sistema de vigilancia ATS; servicios de tránsito aéreo a distancia y procedimientos especiales para contingencias en vuelo por condiciones meteorológicas; e implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

Doc 8168, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de aeronaves*
(comunicación AN 11/19.1, AN 11/19.2, AN 11/19.10 – 24/45)

Volumen I – *Procedimientos de vuelo*, enmienda 11

Volumen II – *Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos*, enmienda 10

Volumen III – *Procedimientos operacionales de aeronaves*, enmienda 3

Las enmiendas 11, 10 y 3 de los PANS–OPS, volúmenes I, II y III, respectivamente, se refieren a las especificaciones y precisiones de las cartas de navegación, los procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP) para las operaciones de navegación basada en la performance (PBN) de helicópteros y las altitudes en los procedimientos por instrumentos; y las modificaciones consiguientes como resultado de la operación en modo mixto, de las disposiciones que contengan los términos plan de vuelo y planificación de vuelo.

Doc 8400, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Abreviaturas y códigos de la OACI*, enmienda 34
(comunicación AN 2/12-24/46)

La enmienda 34 se refiere a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE); y código NOTAM para actividades de parapente y vuelo a vela.

Doc 10066, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la información aeronáutica*, enmienda 3
(comunicación AN 2/33.1-24/42)

La enmienda 3 se refiere a aeronaves con extremos de ala plegables, metodología de instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA), coherencia de los datos que figuran en los distintos productos de información aeronáutica, cambios editoriales y gestión de la información de todo el sistema (SWIM); la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE); y especificaciones y precisiones de navegación para la representación cartográfica.

Doc 10199, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la información*, primera edición (comunicación AN 2/36.1-24/39)

La primera edición del PANS-IM se refiere a la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) y la seguridad de la información.

Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284), edición de 2025–2026

Esta nueva edición de las Instrucciones Técnicas aumenta la seguridad, aborda las dificultades señaladas por los Estados y la industria en su aplicación, permite el transporte de mercancías nuevas y facilita el transporte seguro de mercancías peligrosas entre el transporte aéreo y otros modos de transporte.

3.1.2 Manuales y circulares (incluidas versiones preliminares no editadas)

Cir 349, *Directrices para la implantación de mínimas de separación lateral*

Cir 360, *Orientaciones sobre medidas de salvaguarda para proteger los radioaltímetros de posibles interferencias perjudiciales*

Cir 361, *Informe del estudio sobre automatización*

Cir 363, *Directrices para promover operaciones de cabina resilientes*

Doc 7910, *Indicadores de lugar*, 191^a edición

Doc 7910, *Indicadores de lugar*, 192^a edición

Doc 7910, *Indicadores de lugar*, 193^a edición

Doc 7910, *Indicadores de lugar*, 194^a edición

Doc 8126, *Manual para los servicios de información aeronáutica*, 7^a edición, (2022), enmienda núm. 1

Doc 8585 – *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, edición núm. 207

Doc 8585 – *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, edición núm. 208

Doc 8585 – *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, edición núm. 209

Doc 8585 – *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, edición núm. 210

Doc 8643 – *Designadores de tipos de aeronave*, edición núm. 52

Doc 9184, *Manual de planificación de aeropuertos*, Parte 1 – *Planificación general*, 3^a edición (2023) Corrigendo núm.1 (francés, ruso, árabe y chino únicamente)

Doc 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, edición de 2025–2026

Doc 9284, *Suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, edición de 2025–2026

Doc 9365, *Manual de operaciones todo tiempo*, 5^a edición

Doc 9481, *Orientación sobre respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas*, edición de 2025–2026

Doc 9756, *Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación*

Parte II, *Procedimientos y listas de verificación*, 2^a edición

Parte III, *Investigación*, 2^a edición

Parte IV, *Redacción de informes*, 3^a edición (2020), enmienda núm. 1

Doc 9880, *Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols* (inglés únicamente)

Part I, *Air-Ground Applications*, 3^a edición

Part II, *Ground-Ground Applications – Air Traffic Services Message Handling Services (ATSMHS)*, 3^a edición

Part III, *Upper Layer Communications Service (ULCS) and Internet Communications Service (ICS)*, 3^a edición

Part IV, *Directory Services and Identifier Registration*, 3^a edición

Doc 9992, *Manual sobre el uso de la navegación basada en la performance (PBN) en el diseño del espacio aéreo*, 1^a edición, enmienda núm. 1

Doc 9997, *Manual de autorización operacional de la navegación basada en la performance (PBN)*, 3^a edición

Doc 10193, *Manual para la supervisión eficaz de la seguridad operacional en las operaciones de cabina*, 1^a edición

Doc 10197, *Test Design Guidelines: Handbook on the Design of Tests for the ICAO Language Proficiency Requirements*, 1^a edición

Doc 10203, *Manual de implementación de la gestión de la información de todo el sistema (SWIM)*, 1^a edición

Doc 10205, *Manual de peligros en el sitio de un accidente de aviación*, 1^a edición

Doc 10206, *Manual de instrucción en investigación de accidentes e incidentes de aviación*, 1^a edición

Doc 10209, *Informe de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea*

3.1.3 Herramientas

Módulo de priorización de Estados del USOAP

Módulo para priorizar y seleccionar los Estados para las actividades del USOAP teniendo en cuenta el índice de prioridad, los aplazamientos, la información sobre seguridad de las partes interesadas, el equilibrio regional, etc.

Sistema de gestión de anexos de la OACI

Acceso a los anexos y SARPS como datos estructurados a través de una interfaz de fácil uso, con soporte para varios idiomas y tipos de documentos, incluidos los anexos de la OACI, los procedimientos para los servicios de navegación aérea y los textos de orientación.

Análisis de datos

En consonancia con las tendencias de toma de decisiones basadas en datos, se introdujo una mejora en la perspectiva de análisis de datos para fundamentar el contenido de presentaciones, informes y otra documentación. Además, se desarrolló un conjunto de tableros de mando Power BI para apoyar internamente la gestión del rendimiento.

