



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

**(Enero – junio de 2025)**

# Índice

<b>1. CUESTIONES EMERGENTES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Cero emisiones netas para 2050 .....	1
1.2 Nuevas fuentes de energía más limpias para el sector de la aviación .....	1
1.3 Financiación de energías más limpias para el sector de la aviación .....	1
1.4 Preparación y respuesta ante las crisis .....	2
1.5 Gestión de eventos de salud pública y medidas de facilitación conexas .....	2
1.6 Innovación .....	2
1.7 Igualdad de género en el sector de la aviación .....	2
<b>2. Avance de los objetivos estratégicos .....</b>	<b>3</b>
2.1 Protección del medioambiente .....	3
2.2 Seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea .....	4
2.3 Seguridad de la aviación y facilitación .....	4
2.3.1 Seguridad de la aviación y ciberseguridad .....	4
2.3.2 Facilitación .....	4
2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo .....	5
2.5 Estado de derecho .....	6
Solución de controversias .....	6
Novedades en materia de tratados .....	8
<b>3. Iniciativas de apoyo a la implementación y <i>Ningún país se queda atrás</i> .....</b>	<b>9</b>
3.1 Enmiendas de los Anexos y los PANS, manuales y circulares, y herramientas .....	9
3.1.1 Enmiendas de los Anexos y los PANS adoptadas/aprobadas en lo que va de 2025 .....	9
3.1.2 Manuales y circulares (incluidas versiones preliminares no editadas) .....	11
3.1.3 Cooperación regional .....	12
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) de la OACI .....	12
3.3 Logros de los grupos regionales .....	13
3.4 Desarrollo de recursos humanos .....	14
3.5 Apoyo a la implementación .....	15
3.6 Alianzas con organismos internacionales y apoyo de la OACI a la Agenda 2030 de la ONU para el Desarrollo Sostenible .....	16
3.7 Promoción y divulgación pública .....	16

<b>4. Estrategias de apoyo .....</b>	<b>17</b>
4.1 Gobernanza y rendición de cuentas .....	17
4.2 Planificación estratégica .....	17
4.3 Gestión basada en los resultados (RBM) .....	17
4.4 Objetivo de transformación .....	17
4.5 Asuntos jurídicos y relaciones externas.....	18
4.6 Continuidad de las actividades y servicios de conferencias híbridos .....	18
4.7 Gestión de recursos humanos .....	18
4.8 Ética.....	19
4.9 Seguridad de la información .....	19
4.10 Servicios lingüísticos y multilingüismo .....	19
4.11 Tecnología de la información y las comunicaciones .....	20
4.12 Adquisiciones .....	20

<b>RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2025 EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 41° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA .....</b>	<b>21</b>
--	-----------

# 1. CUESTIONES EMERGENTES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN

## 1.1 Cero emisiones netas para 2050

1.1.1 La OACI continúa mejorando las iniciativas de divulgación y creación de capacidad para promover el avance de la aviación hacia la descarbonización y las cero emisiones netas para 2050. La edición 2025 de la Semana del Clima y la Aviación de la OACI – Con el cielo en la mira: Hacer realidad el futuro sostenible de la aviación, tuvo lugar del 2 al 4 de junio de 2025 en Montreal, con el objetivo de informar acerca del avance en los temas de medioambiente antes del 42º período de sesiones de la Asamblea.

1.1.2 Para marzo de 2025, 150 Estados, que representan más del 99% del tráfico aéreo mundial, habían presentado ya sus planes de acción estatales.

1.1.3 La OACI ha seguido de cerca los debates y negociaciones en torno a las cuestiones de financiación para el clima, instando a los Estados miembros y a las partes interesadas a expresar su preocupación con respecto a las propuestas de entidades externas de utilizar a la aviación internacional como posible tributaria de impuestos y gravámenes para recaudar fondos destinados a otros sectores. En abril de 2025 se emitió la comunicación a los Estados ENV 1/1 – 25/39, la cual, junto con el material de divulgación sobre la Aviación Unida y el sitio web del CORSIA, proporciona el contexto histórico sobre imposición de gravámenes a la aviación.

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

El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI se amplió a 106 Estados y 123 organizaciones asociadas. En el sitio web del ACT-SAF figuran los participantes en el programa. En 18 sesiones de instrucción de la serie ACT-SAF se ha impartido instrucción integral sobre temas relacionados con los SAF. En la actualidad se están llevando a cabo o se están planificando 22 estudios de factibilidad de SAF y estudios de implementación comercial.

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

1.3.1 La labor de la OACI sobre el polo de inversión Fininvest sigue avanzando, e incluye un acuerdo entre la OACI y la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) para establecer un módulo de polo de inversión para la plataforma de Financiación Aceleradora de la Transición Energética (ETAF) de IRENA.

1.3.2 Con respecto al establecimiento de una iniciativa de financiamiento para el clima o un mecanismo de financiamiento en el marco de la OACI, durante su 234º período de sesiones el Consejo consideró los resultados de una consultoría de terceros y seguirá deliberando sobre este asunto en su informe al 42º período de sesiones la Asamblea.

## **1.4 Preparación y respuesta ante las crisis**

1.4.1 En los primeros cinco meses de 2025 se prosiguió con el desarrollo de un marco mundial de preparación y respuesta ante las crisis que abarca todos los aspectos de situaciones de crisis y sucesos de contingencia. Las iniciativas de la OACI se promovieron en foros regionales y mundiales, incluido el cuarto Foro Cielos Más Seguros, de Marrakech, Marruecos.

1.4.2 Al momento de redactar este informe han ocurrido más de 15 perturbaciones del espacio aéreo derivadas de varios sucesos de contingencia, incluido el conflicto armado, terremotos, fallas técnicas e inestabilidad política, que han requerido de la participación de múltiples Equipos de Coordinación de Contingencias (CCT) de la OACI. Algunos CCT actuaron en varias regiones de la OACI y permanecieron activos durante períodos prolongados.

1.4.3 Sobre la base del éxito del mecanismo de CCT y de conformidad con la Recomendación 1.1/2 de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea, se está elaborando un marco regional armonizado de gestión de contingencias de ATM para su integración en el marco mundial de gestión de crisis.

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

El CAPSCA proporcionó asesoramiento especializado en el Foro Regional de Facilitación de la OACI de Camerún (marzo de 2025) y en la Conferencia de Facilitación de Doha, Qatar (abril de 2025). Se instó a los Estados miembros a que contribuyeran a las actividades del CAPSCA en la Declaración de Doha, que fue respaldada por las ministras/los ministros presentes en esta conferencia.

## **1.6 Innovación**

El Consejo aprobó la política de la OACI sobre innovación en marzo de 2025 (C-DEC 234/6), marcando un hito importante en la aplicación de la resolución A40-27 de la Asamblea: Innovación en la aviación. El Consejo (C-DEC 234/12) también aprobó las recomendaciones de la reunión del foro consultivo OACI-Industria.

## **1.7 Igualdad de género en el sector de la aviación**

1.7.1 En lo que va de 2025, la Red mundial de coordinadoras y coordinadores de género se amplió a 105 Estados miembros, manteniendo la participación a través de reuniones periódicas y boletines, y se completó y preparó un documento de orientación conjunto de la OACI y ONU-Mujeres titulado “Gender Analysis in Technical Sectors: Aviation” (Análisis de género en los sectores técnicos: aviación) para su publicación previa a la Asamblea.

1.7.2 La OACI conmemoró el Día Internacional de la Mujer el 7 de marzo de 2025 con el evento titulado “Siempre arriba: Respaldo a las mujeres y niñas en la aviación”, en el que se sostuvo un diálogo de alto nivel entre representantes del Consejo, personas miembros de la Secretaría y partes interesadas de la industria.

## 2. AVANCE DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

### 2.1 Protección del medioambiente

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

2.1.1.1 Se ampliaron las asociaciones de colaboración en el CORSIA mediante la contribución y la solicitud de participación de más de 130 Estados. Para ayudar a las personas especialistas de los Estados, en marzo de 2025 la Secretaría de la OACI organizó sesiones anuales de formación para personas encargadas de la formación.

2.1.1.2 Actualmente se están elaborando otros tres cursos sobre el CORSIA.

2.1.1.3 El Consejo tendrá en cuenta la contribución técnica del CAEP y los análisis relacionados con el CORSIA para el examen periódico de junio de 2025, al preparar su informe para la 42<sup>a</sup> Asamblea.

#### 2.1.2 *Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP)*

2.1.2.1 En la reunión CAEP/13 (del 17 al 28 de febrero de 2025) se formularon 31 recomendaciones relativas a la protección del medioambiente en la aviación, para someterlas al examen del Consejo en su 235<sup>º</sup> período de sesiones.

2.1.2.2 Las recomendaciones incluyen tendencias ambientales mundiales actualizadas sobre el ruido de las aeronaves, las emisiones de gases de efecto invernadero y la calidad del aire local, normas integradas de rigurosidad dual en materia de ruido y emisiones de CO<sub>2</sub>, normas de ruido para aviones supersónicos, así como las relacionadas con los combustibles admisibles en el CORSIA, el sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA, y los aeropuertos y las operaciones.

2.1.2.3 También se recomendó que se utilizara la metodología de vigilancia y notificación del LTAG para hacer un seguimiento del rendimiento de la aviación internacional y de los progresos en la consecución de los objetivos de reducción de emisiones.

#### 2.1.3 *Cooperación con las Naciones Unidas*

2.1.3.1 El 26 de noviembre de 2025, con motivo del Día mundial del transporte sostenible se pondrá en marcha el plan de aplicación del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible, al que la OACI contribuirá con la perspectiva del sector de la aviación.

2.1.3.2 La OACI continúa realizando el seguimiento de las negociaciones del PNUMA sobre un instrumento internacional jurídicamente vinculante relativo a la contaminación por plásticos.

2.1.3.3 La OACI sigue activamente comprometida con los procesos de la CMNUCC, en particular en lo que respecta a los mercados internacionales de carbono y la financiación climática, de cara a la COP30 en Belém, Brasil (10-21 de noviembre de 2025).

## 2.2 Seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea

2.2.1 Tras varios accidentes graves de aviación ocurridos a finales de 2024 y principios de 2025, la OACI hizo hincapié en las investigaciones exhaustivas de los accidentes y en la transparencia de la comunicación al público, instando a los Estados miembros a publicar informes provisionales. Dos eventos importantes abordaron estas preocupaciones: la Conferencia de Facilitación en Qatar, centrada en la atención a las víctimas y sus familiares, y el Sexto Foro de Investigación de Accidentes en Singapur, en el que se examinaron los aspectos técnicos de la investigación.

2.2.2 La OACI siguió promoviendo la defensa del espectro para la seguridad operacional de la aviación y abordando las amenazas de interferencia en el GNSS, y el Consejo movilizó a las partes interesadas para que se mitiguen los riesgos y se salvaguarde a la aviación civil.

2.2.3 Se siguió trabajando en las enmiendas a los Anexos de la OACI, centrándose especialmente en el Anexo 10 – *Telecomunicaciones aeronáuticas*, el Anexo 14 – *Aeródromos*, y el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*.

## 2.3 Seguridad de la aviación y facilitación

### 2.3.1 Seguridad de la aviación y ciberseguridad

2.3.1.1 Se aprobaron nuevos textos de orientación, entre ellos el *Manual de instrucción en seguridad de la aviación* (Doc 10207), orientaciones sobre la protección de la carga segura y la eliminación de equipos de inspección.

2.3.1.2 Continuaron los seminarios regionales de ciberseguridad de la aviación, con tres sesiones celebradas entre enero y mayo de 2025 que abarcaron las regiones APAC, EUR/NAT y NACC/SAM. La publicación del documento *Consideraciones mundiales sobre riesgos cibernéticos* (Doc 10213 – Distribución limitada) está prevista para septiembre de 2025. En su calidad de miembro del Pacto Mundial de Coordinación de la Lucha Antiterrorista, la OACI participó en los grupos de gestión fronteriza y fuerzas de seguridad, contribuyendo a los debates sobre UAS, cibernética, biometría, y la aplicación de la resolución 2370 del Consejo de Seguridad.

### 2.3.2 Facilitación

2.3.2.1 La OACI siguió elaborando un nuevo curso sobre la gestión de la facilitación del transporte aéreo.

2.3.2.2 Al momento de escribir este informe, tras el Año de la Facilitación (FAL2024) de 2024, se habían realizado varios eventos importantes:

- el Foro regional en Yaundé (marzo de 2025);
- otro foro para la región de Asia y el Pacífico en Ulán Bator (julio de 2025);
- y la Conferencia de Facilitación en Doha (abril de 2025), que culminó con la Declaración de Doha.

2.3.2.3 En marzo de 2025 se firmó un contrato para el nuevo sistema PKD de la OACI, y el programa de formación en calidad de datos del PKD hasta principios de 2025.

2.3.2.4 La OACI sigue en asociación con el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas, contribuyendo al desarrollo de capacidades de los Estados miembros para la aplicación de datos de API y PNR.

## 2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo

2.4.1 La OACI avanzó en la liberalización del transporte aéreo mediante la comunicación a los Estados EC 2/16.8 -25/10, mediante la cual que se realizó una encuesta a los Estados sobre las barreras de acceso a los mercados y la inversión extranjera en las líneas aéreas. Los resultados de la encuesta servirán de base para la labor del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) relativa al proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas y facilitarán la labor del Grupo Reducido del Consejo de la OACI sobre el Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.

2.4.2 El ATRP se centró en la revisión del modelo de acuerdo de servicios aéreos, la interpretación del artículo 15 del Convenio de Chicago, el seguimiento de las necesidades de regulación económica de las operaciones de UAS y la planificación de la Séptima Conferencia mundial de transporte aéreo (2026).

2.4.3 La décima reunión conjunta del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (marzo de 2025) elaboró encuestas sobre la vigilancia económica de los aeropuertos que son propiedad de entidades transnacionales, la financiación de las funciones de vigilancia y la aplicación de las políticas de la OACI en materia de derechos.

2.4.4 Además, los grupos expertos avanzaron en la labor de aclaración del artículo 15, la recuperación de los costos meteorológicos y las orientaciones sobre los UAS y la recuperación de los costos de los lanzamientos espaciales comerciales.

2.4.5 La primera Cumbre Mundial OACI de la Carga Aérea (abril de 2025) reunió a 600 participantes de 80 Estados para abordar los problemas emergentes en el desarrollo de los servicios de carga aérea en los ámbitos de la seguridad operacional, la protección y la sostenibilidad.

2.4.6 Se firmaron acuerdos para:

- La Segunda Conferencia Ministerial de la OACI/UN sobre Turismo y Transporte Aéreo en África (Luanda, Angola, julio de 2025).
- Evento OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN 2025), Punta Cana (República Dominicana), noviembre de 2025.

2.4.7 La OACI lanzó la versión francesa de su quinto curso realizable al propio ritmo en línea sobre economía del transporte aéreo, centrado en la reglamentación económica de la carga aérea.

## 2.5 Estado de derecho

2.5.1 El 7 de mayo de 2025 el Comité Jurídico nombró a una persona encargada de la relatoría para que realice un examen del papel de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos en virtud del Convenio MEX, con fecha de finalización prevista para el 31 de agosto de 2025.