3.2 Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)

Actividades y conclusiones del Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP y el USAP de 2024

Componente del programa	CMA DEL USOAP	USAP CMA
Total de actividades	26	35
Auditorías realizadas	15	31
Misiones de validación	5	1
Seminarios prácticos	5	3
Otras actividades	1 MIR*, 2 validaciones <i>ex situ</i>	-
Cursos de instrucción	4 cursos de preparación para auditorías	1 curso de instrucción en auditoría
Nuevas preocupaciones identificadas	2 SSCs	5 SSeCs
Preocupaciones resueltas	2 SSCs	-
Total de preocupaciones no resueltas	9 SSC en 6 Estados	24 SSeCs en 11 Estados
Actividades aplazadas	3 auditorías	12 aplazamientos**

* MIR: solicitud de información obligatoria

**16 solicitudes de aplazamiento recibidas, cuatro programadas en 2024

3.2.1 Durante 2024 se produjeron avances significativos en ambos programas de vigilancia. El programa CMA del USOAP implementó con éxito 18 recomendaciones del Grupo Asesor Especial y avanzó en la integración de la evaluación de la implementación del programa estatal de seguridad operacional con las actividades tradicionales. El programa también avanzó en el desarrollo de la política de gestión de datos del marco en línea. Las nueve preocupaciones de seguridad operacional sin resolver corresponden a operaciones de aeronaves, aeronavegabilidad y servicios de navegación aérea.

3.2.2 En cuanto a la vigilancia de la seguridad, el programa USAP-CMA comenzó el año con modificaciones de su indicador de cumplimiento, mejorando la medición de la adhesión de los Estados a las normas del Anexo 17 y a las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad de la aviación. Se fortaleció la capacidad de instrucción de auditores del programa con el apoyo de la Administración de Aviación Civil de Fiji.

3.3 Logros de los grupos regionales

3.3.1 Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) fortalecieron su coordinación de iniciativas de seguridad operacional y navegación aérea mediante la toma de decisiones basada en datos y la mejor gestión de los indicadores clave de rendimiento (KPI). Este enfoque sistemático permitió la armonización entre los planes nacionales y regionales y los planes mundiales, en particular, el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP).

3.3.2 Estos grupos aportaron mejoras tangibles en tres ámbitos fundamentales:

3.3.3 Mejoramiento de la seguridad operacional: Los equipos regionales de seguridad operacional colaboraron en iniciativas de seguridad operacional en las pistas, certificación de aeródromos y proyectos de mejora de la seguridad operacional. Mediante seminarios prácticos específicos y actividades de creación de capacidad, desarrollaron procedimientos armonizados y supervisaron la implementación de las prioridades en todas las regiones.

3.3.4 Navegación aérea: Los grupos se centraron en subsanar las deficiencias e implementar las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) prioritarias. Sus iniciativas incluyeron la elaboración de textos de orientación regional, boletines técnicos y videos instructivos para apoyar la implementación.

3.3.5 Seguridad de la aviación y facilitación: Los Grupos AVSEC/FAL, con el apoyo de las oficinas regionales, se concentraron en los nuevos retos, entre ellos la ciberseguridad y la preparación frente a emergencias de salud pública. Ayudaron a los Estados a crear comités de facilitación y a mejorar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS), contribuyendo directamente a mejorar los resultados del USAP-CMA y a avanzar en las prioridades del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

3.3.6 La colaboración interregional y las asociaciones industriales siguieron siendo fundamentales para estos logros, facilitando el intercambio de información y las iniciativas compartidas. Este enfoque coordinado ha demostrado ser especialmente eficaz a la hora de abordar retos complejos y multirregionales, promoviendo al mismo tiempo una aplicación coherente de las normas mundiales.

3.4 Desarrollo de recursos humanos

Funcionamiento del programa TRAINAIR PLUS 2024

Estados miembros participantes	80
Organizaciones de instrucción y sus socios	132
Evaluaciones de organizaciones realizadas	40
Nuevos cursos de instrucción	43
Participantes en los cursos	15 200

Instrucción en seguridad de la aviación 2024

	Cantidad de eventos	Participantes	Estados beneficiarios
Instrucción mundial patrocinada por la OACI	39	605	103
Actividades de instrucción adicionales	108	1 595	85

Becas e instrucción especializada 2024

Tipo de programa	Participantes
Concesión de becas (Programa para países en desarrollo)	875 (418)
Instrucción de personal de aviación civil (cooperación técnica)	5 919
Instrucción de proveedores de equipos	778

Iniciativa Mujeres en la Aviación

3.4.1 El programa "Impulso de la excelencia en la aviación: 193 mujeres empoderadas", financiado por la Autoridad General de Aviación Civil de los Emiratos Árabes Unidos, prestó apoyo a 123 mujeres profesionales de 86 Estados miembros. La OACI siguió promoviendo la igualdad de género mediante un descuento para las mujeres del 10 % en el precio de todos los cursos tanto en modalidad autodidacta como impartidos por un instructor o una instructora a lo largo de 2024.

Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)

3.4.2 La OACI revitalizó su programa NGAP en 2024 con una estrategia amplia que aborda los desafíos de la fuerza laboral a nivel mundial. La estrategia, publicada en el sitio web de la OACI, proporciona un marco para atraer, instruir y retener a profesionales de la aviación, al tiempo que apoya los Objetivos de Desarrollo Sostenible 4 (Educación de calidad), 5 (Igualdad de género) y 8 (Trabajo decente y crecimiento económico) de las Naciones Unidas.

3.4.3 Entre las iniciativas clave de 2024 cabe destacar la colaboración con la Autoridad General de Aviación Civil (GACA) (de Arabia Saudita) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para una actividad paralela a la cumbre de la ONU centrada en la juventud, la alianza con el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) sobre innovación en la fuerza laboral y el lanzamiento de un curso de mentoría con EUROCONTROL. La OACI también elaboró el programa de instrucción en aptitudes interpersonales esenciales para la nueva generación de profesionales de la aviación con miras a abordar las nuevas necesidades de desarrollo profesional.