2.5.2 El Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas continuó su labor mediante múltiples reuniones de subgrupos. El Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad (LSSG) consideró la aplicabilidad de cada uno de los instrumentos internacionales de seguridad de la aviación a las operaciones de aeronaves no tripuladas y se reunió en línea cinco veces para realizar esta evaluación entre febrero de 2025 y mayo de 2025. El Subgrupo del Convenio de Chicago (CCSG) prosiguió su reflexión sobre la interpretación y aplicación de determinados aspectos críticos del Convenio a las operaciones de aeronaves no tripuladas, centrándose en las operaciones en alta mar y en la necesidad de contar con terminología armonizada.

2.5.3 El CSSG se reunió dos veces en el mes de mayo. Ambos subgrupos presentaron sus informes en la cuarta reunión del SSG-LIPA, celebrada en Montreal del 3 al 4 de junio de 2025.

2.5.4 La OACI emitió una comunicación a los Estados el 1 de mayo de 2025 relativa al tercer Evento OACI sobre los Tratados, que tendrá lugar en el 42º período de sesiones de la Asamblea para promover la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico.

2.5.5 En el segundo trimestre de 2025 se puso en marcha una encuesta jurídica sobre la aplicación por parte de los Estados de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico en materia de ciberseguridad, para contribuir a la estrategia de ciberseguridad de la OACI.

2.5.6 El Consejo aprobó la inclusión de una cuestión sobre "El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos" en el programa de trabajo del Comité Jurídico. Se estableció un grupo de estudio de la Secretaría para estudiar la interacción entre el transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos y proponer formas de facilitar la comprensión y la sensibilización de los Estados miembros en esta esfera. Se reconoció que la cuestión va más allá del sector del transporte aéreo y que el establecimiento de leyes y políticas de protección de datos sigue siendo responsabilidad de los Estados. Se establecieron las atribuciones del SSG-DPL y se envió una comunicación (LE 4/80-IND/25/2) a una selección de Estados y organizaciones solicitando la nominación de expertas y expertos para integrarlo. La primera reunión del SSG-DPL está prevista para los días 5 y 6 de junio de 2025 en Montreal.

## Solución de controversias

2.5.7 Brasil y Estados Unidos (2016)

No se han tomado más medidas; Asuntos pendientes de resolución.

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

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

No se han tomado más medidas; Asuntos pendientes de resolución contra Bahréin y los Emiratos Árabes Unidos.

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

En la primera sesión de su 234º período de sesiones (7 de febrero de 2025), el Consejo declaró concluida la fase de examen preliminar e invitó a las partes a presentar sus alegatos finales de conformidad con el artículo 12 del Reglamento para la solución de controversias. Durante su 235º período de sesiones, el Consejo inició las deliberaciones con vistas a tomar una decisión sobre el fondo de la causa de conformidad con el artículo 15 del Reglamento. En la tercera sesión de su 235º período de sesiones (12 de mayo de 2025), el Consejo determinó que las pretensiones de Australia y los Países Bajos contra la Federación de Rusia son fundadas en cuanto a los hechos y al derecho, y que en consecuencia el derribo del vuelo MH17 el 17 de julio de 2014 constituye un incumplimiento por parte de la Federación de Rusia de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 bis del Convenio de Chicago. En la cuarta sesión de su 235º período de sesiones (21 de mayo de 2025), el Consejo dispuso que las partes entablen inmediatamente negociaciones de buena fe para resolver con celeridad las cuestiones relativas a la reparación íntegra por el incumplimiento por parte de la Federación de Rusia de sus obligaciones en virtud del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, incluidas las formas adecuadas de reparación y las demás consecuencias jurídicas derivadas de dicho incumplimiento.

#### 2.5.11 La Federación de Rusia y 37 Estados miembros (2023)

El 7 de junio de 2024, los 37 demandados habían presentado escritos de excepción declinatoria. Posteriormente, se presentaron los alegatos en relación con los escritos de excepción declinatoria de los demandados: Respuesta del demandante a los escritos de excepción declinatoria (27 de diciembre de 2024); y dúplicas a la contestación del demandante presentadas por los 37 demandados (entre el 17 de marzo de 2025 y el 31 de marzo de 2025). El Consejo ha invitado al demandante a presentar a su debido tiempo su alegato final sobre las excepciones declinatorias. El Consejo examinará las excepciones declinatorias a su debido tiempo.

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

El 4 de junio de 2024, el demandado presentó un escrito de excepción declinatoria. En la quinta sesión de su 234º período de sesiones (17 de marzo de 2025), el Consejo decidió no aceptar dicha excepción declinatoria presentada por el demandado. El 17 de abril de 2025, se notificó a la Organización que el Gobierno de la República Islámica del Irán había interpuesto un recurso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) contra la decisión del Consejo dictada el 17 de marzo de 2025. En virtud del artículo 86 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, “las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación.” En consecuencia, la decisión del Consejo de fecha 17 de marzo de 2025, ha quedado suspendida con efecto a partir del 17 de abril de 2025 hasta que la CIJ resuelva sobre el recurso.

#### 2.5.13 Venezuela (República Bolivariana de) y Argentina (2024)

El 22 de julio de 2024, el demandado presentó un escrito de excepción declinatoria. En la décima sesión de su 234º período de sesiones (25 de marzo de 2025), el Consejo decidió aceptar dicha excepción declinatoria presentada por el demandado. Asimismo, se invitó a las partes a que siguieran buscando una solución a toda controversia pendiente entre ellas mediante negociaciones y, a tal efecto, se invitó al Presidente del Consejo a que interponga sus buenos oficios en las consultas.

## **Novedades en materia de tratados**

### **2.5.14      *Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)***

La Comisión de Expertos de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional (CESAIR) se reunió en marzo de 2025 para examinar la propuesta de cambios a las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864). La propuesta de cambios, con las modificaciones incorporadas por la CESAIR y sus recomendaciones, se pondrá a consideración del Consejo en su 235º período de sesiones en junio de 2025. Al 15 de mayo de 2025, los instrumentos de Ciudad del Cabo registran 86 partes.

### **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 lo que va de 2025**

**Anexo 3 – Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, Enmienda 82 (comunicación AN 10/1.1-25/24 a los Estados)**

La Enmienda 82 se refiere al: Anexo 3 reestructurado, los servicios de información meteorológica espacial, la información cuantitativa sobre cenizas volcánicas, la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVV), el modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), el Sistema Mundial de Predicciones de Zona (WAWS), y a la definición mejorada de autoridad meteorológica y la incorporación de una nueva definición de proveedor de servicio meteorológico e información cuantitativa sobre cenizas volcánicas a partir del 26 de noviembre de 2026.

##### **Anexo 6 – Operación de aeronaves**

**Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones, Enmienda 50 (comunicación AN 11/1.3.37-25/22 a los Estados)**

**Parte II – Aviación general internacional – Aviones, Enmienda 42 (comunicación AN 11/6.3.35-25/34 a los Estados)**

**Parte III – Operaciones internacionales – Helicópteros, Enmienda 26 (comunicación AN 11/32.3.18-25/35 a los Estados)**

Estas enmiendas son consiguientes y alinean referencias e los nuevos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Meteorología* (Doc 10157) (de próxima publicación).

##### **Anexo 10 – Telecomunicaciones aeronáuticas**

**Volumen I – Radioayudas para la navegación, Enmienda 94 (comunicación AN 7/62.2.4-25/31 a los Estados)**

**Volumen II – Procedimientos de comunicaciones incluso los que tienen categoría de PANS, Enmienda 94 (comunicación AN 7/63.2.5-25/37 a los Estados)**

**Volumen III – Sistemas de comunicaciones, Enmienda 93 (comunicación AN 7/64.2.4-25/25 a los Estados)**

**Volumen V – Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas, Enmienda 91 (comunicación AN 7/66.2.2-25/21 a los Estados)**

Las enmiendas comprenden:

- a) vigilancia autónoma avanzada de la integridad en el receptor (ARAIM), el sistema mundial de determinación de la posición (GPS), el sistema Galileo, el sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS), el equipo radiotelemétrico (DME) y la planificación de la asignación de frecuencias y su utilización para el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), el radiofaró omnidireccional VHF (VOR), DME y GBAS (Anexo 10, Volumen I);
- b) actualización de los requisitos de la familia de protocolos de internet (IPS) para la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN); y los servicios de información meteorológica espacial (Anexo 10, Volumen II);
- c) actualización de los requisitos de la familia de protocolos de internet (IPS) para la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) en lo que respecta a la movilidad de IPS; entre múltiples medios, asignación de nombres y direccionamiento, seguridad de IPS, calidad del servicio (QoS), gestión del sistema y aspectos generales de transición (Anexo 10, Volumen III);
- d) introducción de nuevas definiciones y normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con las intracomunicaciones aviónicas inalámbricas (WAIC); y actualizar las referencias a los textos de orientación y a las disposiciones parcialmente obsoletas relacionadas con el uso de frecuencias para el sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), el radiofaró omnidireccional VHF (VOR), el equipo radiotelemétrico (DME) y el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) (Anexo 10, Volumen V).

#### **Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo, Enmienda 54 (comunicación AN 13/13.1-25/26 a los Estados)**

La Enmienda 54 es una enmienda consiguiente que mejora la definición de autoridad meteorológica, introduce una nueva definición de proveedor de servicios meteorológicos y armoniza las notas con los nuevos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Meteorología* (Doc 10157) (de próxima publicación).

#### **Anexo 14 – Aeródromos**

##### **Volumen I – Diseño y operaciones de aeródromos, Enmienda 18 (comunicación AN 4/1.2.31-25/23 a los Estados)**

##### **Volumen II – Helipuertos, Enmienda 10 (comunicación AN 4/16.11-25/28 a los Estados)**

Las enmiendas comprenden:

- a) anchura de franja requerida para las pistas de vuelo visual con número de clave 3; letreros de distancia remanente de pista (RDRS); armonización de los requisitos de iluminación de los aeródromos para las operaciones de categoría II; intensidad media del haz principal de las luces; marcación de umbral; iluminación de pistas cerradas; letreros de fuera de servicio; servicio de dirección en la plataforma (Anexo 14, Volumen I);
- b) servicios de escala a partir del 26 de noviembre de 2026 (Anexo 14, Volumen I);
- c) superficies limitadoras de obstáculos (OLS) a partir del 21 de noviembre de 2030 (Anexo 14, Volumen I); y

- d) certificación y un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los helipuertos, superficies limitadoras de obstáculos y ayudas visuales (iluminación) asociadas con los helipuertos (Anexo 14, Volumen II).

**Anexo 15 – Servicios de información aeronáutica, Enmienda 44 (comunicación AN 2/2.9-25/27 a los Estados)**

La Enmienda 44 es consiguiente y relativa al establecimiento del servicio de información meteorológica espacial.

**Doc 4444, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo, Enmienda 13 (comunicación AN 13/2.1-25/15 a los Estados)**

La Enmienda 13 contiene una enmienda consiguiente que incorpora una nueva definición de “proveedor de servicios meteorológicos” y armoniza las referencias al Anexo 3 – *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional* reestructurado y los nuevos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Meteorología* (Doc 10157) (de próxima publicación).

**Doc 8400, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Abreviaturas y códigos de la OACI, Enmienda 35 (comunicación AN 2/12-25/16 a los Estados)**

La Enmienda 35 constituye una enmienda consiguiente para actualizar referencias como consecuencia de la restructuración del Anexo 3 – *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional* y la introducción de los nuevos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Meteorología* (PANS-MET, Doc 10157) (de próxima publicación).

**Doc 9981, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Aeródromos, Enmienda 5 (comunicación AN 4/27-25/29 a los Estados)**

Enmienda 5 relativa a las ayudas visuales; y superficies limitadoras de obstáculos a partir del 21 de noviembre de 2030.

**Doc 10066, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión de la información aeronáutica, Enmienda 4 (comunicación AN 2/33-25/30 a los Estados)**

La Enmienda 4 es una enmienda consiguiente que mejora la definición de autoridad meteorológica.

**Doc 10157, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Meteorología, primera edición (comunicación AN 10/25.2-25/36 a los Estados) (de próxima publicación)**

La primera edición de los PANS-MET se refiere a los elementos del Anexo 3 reestructurado, los servicios de información meteorológica espacial, la información cuantitativa sobre cenizas volcánicas y la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), el modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), el Sistema Mundial de Predicciones de Zona (WAWS), y a la definición mejorada de autoridad meteorológica y la incorporación de una nueva definición de proveedor de servicio meteorológico.

### **3.1.2 Manuales y circulares (incluidas versiones preliminares no editadas)**

Cir 362, *Guidelines for Combating Trafficking in Persons in the Air Operator Supply Chain* (Directrices para combatir la trata de personas en la cadena de suministro de los explotadores de servicios aéreos)

Cir 364, *Water Aerodrome Design and Operations* (Diseño y operaciones de hidroaeródromos)

Doc 7910, *Indicadores de lugar*, 195<sup>a</sup> edición

Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, 211<sup>a</sup> edición

Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*, 212<sup>a</sup> edición

Doc 9718, *Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias, Volumen II – Criterios de planificación de la asignación de frecuencias para las radiocomunicaciones aeronáuticas y los sistemas de navegación aérea*, 2<sup>a</sup> edición, 2022, Enmienda núm.1

Doc 9766, *Manual sobre la vigilancia de los volúmenes en las aerovías internacionales (IAVW) – Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto*

Doc 9849, *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)*

Doc 10039, *Manual sobre el concepto de gestión de la información de todo el sistema (SWIM)*

Doc 10165, *Manual del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos*.

### **3.1.3 Cooperación regional**

La OACI siguió fortaleciendo la cooperación regional en materia de seguridad operacional de la aviación con las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y las Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes e Incidentes (RAIO), las plataformas de cooperación, las asociaciones, las evaluaciones y la ayuda para la implementación.

## **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) de la OACI**

3.2.1 A 31 de mayo de 2025, se habían llevado a cabo siete actividades del CMA del USOAP durante el año, entre ellas:

- tres auditorías;
- dos misiones de validación coordinada de la OACI;
- una actividad de validación *ex situ*; y
- un taller.

Se pospusieron dos auditorías y se identificó una preocupación significativa de seguridad operacional.

3.2.2 Para el mismo período de referencia, se llevaron a cabo 14 actividades del USAP-CMA, entre ellas:

- doce auditorías;
- una misión de validación; y
- un seminario USAP-CMA.

Se propusieron siete auditorías del USAP-CMA.

3.2.3 Se avanzó en la mejora continua del USAP-CMA con la ayuda del Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG), que celebró su última reunión el 28 de abril de 2025.

### **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 las iniciativas de coordinación a través de la toma de decisiones basada en datos y una mejor gestión de los indicadores clave de rendimiento (KPI), armonizando los planes nacionales y regionales con los marcos mundiales.

Estos grupos lograron mejoras tangibles en tres áreas clave:

#### **3.3.2 *Navegación aérea***

3.3.2.1 Los PIRG mejoraron los sistemas regionales de navegación aérea a través de marcos de colaboración, promoviendo la implementación de los elementos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y mejorando la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).

3.3.2.2 Las iniciativas dieron prioridad a la eficiencia y la creación de capacidad, fomentando la alineación interregional con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

3.3.2.3 La integración de las tecnologías de torres digitales/ remotas, la optimización de las infraestructuras de red y el avance en la coordinación del tránsito aéreo regional han sido logros clave.

3.3.2.4 Se ha puesto en marcha un proyecto de movilidad para fomentar la armonización entre las oficinas regionales a fin de generar un análisis comparativo de los progresos realizados en cada PIRG en lo que respecta a la aplicación de los planes de navegación aérea mundiales, regionales y nacionales.