3.5 Apoyo a la implementación

3.5.1 La OACI trabajó en 2024 para identificar, coordinar y prestar apoyo a la implementación con arreglo al enfoque "Una sola OACI", guiado por la [Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados](#).

El desarrollo de capacidades para el análisis de datos y los pronósticos fue uno de los puntos centrales en 2024, con seminarios impartidos en París a través de la oficina regional de la OACI y en Riad en cooperación con la Autoridad General de Aviación Civil de Arabia Saudita. La OACI también abordó las crecientes necesidades de los Estados en torno a la aviación y la inteligencia artificial mediante la cooperación con la Autoridad de Aviación Civil de Turquía en su evento inaugural "la IA en el cielo".

El tercer Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación de la OACI (GISS 2024) fue un acontecimiento especialmente destacado, ya que reunió a 900 participantes de 90 Estados. Organizado por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) en Punta Cana, destacó las últimas actividades de apoyo a la implantación de la OACI y las colaboraciones que promueven la resiliencia, la innovación, la sostenibilidad y las soluciones operacionales de la aviación.

3.5.2 El Programa de Desarrollo de capacidad e implementación de 2024 alcanzó 77,5 millones de USD, con:

- Financiación del 99 % de los gobiernos y entidades beneficiarias
- 1 % con cargo a los fondos voluntarios de la OACI, al presupuesto regular y a fuentes de financiación externas
- 112 proyectos y 11 paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) ejecutados en 140 países.

Se emprendieron dos proyectos por medio del [Programa OACI de Voluntariado de la Aviación \(IPAV\)](#).

Región	Cooperación técnica	Asistencia técnica	iPacks	Total implementado (en millones de USD)
África	27	8	4	3,1
América	40	4	3	63,1
Asia y el Pacífico	15	3	0	2,3
Europa	3	1	3	0,8
Oriente Medio	10	1	1	8,2
Total	95	17	11	77,5

Los resúmenes pertinentes pueden consultarse en [Resúmenes de proyectos de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación.](#)

3.5.3 La OACI gestionó 1 240 funcionarios en servicio:

- Contratación y despliegue de 589 especialistas y consultores/as internacionales sobre el terreno
- 651 personas contratadas para proyectos nacionales en las administraciones de aviación civil
- 67 especialistas y consultores/as internacionales sobre el terreno que siguen prestando servicio en proyectos en curso

Actividades de adquisiciones

3.5.4 Los equipos y servicios de aviación civil adquiridos para proyectos sobre el terreno ascendieron a 41,7 millones de USD, lo que representa un total de 216 órdenes de compra y subcontratos emitidos en 2024.

Gestión financiera

3.5.5 Se utiliza el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) para sufragar el costo total de administración del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI.

- Ingresos totales: 19,8 millones de CAD
- Gasto total: 11,0 millones de CAD
- Ingresos sobre gastos: 8,8 millones de CAD
- Superávit acumulado al 31 de diciembre de 2024: 20,0 millones de CAD

3.5.6 El Secretario General aprobó un Plan de Implementación de Movilización de Recursos con un objetivo de recaudación de fondos de 10,5 millones de CAD para 2024 para las actividades no financiadas del Plan de actividades, los objetivos de transformación y el apoyo a la implementación.

- Contribuciones voluntarias de los Estados miembros: 13,4 millones de CAD
- Otras fuentes (instituciones financieras internacionales, sector privado, agencias de la ONU, organizaciones internacionales y regionales): 2,5 millones de CAD
- Personal proporcionado gratuitamente: 9,5 millones de CAD

3.5.7 Las contribuciones recibidas de los Estados miembros y otras fuentes incluyen contribuciones al:

- Fondo de la OACI para la seguridad operacional de la aviación: 1,2 millones de CAD.
- Fondo de seguridad de la aviación y facilitación: 3,1 millones de CAD
- Fondo para el Medio Ambiente: 2,1 millones de CAD
- Fondo de creación de capacidad e implementación: 1,1 millones de CAD
- y otros fondos: 8,5 millones de CAD.

3.6 Alianzas con organismos internacionales y apoyo de la OACI a la Agenda 2030 de la ONU para el Desarrollo Sostenible

3.6.1 La OACI sigue reforzando sus alianzas mundiales para fomentar el desarrollo sostenible de la aviación y los objetivos de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

3.6.2 La ampliación de la cooperación entre la UE y la OACI mediante nuevos acuerdos sobre creación de capacidad y vigilancia de la seguridad de la aviación, formalizados en la 8^a reunión del comité mixto, fue un logro especialmente significativo.

3.6.3 Además, la OACI modernizó su Política sobre las interacciones con partes externas para mejorar la eficacia de su compromiso, estableciendo procesos racionalizados y procedimientos sólidos de diligencia debida, que estarán respaldados por orientaciones de implementación detalladas.

3.7 Promoción y divulgación pública

3.7.1 Las celebraciones del 80º aniversario de la OACI constituyeron una poderosa plataforma para poner de relieve el impacto perdurable de la Organización en la aviación mundial, conectando los logros históricos con las aspiraciones futuras.

3.7.2 Las actividades de divulgación se centraron en el Plan Estratégico a largo plazo 2026–2050 de la OACI y, en particular, en sus objetivos de cero víctimas mortales y cero emisiones. A este último contribuyeron las campañas en torno a la aplicación del LTAG de la OACI, la participación en la COP 29 y la adopción de la Declaración de Delhi.

3.7.3 Una corriente paralela de promoción se centró en el avance de la gobernanza mundial de la aviación a través de campañas de ratificación de tratados, haciendo hincapié en la importancia fundamental de los marcos internacionales normalizados. Esta iniciativa complementa la misión más amplia de la OACI de reforzar el régimen jurídico de la aviación civil internacional.