#### **3.3.3 *Seguridad operacional***

3.3.3.1 Los RASG promovieron la seguridad operacional de la aviación en todas las regiones mediante la creación de capacidad específica, la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y la mejora de la observación de la actuación en materia de seguridad operacional. Utilizando marcos de colaboración, estos grupos se centraron en armonizar los planes regionales de seguridad operacional con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP).

3.3.3.2 Las iniciativas clave incluyeron la promoción de programas estatales de seguridad operacional (SSP) efectivos, la optimización de los procesos de análisis de datos de seguridad operacional y el fortalecimiento de los mecanismos de observación para abordar los desafíos de seguridad operacional emergentes. La coordinación interregional y la capacitación estandarizada han sido fundamentales para promover una cultura de seguridad operacional armonizada.

#### **3.3.4 *Seguridad de la aviación y facilitación***

3.3.4.1 Las iniciativas se centraron en el fortalecimiento de los marcos de seguridad, la mejora del cumplimiento del Anexo 17 y del Anexo 9 de la OACI, y la alineación de las estrategias nacionales con el GASEP y las hojas de ruta regionales de SECFAL.

3.3.4.2 La colaboración con los Estados y las partes interesadas facilitó el desarrollo de actividades de creación de capacidad adaptadas, centradas en los nuevos desafíos, como la ciberseguridad, los marcos de seguridad de ventanilla única y la facilitación transfronteriza.

3.3.4.3 La mejora de los mecanismos de vigilancia, las evaluaciones de riesgos y la promoción de soluciones de seguridad integradas contribuyeron a mejorar la resiliencia y la alineación con las prioridades mundiales de seguridad de la aviación.

## 3.4 Desarrollo de recursos humanos

### 3.4.1 *Instrucción mundial en aviación*

3.4.1.1 Se unieron al programa TRAINAIR PLUS cinco miembros nuevos procedentes de cuatro Estados.

3.4.1.2 Se realizaron cinco misiones de evaluación de cumplimiento y de inducción para el TRAINAIR PLUS (TPP) y tres evaluaciones de organizaciones de instrucción con el fin de facilitar la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de instrucción en aviación.

3.4.1.3 Se elaboraron cinco conjuntos de material didáctico de la OACI (CMDO), un conjunto de material didáctico de miembros (CMDM), seis conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN), dos conjuntos de material didáctico preparados en asociación (CMDA) y un programa combinado de la OACI y miembros y asociados del TPP durante el período que abarca el informe.

3.4.1.4 En todas las regiones de la OACI hubo 2 872 aprendices que se beneficiaron de cursos reconocidos por la OACI.

3.4.1.5 Se concedieron 147 becas de instrucción, incluidas 77 adjudicaciones en el marco del Programa de instrucción para países en desarrollo, de la OACI, con Indonesia, la República de Corea, Singapur y Qatar.

3.4.1.6 Al 30 de mayo de 2025, 82 mujeres profesionales de 82 Estados miembros se han beneficiado del Programa de Igualdad de Género entre la OACI y los Emiratos Árabes Unidos, " IMPULSO DE LA EXCELENCIA EN LA AVIACIÓN: 193 MUJERES EMPODERADAS ".

3.4.1.7 Con respecto a la instrucción en seguridad de la aviación, la Secretaría realizó 12 actividades de instrucción mundial en AVESC a través de la red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI, que beneficiaron a 185 especialistas en AVSEC de 47 Estados miembros. Además de los eventos patrocinados, hubo un total de 18 actividades de asistencia en materia de seguridad aérea facilitadas por la sede de la OACI.

### 3.4.2 *NGAP y desarrollo de talentos de la aviación*

3.4.2.1 La OACI trabajó con los asociados pertinentes para fortalecer la educación aeronáutica, centrándose en colmar las brechas entre los programas académicos y las expectativas de la industria.

3.4.2.2 Para respaldar estas iniciativas, la sesión inaugural del taller para universidades de aviación de la OACI, organizado en abril de 2025 por la Universidad Politécnica de Madrid, sirvió de plataforma fundacional para debatir cómo reforzar y armonizar los planes de estudios de las distintas instituciones y sentó las bases para la creación de un programa mundial de educación aeronáutica. La OACI también ha elaborado cursos de instrucción relacionados con el programa NGAP, entre ellos un curso sobre competencias generales esenciales y un curso sobre tutoría en asociación con Eurocontrol.

3.4.2.3 La colaboración en curso con el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) siguió facilitando la coordinación internacional, la cooperación intersectorial así como la alineación entre los sistemas educativos, los proveedores de capacitación y las necesidades de la industria. El GAAST está creando un repositorio en línea dedicado a las mejores prácticas que se compartirá con la OACI, lo que permitirá un acceso más amplio para todas las partes interesadas en la aviación.

3.4.2.4 Todas las oficinas regionales han participado activamente en la organización de talleres, eventos paralelos y seminarios para promover los asuntos relacionados con el NGAP y fortalecer el desarrollo de la fuerza laboral de la aviación en sus respectivas regiones y crear conciencia a nivel mundial.

3.4.2.5 Se han llevado a cabo los preparativos para la Cumbre del NGAP 2025 que se celebrará en Durban (Sudáfrica) del 12 al 14 de agosto. Su propósito es discutir cuellos de botella, lecciones aprendidas y acciones concretas para transformar la forma de atraer, educar y retener los talentos. Los resultados conducirán a un llamado a la acción accionable y centrado en los resultados.

3.4.2.6 En la 42<sup>a</sup> Asamblea, el Consejo presentará una resolución actualizada del "Programa sobre la Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI". La nueva resolución hace hincapié en un marco de desarrollo de la fuerza laboral más estructurado, con el objetivo de ampliar el alcance del NGAP a todas las categorías de personal de aviación y grupos de edad e integrar el NGAP en las estrategias nacionales para mantener una reserva de talentos a largo plazo.

## 3.5 Apoyo a la implementación

3.5.1 Se prevé que en 2025 se implemente un Programa de Desarrollo de capacidad e Implementación estimado en 164 400 USD. Se prevé un superávit de 12,9 millones CAD del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC).

3.5.2 Mediante la continua interacción con los Estados, la OACI se ha centrado en la implementación oportuna de 109 proyectos en 143 Estados y ocho organizaciones, así como cinco paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) que han beneficiado a dos organizaciones de seguridad operacional en África: la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil de la Comunidad del África oriental (CASSOA) y la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO), y sus 15 Estados miembros.

3.5.3 La OACI sigue centrándose en la diversificación de los ingresos mediante nuevas soluciones de facilitación de la implementación, desarrolladas mediante evaluaciones basadas en las necesidades y en los datos, que abordan las necesidades y los desafíos prioritarios de los Estados. Además, la Organización está ampliando constantemente su presencia mundial mediante la diversificación geográfica con el objetivo de seguir ayudando a todas las regiones de la OACI, especialmente a los países en desarrollo, en consonancia con su mandato de "Ningún país se queda atrás".

3.5.4 En lo que va de 2025, la OACI avanzó en sus iniciativas de movilización de recursos (RM) en las cuatro fases del ciclo RM.

En la fase 1 – Determinación de necesidades, la compilación del folleto de necesidades prioritarias de la OACI para 2025 proporcionó una visión consolidada de las necesidades prioritarias de los Estados miembros, sirviendo de base para las iniciativas de recaudación de fondos específicos. Además, un análisis piloto de las necesidades en la región de Norte América y el Caribe (NAM/RCA) se prestó para una difusión más efectiva ante los donantes.

En la fase 2 – Identificación de donantes, se llevó a cabo la planificación preliminar del taller de identificación de donantes para el tercer trimestre de 2025, sentando las bases para la concepción de una metodología integral de identificación de donantes.