3.7.4 La campaña de promoción pública se basó en un acto conmemorativo en Chicago y en la reapertura del Museo de la OACI en Montreal.

3.7.5 Se fortaleció aún más la solidez de la reputación de la OACI como líder mundial en el desarrollo y la innovación de la aviación mediante comunicaciones transparentes sobre cuestiones de integridad.

3.7.6 Los diálogos periódicos con los donantes reforzaron las iniciativas de movilización de recursos con tres sesiones fructíferas en 2024 que sentaron las bases para ampliar la participación junto con los principales eventos de la OACI previstos para 2025.

3.7.7 Las iniciativas de promoción se centraron en abordar las necesidades críticas de la aviación, en particular mediante el desarrollo del análisis de las necesidades de la aviación de los países en desarrollo sin litoral (PDSL), que surgió de una actividad paralela propuesta para la 3^a Conferencia de las Naciones Unidas sobre los PDSL. Este marco de análisis exhaustivo pretende recopilar pruebas, identificar las lagunas en la aplicación y elaborar recomendaciones prácticas para impulsar la aviación en los países en desarrollo sin litoral.

4. ESTRATEGIAS DE APOYO

4.1 Gobernanza y rendición de cuentas

4.1.1 En 2024, la Organización avanzó considerablemente en el fortalecimiento de sus mecanismos de rendición de cuentas. Tras la aprobación del Marco de rendición de cuentas por el Consejo en su 232º período de sesiones, se inició la fase 2 de puesta en marcha, que sentó las bases para reformas integrales que incluyen nuevos mecanismos de gobernanza interna, un marco de delegación de poderes e indicadores de rendimiento en ocho pilares de rendición de cuentas.

4.1.2 Las capacidades de gestión de riesgos avanzaron sustancialmente, con la transición de la gestión de los riesgos institucionales a la oficina de finanzas en abril de 2024. Un logro notable fue la calificación de "Eficaz" recibida por la declaración de control interno, la primera calificación de este tipo concedida por la Oficina de Supervisión Interna. La Organización logró el pleno cumplimiento de los criterios de referencia de la Dependencia Común de Inspección en materia de gestión de los riesgos institucionales, alcanzando el nivel 3, "Establecido", en el modelo de madurez de riesgos de las Naciones Unidas.

4.1.3 Las mejoras prácticas incluyeron el desarrollo de una declaración de garantía de gestión digital y una declaración para la evaluación sistemática del control interno en todas las oficinas. Se racionalizó la gestión de riesgos de las oficinas regionales mediante un registro de riesgos consolidado de desafíos comunes. Para respaldar estas iniciativas, se desarrollaron e implantaron cuatro módulos de instrucción completos para la dirección y el personal.

4.1.4 Estos avances reflejan el compromiso de la OACI con prácticas sólidas de gobernanza y gestión de riesgos, que establecen una base firme para la eficacia y la transparencia de la Organización.

4.2 Planificación estratégica

4.2.1 La adopción del Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI por el Consejo el 1 de noviembre de 2024 supuso la culminación de un exhaustivo proceso de planificación de dos años iniciado tras la 41ª Asamblea. Este plan es un documento fundamental para que las partes interesadas del sector de la aviación de los Estados miembros y de la industria armonicen sus programas con las prioridades a largo plazo de la OACI.

4.2.2 Se produce después de que el Consejo creara en marzo de 2024 un grupo consultivo específico para ayudar al Secretario General a traducir los mandatos de la Asamblea y las aportaciones de la industria en una dirección estratégica concreta.

4.2.3 Además, el Consejo elaboró resultados y productos clave para un plan de actividades trienal que abarca el período 2026–2028. Este plan constituye el marco para los debates sobre el presupuesto y el programa de trabajo que conducirán a la 42ª Asamblea, garantizando la alineación práctica con los objetivos y facilitadores más amplios esbozados en el Plan Estratégico 2026–2050. Este enfoque integrado de la planificación estratégica refuerza el compromiso de la OACI con un liderazgo eficaz y receptivo en el desarrollo de la aviación mundial.

4.3 Gestión basada en los resultados

4.3.1 El Consejo aprobó en principio los resultados, productos e indicadores clave de rendimiento del Plan de Actividades 2026–2028. El plan integra principios de gestión basada en los resultados para garantizar la eficiencia y la rendición de cuentas en la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI.

4.3.2 Se finalizó un marco de supervisión del rendimiento con indicadores clave de rendimiento (KPI) de resultados y productos, que proporciona una estructura clara para el seguimiento de los avances. Se ha completado el plan de operaciones trienal, que incluye proyectos y actividades prioritarios. La implementación de la hoja de ruta de la gestión basada en los resultados, que incorpora un marco de gestión del cambio, sigue impulsando la transformación de la Organización.

4.4 Objetivo de transformación

4.4.1 El objetivo de transformación entró en su segundo año con una implementación acelerada en todos los programas y proyectos. La cartera sigue en vías de finalización al cumplir los objetivos tanto de calendario como de presupuesto.

4.4.2 El Plan de Actividades 2026–2028 adopta un enfoque más deliberado de gestión centrada en los resultados, con escenarios de presupuesto regular elaborados a partir de la presupuestación de base cero en apoyo del Plan Estratégico 2026–2050 aprobado por el Consejo.

4.4.3 La transformación de las personas y la cultura avanzó a través de varias iniciativas clave. Un diagnóstico exhaustivo de la cultura sirvió de base para un nuevo modelo de cultura institucional. La introducción del marco de movilidad de talentos creó nuevas trayectorias profesionales, complementadas por un programa de mentoría. El Marco de ética se arraigó más profundamente en toda la Organización con el nombramiento de un ombudsman.

4.4.4 La transformación digital reforzó las capacidades organizacionales mediante un sistema de planificación de recursos institucionales mejorado y una mejor infraestructura de seguridad de la información. Las nuevas herramientas digitales impulsaron la colaboración y la gestión de datos, incluida la herramienta de supervisión e información sobre el rendimiento institucional. La finalización de la hoja de ruta para la seguridad de la información ha permitido a la OACI obtener la certificación ISO 27001.

4.4.5 El desarrollo de la Organización avanzó con la nueva política de recuperación de costos y el nuevo marco de rendición de cuentas, que fortalecen la gobernanza operacional. Un nuevo marco de gestión de procesos institucionales está mejorando las prácticas de gestión del conocimiento, mientras sigue evolucionando el modelo organizacional estratégico, ya disponible en línea.

4.5 Asuntos jurídicos y relaciones externas

Fortalecimiento de la administración de justicia

4.5.1 La OACI, en un paso significativo, está migrando de su Junta de Apelación interna al Tribunal Contencioso-Administrativo de las Naciones Unidas (TCANU). Este cambio exige modificar el Código de Servicio y el Reglamento de Personal de la OACI para adaptarlos a los requisitos del TCANU. En virtud del nuevo acuerdo, la OACI aporta una tasa de 14 153 USD por cada caso sometido al TCANU. Hay planes en marcha para facilitar el acceso del personal a la Oficina de Asistencia Letrada al Personal (OALP) de las Naciones Unidas, sujeto a la asignación presupuestaria.

Foro de asesores jurídicos de la aviación civil

4.5.2 El Tercer foro de asesores jurídicos de la aviación civil, celebrado en Londres (Inglaterra), reunió a 175 especialistas en asuntos jurídicos de 54 Estados y seis organizaciones internacionales. Para celebrar el 80º aniversario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), el foro abordó los nuevos retos del derecho aeronáutico internacional. Entre los temas más destacados figuran la sostenibilidad, la inteligencia artificial, la aplicación de la reglamentación de la seguridad operacional y el uso de la información sobre seguridad operacional en los procedimientos judiciales. El foro también examinó la facilitación del transporte aéreo, la financiación de aeronaves en el marco de los instrumentos de Ciudad del Cabo y las oportunidades de desarrollo para la próxima generación de profesionales de la aviación.

Desarrollo del derecho aeronáutico mundial

4.5.3 En 2024, se amplió el alcance del curso de derecho aeronáutico internacional y se impartieron 22 sesiones a 250 participantes de todas las regiones de la OACI. En junio de 2024 se pondrá en marcha un nuevo curso especializado en responsabilidad civil y seguros en la aviación, que reforzará las competencias de gestión de riesgos de las y los profesionales de la aviación. Además, la OACI organizó un seminario práctico sobre tratados de derecho aeronáutico internacional al que asistieron 30 participantes de 20 Estados miembros.

Seminario jurídico de la OACI

4.5.4 El seminario jurídico de la OACI de 2024, organizado por el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte de la República de Corea, atrajo a 752 participantes, tanto en persona como por transmisión en directo, procedentes de 78 Estados. En el seminario se abordaron cuestiones críticas como:

- Marcos de seguridad operacional y seguridad de la aviación
- Funciones de apoyo de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional
- Protección de los datos en el transporte internacional
- Comportamiento insubordinado de personas pasajeras en virtud del Protocolo de Montreal de 2014
- Procedimientos de solución de controversias en virtud del Convenio de Chicago
- Hitos jurídicos en la facilitación del transporte aéreo

4.5.5 Simultáneamente, un foro de alto nivel reunió a ministras y ministros y responsables de formular políticas para debatir estrategias de desarrollo sostenible de la aviación, mientras que en una sesión dedicada, jóvenes profesionales participaron en debates jurídicos actuales de la aviación.

4.6 Continuidad de las actividades y servicios de conferencias híbridos

En 2024 se mantuvo la continuidad de las actividades operacionales sobre la base de los documentos de política y planificación aprobados y se prestaron servicios de conferencias integrales de alta calidad y apoyo conexo a los Estados miembros. Se instaló la infraestructura técnica para un centro de transmisión que permite celebrar hasta tres reuniones híbridas simultáneas en el Centro de Conferencias de la OACI.

4.7 Gestión de recursos humanos

4.7.1 En octubre de 2024, la Secretaría de la OACI contaba con una dotación de 639 personas: 353 personas de las categorías profesional y superior de 90 nacionalidades y 286 miembros del personal del cuadro de servicios generales.

4.7.2 La Secretaría acogió a 81 personas como personal adscripto procedentes de 23 países, 68 de ellas proporcionadas gratuitamente y 13 financiadas con fondos fiduciarios.

Equidad

4.7.3 La representación de las mujeres en las categorías profesional y superior aumentó al 36,8 % (del 35,5 % en 2023), y el porcentaje de mujeres en estos cargos ascendió al 61,5 % en 2024 (del 50 % en 2023).

4.7.4 De 193 Estados miembros, 87 personas ocupaban puestos sujetos a representación geográfica equitativa (EGR): 37 en los niveles deseables, 21 infrarrepresentados y 29 por encima de los niveles perseguidos.

4.8 Ética

Servicios de asesoramiento

4.8.1 La Oficina de Ética recibió 235 solicitudes de asesoramiento y orientación, incluidas 125 solicitudes clasificadas en el grupo "individual" (consultas de carácter más personal), 102 solicitudes clasificadas en el grupo "ocupacional" (consultas del personal de la OACI relativas al ejercicio de sus funciones oficiales) y ocho solicitudes clasificadas como "externas" (consultas de fuera de la OACI).

Establecimiento de normas y apoyo a las políticas

4.8.2 En 2024, la Oficina de Ética aportó informaciones sobre 48 asuntos relativos al establecimiento de normas y a las políticas (cinco de los cuales fueron presentados proactivamente de oficio por la propia Oficina de Ética) sobre diversos temas. La Oficina también participó activamente en la revisión de la Política sobre las interacciones con partes externas, el reglamento financiero y las directrices del programa de pasantías de la OACI. También brindó orientación estratégica sobre la creación del Grupo Asesor Interno, órgano compuesto por oficinas independientes de alto nivel para intercambiar información y promover la prevención de conflictos y conductas abusivas en el lugar de trabajo mediante asesoramiento específico al Secretario General y a los altos cargos.