En la fase 3 – Difusión a los donantes, se celebraron diálogos multilaterales con los donantes mientras continuaban los preparativos para el Evento de promesas de contribuciones de la OACI, con el objetivo de alinear las promesas de los donantes con las necesidades identificadas de los Estados.

En el marco de la fase 4 – Gobernanza, tras la actualización de la política de gestión de riesgos a finales de 2024, se armonizaron los términos de referencia de los principales fondos de contribuciones voluntarias de la OACI y se inició una nueva función de gestión de contribuciones para fortalecer la gestión financiera de los fondos voluntarios fiduciarios.

### **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 Atendiendo a lo solicitado por el Consejo en su 228º período de sesiones y de conformidad con la propuesta planteada por la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones, la OACI elaboró una propuesta para realizar un estudio de análisis de las necesidades de la aviación de los países en desarrollo sin litoral (PDSL). La propuesta identifica las áreas clave en las cuales concentrarse cubriendo todos los objetivos estratégicos de la OACI. El objetivo final del análisis es formular recomendaciones basadas en un análisis fáctico para abordar las brechas y las áreas de mejora, lo que conducirá al desarrollo de una hoja de ruta para la implementación en fases posteriores.

3.6.2 La propuesta se ha beneficiado de las aportaciones del grupo de trabajo oficioso PDSL, presidido por Mongolia, con representación de todos los países en desarrollo sin litoral. El desarrollo de este análisis de necesidades, y la implementación de las recomendaciones, requerirá la movilización de recursos y la colaboración con los Estados, el sistema de las Naciones Unidas y, posiblemente, el sector privado.

### **3.7 Promoción y divulgación pública**

3.7.1 La OACI amplió significativamente sus comunicaciones estratégicas y sus actividades de extensión durante los primeros cinco meses de 2025, poniendo en marcha un nuevo enfoque integral para aumentar su prestigio y el compromiso de las partes interesadas. Los mensajes principales se centraron en las prioridades de seguridad operacional, las iniciativas de desarrollo sostenible y las asociaciones para la creación de capacidad.

3.7.2 La Organización mantuvo una fuerte visibilidad en las plataformas de los medios tradicionales y digitales al tiempo que llevó a cabo una labor de promoción específica sobre cuestiones fundamentales como la interferencia al RNSS, el mejoramiento de la facilitación en África, y la sensibilización sobre la trata de personas. La contribución en materia de comunicaciones fue fundamental para impulsar iniciativas importantes como el polo de inversiones FINVEST, la Cumbre Mundial de Carga Aérea y los preparativos para el 42º período de sesiones de la Asamblea.

3.7.3 Dos diálogos de donantes en Abu Dabi y Ottawa, respectivamente, fortalecieron las iniciativas de movilización de recursos, sentando las bases para una mayor participación junto con los eventos de la OACI planificados en el primer semestre de 2025.

## 4. ESTRATEGIAS DE APOYO

### 4.1 Gobernanza y rendición de cuentas

La Secretaría comenzó a implementar el Marco de rendición de cuentas de la OACI en 2025, con una revisión y mejora de la gobernanza interna de la Secretaría, seguida de una revisión y mejora de las delegaciones de autoridad de la Secretaría/el Secretario General a través de las direcciones y oficinas.

### 4.2 Planificación estratégica

La Secretaría puso en marcha actividades de comunicaciones relativas al Plan Estratégico de la OACI 2026-2050, y el Presidente y el Secretario General lo promovieron en eventos mundiales y durante reuniones bilaterales con los Estados. Se comenzó a trabajar en el Plan de Actividades de 2026-2028 y en la revisión del diseño organizativo para la alineación estratégica.

### 4.3 Gestión basada en los resultados (RBM)

El Consejo aprobó los resultados, productos e indicadores clave de rendimiento del Plan de Actividades de 2026-2028. Se finalizó el marco de supervisión del rendimiento con indicadores clave de rendimiento (KPI) de resultados y productos, y se completó el Plan operacional trienal con proyectos priorizados.

Continúa la implementación de la hoja de ruta de gestión basada en los resultados (RBM), incluido el Marco de gestión del cambio.

### 4.4 Objetivo de transformación

4.4.1 El objetivo de transformación ha entrado en su último año en el plazo y dentro del presupuesto previstos. Entre los logros principales se incluyen los siguientes:

Transformación de la gente y la cultura:

- se puso en marcha el plan acelerador del cambio cultural;
- se completó la primera cohorte piloto de movilidad de talentos y se lanzó la segunda;
- se incorporó a un ómbudsman a tiempo completo; y
- se completó la evaluación del diseño organizativo.

Transformación Digital:

- se puso en marcha el sistema Quantum de planificación de recursos institucionales;
- SARPS y sistemas de gestión de las relaciones con los clientes avanzados;
- se obtuvo la certificación ISO 27001; y

- se completó la hoja de ruta de seguridad de la información tras la obtención de la certificación ISO 27001.

4.4.2 En cuanto a la transformación funcional, se siguen realizando avances significativos en la preparación del presupuesto regular y el Plan de Actividades para el trienio 2026-2028, y se está trabajando en la puesta en marcha e implementación del Marco de rendición de cuentas y la recuperación de costos. Se estableció el marco de gestión de los procesos institucionales y continúa la evolución del modelo organizacional estratégico.

## 4.5 Asuntos jurídicos y relaciones externas

### 4.5.1 *Fortalecimiento de la administración de justicia*

La OACI está ultimando los acuerdos de adhesión para reconocer la competencia del Tribunal Contencioso-Administrativo de las Naciones Unidas (TCANU) como instancia de apelación de primer nivel para las apelaciones del personal, y tiene la intención de concertar un acuerdo que facilite el proceso para que el personal de la OACI pueda beneficiarse de la asistencia jurídica a través de los recursos proporcionados por la Oficina de Asistencia Letrada al Personal de las Naciones Unidas.

### 4.5.2 *Desarrollo del derecho aeronáutico mundial*

En 2025 se impartieron 20 sesiones del curso de derecho aeronáutico internacional al que asistieron 237 personas de todas las regiones de la OACI entre 2024 y 2025. En junio de 2024 se puso en marcha un nuevo curso especializado en responsabilidad civil y seguros en la aviación (ALIC) para reforzar las competencias en materia de gestión de riesgos de las/los profesionales de la aviación. En lo que va de 2025 se han completado tres entregas.

## 4.6 Continuidad de las actividades y servicios de conferencias híbridos

Los servicios de conferencias se centraron en los preparativos para el 42º período de sesiones de la Asamblea (A42) de la OACI, cuyo presupuesto se aprobó en abril de 2025.

## 4.7 Gestión de recursos humanos

4.7.1 Al 31 de diciembre de 2024, la Secretaría de la OACI estaba integrada por 652 personas, incluidas 359 de las categorías profesional y superior, que representan a 90 nacionalidades, y 293 de la categoría de servicios generales.

4.7.2 La igualdad de género en las categorías profesional y superior siguió mejorando, alcanzando el 37%, frente al 34% en 2023. En 2024, el 45 % de los nombramientos para estas categorías fueron mujeres, en comparación con el 33% de nombramientos externos sujetos a la EGR.

4.7.3 La transparencia y la ampliación de las actividades de divulgación han contribuido a un mayor número de adscripciones. En 2024, la Secretaría acogió a 117 personas en adscripción; 92 a título gratuito y 25 financiados por fondos fiduciarios.

4.7.4 De los 193 Estados miembros, 86 están actualmente representados en puestos sujetos a representación geográfica equitativa (RGE). De ellos, 37 Estados se encuentran en los niveles deseables, 20 están infrarrepresentados y 29 superan el nivel perseguido.

## 4.8 Ética

En marzo de 2025 se puso en marcha la formación obligatoria sobre conflictos de intereses para personas en funciones de dirección y supervisión.

## 4.9 Seguridad de la información

4.9.1 Al 31 de marzo de 2025, la OACI completó con éxito las auditorías de la Etapa 1 y la Etapa 2 para la certificación ISO/IEC 27001:2022, realizadas por el British Standards Institution (BSI), sin que se produjeran incumplimientos importantes en ninguna de las fases. El BSI ha recomendado formalmente a la OACI para la certificación, a la espera de la emisión final.

4.9.2 El equipo de auditoría elogió a la OACI por superar los requisitos básicos, validando la profundidad y madurez del ISMS.

4.9.3 En el futuro, la Oficina de seguridad de la información continuará mejorando el ISMS a través del ciclo de planear-hacer-verificar-actuar (PDCA), aprovechando los comentarios de las auditorías, los incidentes y las revisiones para cerciorarse de que el sistema siga siendo eficaz y responda a las necesidades cambiantes de la OACI.

## 4.10 Servicios lingüísticos y multilingüismo

Estadísticas de traducción, interpretación y publicaciones (hasta abril de 2025)

- Palabras traducidas: 3,0 millones
  - Palabras presupuestadas: 2,6 millones
- Sesiones interpretadas: 504
- Publicaciones para la venta y nuevas ediciones publicadas: 14
- En la comunicación A2/1.5 CONF-25/6 a los Estados, emitida el 5 de febrero de 2025, se invitó a los Estados miembros a adscribir personal de traducción e interpretación en todos los idiomas de trabajo de la Organización.

## 4.11 Tecnología de la información y las comunicaciones

En 2025 se han alcanzado hasta el momento los siguientes hitos.

En el ámbito de la planificación de los recursos institucionales (ERP) y gestión de la cartera de proyectos (PPM) a través de Quantum:

- todos los módulos están activos y todas las transacciones ahora se procesan en Quantum.

En el ámbito de las normas y métodos recomendados (SARPS) y el sistema de gestión de documentos (DMS):

- se lanzó la solución de comunicación a los Estados mediante CRM en la nube;
- se diseñó la arquitectura y el plan del proyecto DMS;
- se planificaron mejoras en el proceso de los SARPS; y
- se avanzó en una herramienta de IA para aprovechar los Anexos en la elaboración de SARPS.

En el ámbito de la gestión de las relaciones con los clientes (CRM):

- el sistema de gestión de eventos migró a la nube, mejorando la estabilidad, la escalabilidad y la accesibilidad;
- el 1 de mayo de 2025 se activó el módulo CRM de ventas; y
- la implementación del módulo de comercialización está en marcha.

En el ámbito de la inteligencia empresarial (BI) y gestión de datos empresariales (EDM):

- se puso en marcha y se amplió el repositorio de datos, conectado al ERP;
- el desarrollo de tableros gráficos e informes avanzó, así como la implementación de la herramienta de gobernanza de datos.

En el ámbito de la gestión del servicio:

- la Gestión de servicios de tecnología de la información (ITSM) se puso en marcha con éxito, con más de 7400 incidentes presentados hasta el momento. Se logró una tasa de cierre del 85%, frente al 75% del sistema anterior;
- están en curso la provisión de servicios y flujos de trabajo de recursos humanos.

## 4.12 Adquisiciones

La OACI elaboró nuevos acuerdos a largo plazo para aumentar la eficiencia de las adquisiciones.

## **RESEÑA DE LAS MEDIDAS TOMADAS AL 30 DE JUNIO DE 2025 EN CUMPLIMIENTO DE LAS RESOLUCIONES DEL 41° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

### **Resolución A41-1: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la República de Belarús**

La OACI informó a los Estados mediante boletín electrónico 2023/08 de fecha 23 de febrero de 2023, acerca de la adopción de la resolución A41-1 de la Asamblea.

### **Resolución A41-2: Infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia**

La OACI informó a los Estados mediante boletín electrónico 2023/09 de fecha 23 de febrero de 2023, acerca de la adopción de la resolución A 41-2 de la Asamblea.

No se ha notificado a la Secretaría ninguna medida adoptada por la Federación de Rusia para resolver la preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) relativa a la doble matrícula de aeronaves y no se ha producido ningún cambio en relación con la SSC.

### **A41-3, Lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea**

La OACI informó a los Estados mediante boletín electrónico 2023/10 de fecha 23 de febrero de 2023, acerca de la adopción de la resolución A41-3 de la Asamblea.

No obstante, han continuado varios lanzamientos por año de misiles no anunciados por parte de la RPDC (2023, 2024 y 2025). En algunas ocasiones, la República Popular Democrática de Corea notificó el lanzamiento a algunos Estados concretos.

El 19 de junio de 2023, durante su 229º período de sesiones, el Consejo condenó una vez más los episodios relacionados con misiles no anunciados lanzados por la República Popular Democrática de Corea.

El Presidente del Consejo envió numerosas comunicaciones a la República Popular Democrática de Corea para informarle de las decisiones del Consejo y de la Asamblea y recordarle sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y sus Anexos.

El Presidente del Consejo también informó al Secretario General de las Naciones Unidas de las medidas adoptadas en su comunicación de fecha 14 de diciembre de 2023.

#### **A41-4: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

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

En mayo de 2024 se envió una comunicación a los Estados conmemorativa del décimo aniversario de la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Protocolo de Montreal de 2014), en la que se instaba a los Estados que aún no lo hubieran hecho a ratificar este importante tratado. Al 1 de mayo de 2025, este protocolo contaba con 53 ratificaciones.

El 24 de noviembre de 2024 se envió una comunicación en la que se recordaba a los Estados que no lo hubieren hecho, que ratificaran urgentemente los protocolos de 2016, por los que se enmiendan los artículos 50 a) y 56 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, adoptados en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Al 1 de mayo de 2025, cada protocolo contaba con 109 ratificaciones. Se requieren 128 ratificaciones para que cada protocolo entre en vigor.

Desde la A41 se ha dado prioridad a la ratificación de seis tratados importantes<sup>1</sup>. En el período comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 1 de mayo de 2025 se registraron un total de 88 actos de depósito para estos tratados. La LEB, con la ayuda de las oficinas regionales, presentó notas de estudio en las reuniones de DGCA para las regiones de Asia y el Pacífico (APAC), Europa y el Atlántico Septentrional (EUR/NAT), Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC), Sudamérica (SAM) y Oriente Medio (MID), en las que se destacaron los beneficios de los seis tratados clave mencionados en la nota<sup>1</sup> a pie de página, así como información relativa al proceso de ratificación. En la 12ª reunión del Comité Directivo del Plan AFI SECFAL durante la octava edición de la Semana África-Océano Índico (AFI) se presentó una nota de estudio similar. Se invitó a los Estados a que informaran a la OACI sobre sus progresos en la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional en una matriz de seguimiento elaborada para tal fin. Después de esas reuniones, las y los directores regionales enviaron comunicaciones a los Estados en las que los invitaban a designar coordinadoras y coordinadores para que organizasen con la LEB las cuestiones relacionadas con la ratificación y aplicación de los tratados de derecho aeronáutico internacional y presentasen la matriz de seguimiento en la que indicaran sus progresos en la ratificación.

##### *Apéndice D – Enseñanza del derecho aeronáutico*

Se celebró con éxito un seminario jurídico de la OACI organizado por la LEB y el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte de la República de Corea en Seúl, República de Corea, del 16 al 18 de abril de 2024. El seminario hizo posible que más de 750 participantes de 78 Estados compartieran sus conocimientos y experiencias sobre las cuestiones nuevas y emergentes que afectan a la aviación civil y se incitó a impulsar la ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional por los Estados.

---

<sup>1</sup> Los seis tratados de derecho aeronáutico internacional son: el *Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [artículo 50 a)]* (Doc. 10077) y el *Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 56)* (Doc. 10076) (Montreal, 2016) [Protocolos de 2016 sobre los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago]; el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Doc. 9740) (Montreal, 1999) (Convenio de Montreal de 1999); el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Doc. 9960) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Doc. 9959), (Beijing, 2010) (Convenio y Protocolo de Beijing de 2010); y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Doc. 10034) (Montreal, 2014) (Protocolo de Montreal de 2014).