Protección contra represalias

4.8.3 El asesor de Ética recibió una solicitud formal de protección contra represalias y, tras examinar el caso, determinó que la queja de la persona miembro del personal no planteaba un caso prima facie de represalias. Posteriormente, la persona en cuestión solicitó a la Oficina de Ética de las Naciones Unidas que llevara a cabo una revisión independiente de la determinación de conformidad con el Marco de Ética de la OACI. Tras su propio examen del caso, la Oficina de Ética de las Naciones Unidas recomendó al Secretario General que remitiera el asunto para su investigación. Durante el período que abarca el informe, la Oficina de Ética de las Naciones Unidas también llevó a cabo un examen independiente de un caso evaluado por el asesor de Ética de la OACI en 2023, coincidió en que no había lugar prima facie a un caso de represalias y el caso quedó cerrado.

Instrucción, educación y divulgación

4.8.4 En 2024, la Oficina de Ética elaboró y puso en marcha tres cursos de ética en línea sobre Ética e integridad, Protección contra represalias en la OACI para el personal de administración y supervisión, y Lucha contra el fraude y la corrupción en la OACI.

4.8.5 En 2024, se puso en marcha la iniciativa anual de Diálogo sobre liderazgo de la OACI, y el tema, "Actividades externas: ¿cómo proceder?", se centró en la importancia de que las actividades externas del personal de la OACI no den lugar a conflictos de intereses o riesgos para la reputación de la Organización.

4.8.6 Durante el período que abarca el informe, la Oficina de Ética continuó enviando mensajes mensuales de concienciación ética y otras comunicaciones sobre los principios, valores y normas de conducta de la OACI. También distribuyó a la administración y el personal afiches temáticos, folletos, reseñas y artículos de regalo sobre los mismos temas. El asesor de Ética visitó las oficinas regionales NACC y EUR/NAT y mantuvo reuniones introductorias con representantes recién elegidas/os de los Estados en el Consejo. También siguió participando activamente en los trabajos de la red de ética para las organizaciones multilaterales.

4.8.7 Por último, junto con la Oficina de Supervisión Interna y la Dirección de Administración y Servicios (a través de su especialista en Asuntos de Derecho Administrativo, Política y Disciplina), la Oficina de Ética organizó la primera campaña de sensibilización contra el fraude y la corrupción en la OACI, que incluyó un curso de instrucción *ad hoc*, la observación del Día Internacional contra la Corrupción, la publicación de mensajes específicos y entrega de artículos de regalo para el personal de la OACI, así como la sensibilización de las partes interesadas externas pertinentes, como proveedores, socios comerciales y patrocinadores.

Programa de declaración de la situación financiera (FDP)

4.8.8 La Oficina de Ética lanzó, administró y finalizó el programa de declaración de la situación financiera 2024 con un 100 % de cumplimiento de quienes participaron, incluidos el Presidente del Consejo y el Secretario General. En los casos en que se consideró necesario, se estableció contacto con las y los participantes para ofrecerles recomendaciones sobre medidas de mitigación adecuadas y el ejercicio concluyó sin ningún caso de conflicto de intereses que requiriera de notificación y ameritara acción alguna. La Oficina de Ética también registró de manera confidencial toda la documentación recibida y presentó un informe *ad hoc* al Secretario General que incluía información pertinente sobre cumplimiento, estadísticas de los documentos registrados y acciones examinadas.

4.9 Supervisión interna

4.9.1 La Oficina de Supervisión Interna (OIO) llevó a cabo 12 encargos: seis auditorías, cuatro evaluaciones y dos servicios de asesoramiento. Entre los principales logros cabe citar la finalización del primer encargo combinado de auditoría y evaluación de la OIO, la primera auditoría de la Declaración de Control Interno con una calificación de "Eficaz", y la finalización con éxito de la evaluación externa de calidad que confirma la conformidad de la OIO con las normas del Instituto de Auditores Internos (IIA). Los informes de la OIO contenían 82 recomendaciones, con un índice de aceptación del 96 % por parte de la dirección.

4.9.2 La OIO siguió prestando apoyo a la Organización mediante servicios de asesoramiento sobre iniciativas de alta prioridad, como la Cartera de objetivos de transformación y el Marco de gestión de los riesgos institucionales. La función de evaluación desarrolló una estrategia de evaluación para mejorar su propuesta de valor y realizó una metasíntesis de las evaluaciones de las oficinas regionales para identificar problemas sistémicos.

4.9.3 Las actividades de investigación se centraron en las denuncias de conducta indebida, fraude y otras irregularidades.

4.9.4 La OIO recibió 42 nuevas denuncias en 2024, completó 15 evaluaciones e investigaciones preliminares y cerró 38 casos. La OIO también puso en marcha un nuevo sistema de gestión de casos para mejorar la eficiencia y la capacidad de elaboración de informes.

4.10 Seguridad de la información

4.10.1 Mediante la implementación de la hoja de ruta para la seguridad de la información, la OACI reforzó su postura de seguridad en 2024. Entre los principales logros cabe citar la realización de evaluaciones de vulnerabilidad, la mejora de las capacidades de vigilancia de la seguridad y la implantación de nuevos controles de seguridad. La oficina también impartió periódicamente cursos de concienciación sobre la seguridad de la aviación y simulacros de suplantación de identidad para todo el personal.

4.10.2 Los avances hacia la certificación ISO 27001 siguieron por buen camino, con la finalización de la documentación y los procesos requeridos. Los incidentes de seguridad de la aviación disminuyeron en un 30 % con respecto a 2023, lo que demuestra la eficacia de los controles aplicados. La oficina también estableció nuevas alianzas con organizaciones de seguridad del sector de la aviación para mejorar el intercambio de información sobre amenazas.

4.11 Servicios lingüísticos y multilingüismo

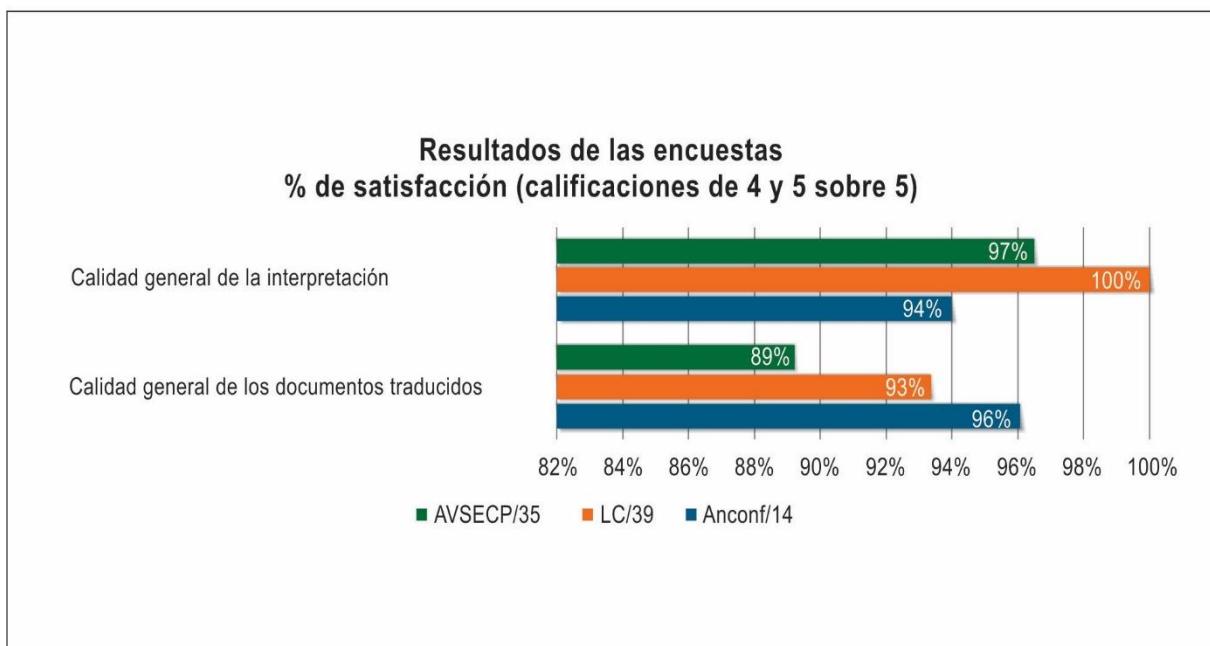
Se tradujeron 9,75 millones de palabras

Palabras presupuestadas: 7,7 millones

Sesiones interpretadas: 930 (frente a 1 042 en 2023)

Publicaciones para la venta y nuevas ediciones: 70

La OACI reforzó sus capacidades de multilingüismo en 2024 al implementar un conjunto completo de herramientas de servicios lingüísticos. El nuevo ecosistema digital incluye eAPG para agilizar la gestión de la interpretación, UNTERM para la terminología normalizada, gDoc 2.0 para la gestión eficaz del flujo de trabajo y los repositorios de documentos y eLuna, una plataforma de traducción avanzada que aprovecha las tecnologías de traducción automática de MS Translator y DeepL.



4.12 Tecnología de la información y las comunicaciones

4.12.1 El panorama digital de la OACI siguió evolucionando rápidamente en 2024. La Organización fortaleció la gobernanza de las ICT con nuevos procesos de control de cambios y cerró 25 recomendaciones de auditoría. Siguiendo la estrategia de la OACI en materia de ICT, avanzó significativamente la implantación de la arquitectura en la nube, incluidas las migraciones de la intranet, las aplicaciones (Workshop Agreement Manager, Dataplus, Events Registration) y un moderno sistema de copias de seguridad.

4.12.2 La resiliencia de las infraestructuras se mantuvo en el 99,9 %, con una sola interrupción del servicio. Se mejoraron las capacidades de red en la sede y las oficinas regionales de Bangkok, Nairobi y El Cairo. La modernización incluyó el lanzamiento de una nueva versión de la aplicación Designadores de tres letras y telefónicos y la actualización de muchas otras.

4.12.3 El proyecto de planificación de los recursos institucionales y módulo de gestión de portafolios de proyectos (Quantum ERP/PPM) entregó sus primeras versiones y presentó el nuevo módulo de aprendizaje Quantum para sustituir a la anterior plataforma de aprendizaje y mejorar la experiencia del público usuario. El módulo de contratación Quantum Recruitment sustituyó a los sistemas anteriores y facilitó la integración de datos con Recursos Humanos y Finanzas/Presupuestos. La solución presupuestaria Quantum Budget Solution eliminó las hojas de cálculo manuales y aprobaciones por email.

4.12.4 El nuevo portal de gestión de servicios (UNall) centraliza el acceso a los servicios y garantiza la transparencia de los procesos. Se implantó un moderno almacén de datos institucionales en la nube que permite elaborar informes más rápidos y completos para la toma de decisiones y el análisis, y se puso en marcha el sistema gDoc 2.0 ya mencionado.

4.12.5 Las mejoras en la gestión de documentos y normas y métodos recomendados (SARPS) incluyen el Sistema integrado de gestión de acceso para miembros de la Comisión de Aeronavegación, búsquedas mejoradas de documentos en el portal seguro y un piloto inicial de inteligencia artificial para el trabajo con SARPS.

4.13 Adquisiciones

Se produjo un aumento continuo del gasto en adquisiciones de la Organización en 2024 como resultado de las iniciativas de transformación digital de la OACI. Se mejoró la planificación de las adquisiciones en la etapa de adquisiciones individuales, lo que permitió a la Organización cumplir los plazos de sus programas.

4.14 Finanzas

Rendimiento del presupuesto regular 2024

4.14.1 La ejecución presupuestaria para 2024, en millones de CAD, se resume del siguiente modo:

<i>Objetivo estratégico/Estrategia de apoyo</i>	<i>Consignaciones</i>	<i>Gastos y compromiso</i>	<i>Variación</i>
<i>Resolución original A41-28 de la Asamblea</i>	<i>Final revisada</i>	<i>Real al tipo de cambio del presupuesto</i>	<i>Consignación final revisada vs. monto real</i>
Seguridad operacional	34,2	38,4	37,4
Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	22,2	24,7	23,0
Seguridad de la aviación y facilitación	15,5	17,3	16,7
Desarrollo económico del transporte aéreo	5,1	6,0	5,8
Protección del medio ambiente	7,0	8,7	7,9
Subtotal	84,0	95,1	4,4
Objetivo de transformación	4,6	11,4	11,4
Apoyo a los objetivos estratégicos	14,4	15,8	15,8
Gestión y administración	14,7	21,6	21,2
Subtotal	33,7	48,9	0,5
Total	117,7	143,9	4,9

Cuotas por cobrar

4.14.2 El resumen de las cuotas por cobrar es el siguiente:

Tabla: Montos de las cuotas por cobrar y número de Estados (en millones de CAD)

	<i>Estados representados en el Consejo</i>		<i>Estados no representados en el Consejo</i>		<i>Total</i>	
	<i>Monto</i>	<i>Núm. de Estados</i>	<i>Monto</i>	<i>Núm. de Estados</i>	<i>Monto</i>	<i>Núm. de Estados</i>
2023 y cuotas atrasadas de años anteriores						
Saldo pendiente al 1 de enero de 2024	0,9	5	12,6	50	13,5	55
(Menos) Recaudación de 2024	0,9	5	2,4	20	3,3	25
Saldo pendiente al 31 de diciembre de 2024	0,0	0	10,2	30	10,2	30
Cuotas de 2024						
Saldo pendiente al 1 de enero de 2024	89,8	36	26,4	157	116,2	193
(Menos) Recaudación de 2024	76,1	32	23,4	112	99,4	144
Saldo pendiente al 31 de diciembre de 2024	13,8	4	3,0	45	16,8	49
Total de cuotas adeudadas al 31 de diciembre de 2024	13,8		13,2		27,0	

4.14.3 Al 31 de diciembre de 2024, ocho Estados han celebrado acuerdos para liquidar sus cuotas atrasadas a lo largo de un número determinado de años. Los acuerdos prevén que estos Estados efectúen el pago de la cuota del ejercicio en curso, así como un pago parcial anual correspondiente a las cuotas atrasadas de ejercicios anteriores.

Fondo rotatorio

4.14.4 El fondo rotatorio, creado a partir del 1 de enero de 2008 en virtud del artículo 7.8 del Reglamento Financiero, refleja las operaciones relativas al seguro de enfermedad posterior a la separación del servicio (ASHI), las vacaciones anuales y las prestaciones de repatriación. Durante 2024, el déficit acumulado en el fondo, incluidas las reservas, cerró el ejercicio en 139,0 millones de CAD.

4.14.5 El pasivo acumulado del ASHI y otras prestaciones al personal permanecen sin financiación ya que el mecanismo de pago con cargo a los ingresos corrientes continuó durante 2024.

Fondo de generación de ingresos auxiliares

4.14.6 El Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) se creó para administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. El ARGF registró un superávit bruto de 12,7 millones de CAD en 2024, con cargo al cual se efectuaron la contribución requerida de 8,1 millones de CAD al presupuesto regular y otras contribuciones de 0,3 millones de CAD a los programas de trabajo de la OACI. El superávit neto del ARGF ascendió a 4,1 millones de CAD y su superávit ajustado, a 3,6 millones de CAD.

Tabla: Superávit del ARGF
(en miles de CAD)

	2024	2023
Patrimonio neto al 1 de enero	9 610	8 122
Impacto de la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) 41	(584)	
Patrimonio neto ajustado al 1 de enero	9 610	7 538
Ingresos	32 380	27 378
Gastos y transferencias al presupuesto regular	28 315	25 306
Superávit (déficit) neto del ejercicio	4 065	2 072
Subtotal del patrimonio neto al 31 de diciembre	13 674	9 610
Superávit/reservas de disponibilidad restringida	7 113	5 594
Reserva operativa	2 955	3 095
Destinado a proyectos especiales	10 068	8 689
Subtotal de superávit/reservas de disponibilidad restringida	3 606	921
Superávit acumulado ajustado al 31 de diciembre		

Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales

4.14.7 El Fondo AOSC se estableció para sufragar los gastos de administración y funcionamiento del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDIP) de la OACI. El Fondo AOSC registró un superávit de explotación de 11,1 millones de CAD en 2024, del cual se hizo una contribución de 5,0 millones de CAD a la reserva operativa del presupuesto regular. El superávit neto del AOSC ascendió a 26,7 millones de CAD y su superávit ajustado, a 22,7 millones de CAD.

Tabla: Superávit del AOSC
(en miles de CAD)

	2024	2023
Superávit acumulado al 1 de enero		
Ingresos		
Gastos	22 637	20 233
<i>Superávit/(déficit) neto del ejercicio</i>	11 488	11 654
Transferencia a la reserva operativa (C-DEC 232/3)	11 149	8 579
Subtotal de superávit/(déficit) acumulado al 31 de diciembre	(5 000)	
	26 726	20 577
Superávit de disponibilidad restringida		
Fondo para la Mejora de la Eficiencia y Eficacia	496	810
Fondo especial de reserva	3 507	1 560
Subtotal de superávit de disponibilidad restringida	4 003	2 370
Superávit/(déficit) ajustado al 31 de diciembre	22 723	18 207

— FIN —