Además de lo anterior, más de 150 participantes de Estados miembros y organizaciones internacionales asistieron a seminarios y talleres organizados por la LEB en las regiones de APAC, EUR/NAT y África Occidental y Central (WACAF) desde la A41, con el objetivo de dotar a las personas profesionales de la aviación de competencias para facilitar la aplicación del derecho aeronáutico por parte de su organización y poner de relieve los beneficios, procesos y requisitos para la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. Los eventos contaron con la ayuda de las oficinas regionales de la OACI, Estados (Senegal y Singapur) y organizaciones internacionales, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

La LEB también prestó asistencia a la Sección de instrucción mundial en aviación (GAT) para preparar e impartir el curso de la OACI de Derecho Aeronáutico Internacional (IALC), cuyo objetivo es, entre otros, promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El curso, en el que han participado más de 550 personas desde octubre de 2022, se ha impartido de manera presencial en la sede de la OACI y en las regiones, así como en instituciones de TRAINAIR PLUS por todo el mundo, y también virtualmente. En junio de 2024, se validó un segundo curso sobre temas de derecho aeronáutico internacional, el curso de responsabilidad civil y seguros en la aviación (ALIC).

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

En febrero de 2023 la LEB contribuyó a la realización de la segunda edición del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil (CALAF), que acogió la Sultanía de Omán. Más de 150 especialistas en temas jurídicos de más de 60 Estados y organizaciones internacionales participaron en el foro, en el que hubo ponencias y debates de personas asesoras jurídicas de los organismos de reglamentación de la aviación civil sobre temas jurídicos de actualidad, incluida la ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional.

En noviembre de 2024, el Reino Unido acogió la tercera edición del CALAF. Participaron en el evento 175 personas especialistas en temas jurídicos de 54 Estados y seis organizaciones internacionales. El foro conmemoró el 80º aniversario de la adopción del Convenio de Chicago y propuso debates sobre las mejores prácticas legales y regulatorias que están delineando el futuro de la aviación internacional, con participación de la industria, el mundo académico y profesionales del derecho.

#### **A41-5: 75º aniversario del Comité Jurídico de la OACI**

No se requieren medidas adicionales.

#### **A41-6: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

##### GANP

La Secretaría, junto con el Grupo de Estudio del GANP y sus grupos de trabajo, el Equipo Experto para Proyectos de ASBU y el Grupo Experto en Rendimiento del GANP, redactó, teniendo en cuenta los resultados de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), la octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea. Este proyecto de edición fue examinado por la Comisión de Aeronavegación en mayo de 2025, se presentó al Consejo para su aprobación en junio de 2025 y se presentará a la Asamblea de la OACI para su aprobación durante su 42º período de sesiones. Esta edición refleja las prioridades mundiales establecidas por la Asamblea de la OACI durante su 41º período de

sesiones y en el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI. Incluye una actualización de la estrategia GANP, el marco de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), orientación sobre la aplicación de un enfoque basado en el rendimiento, una actualización del área clave de rendimiento sobre el medioambiente y el área primordial de resiliencia, así como un prototipo de plataforma web para gestionar los planes regionales de navegación aérea y orientación para la elaboración de planes nacionales de navegación aérea.

#### GASP

La Secretaría, a través de las iniciativas del Grupo de Estudio del GASP, redactó la edición 2026-2028 del GASP, teniendo en cuenta los resultados de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14) y el cuestionario en línea sobre la actualización del GASP, que brindó una oportunidad para que las principales partes interesadas dieran su opinión específica sobre la edición 2023-2025 del GASP y aportaran sugerencias para la edición 2026-2028. El proyecto de documento se presentó a la Comisión de Aeronavegación (ANC) para su examen, y posteriormente al Consejo para su aprobación en mayo de 2025 antes de la A42. Además, se está revisando para finales de año el conjunto de textos y herramientas de orientación que lo acompañan, incluida la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial y los cursos en línea. Para contribuir a que los Estados elaboren y apliquen sus planes nacionales de seguridad operacional de la aviación, la OACI impartió cinco talleres en 2024. Se prevé impartir otros dos talleres en 2025. En 2024 también se estableció un grupo interno, el Comité de coordinación de planes regionales, que se reúne periódicamente para contribuir a la armonización y desarrollo oportuno de todos los planes regionales de seguridad operacional de la aviación mediante iniciativas coordinadas entre la sede y las oficinas regionales.

#### **A41-7: Apoyo a la política de la OACI en asuntos sobre espectro de radiofrecuencia**

El Consejo aprobó la postura de la OACI para la CMR-27 de la UIT y pidió al Secretario General que: a) la presente a la CMR-27 de la UIT; b) transmita la postura aprobada de la OACI a los Estados, organizaciones internacionales y organizaciones regionales de telecomunicaciones pertinentes, indicando la necesidad contar con su respaldo; y c) se asegure de que los recursos y la participación del personal de la Secretaría de la OACI en los grupos preparatorios regionales para esta conferencia, y durante la CMR-27, sean adecuados; Además, para promover la postura de la OACI y crear mayor conciencia sobre las cuestiones relacionadas con el espectro de frecuencias, además del taller realizado en APAC en febrero de 2025, la OACI llevará a cabo en 2025 y 2026 otros tres talleres preparatorios regionales para la CMR-27, con la asistencia de personas expertas del Grupo Experto en Gestión del Espectro de Frecuencias (FSMP). El objetivo de estos talleres es proporcionar orientación y compartir las mejores prácticas para colaborar con las autoridades nacionales del espectro y preparar y presentar las posturas nacionales en las reuniones del UIT-R.

#### **A41-8: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

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

#### **A41-8/c: “Resiliencia de los sistemas y servicios CNS/ATM de la OACI”**

Se celebraron varios talleres y simposios regionales para crear conciencia sobre el impacto de las interferencias de radiofrecuencia en el GNSS. Durante estos eventos, se enfatizó la necesidad urgente de implementar medidas de mitigación efectivas, que incluyen, entre otras, el desarrollo de infraestructura terrestre resiliente y una mejor coordinación civil y militar. Además, se emitió una declaración conjunta entre la OACI, la UIT y la OMI en la que se insta a los Estados a salvaguardar el GNSS contra las interferencias y/o la suplantación de señal, fomentando al mismo tiempo una mayor colaboración entre las autoridades encargadas de la reglamentación de radiocomunicaciones, de aviación civil, marítimas, de defensa y policiales. El grupo experto pertinente (Grupo Experto en Sistemas de Navegación) está examinando actualmente las tareas necesarias relacionadas con los servicios alternativos de posición, navegación y temporización (A-PNT), incluida la elaboración de soluciones para la prestación de servicios complementarios de PNT (C-PNT).

#### **A41-9: Nuevos participantes**

##### Aporte sobre RPAS:

El Grupo Experto en RPAS ha seguido elaborando disposiciones para permitir la categoría certificada de operaciones de aeronaves no tripuladas, a saber, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) operados internacionalmente, principalmente con arreglo a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), en espacio aéreo controlado y en aeródromos controlados. Con la adopción por parte del Consejo en marzo de 2024 de la nueva Parte IV – *Operaciones Internacionales – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia* del Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, ahora se dispone de los componentes básicos de un marco normativo para permitir la operación internacional de RPAS.

El Grupo de Estudio sobre Movilidad Aérea Avanzada (AAM SG) de la OACI se estableció en noviembre de 2022 y sirve de coordinador del trabajo de la OACI en el ámbito de la movilidad aérea avanzada con el propósito lograr la interoperabilidad y armonización en todo el mundo. Se le encargó desarrollar una visión integral de la movilidad aérea avanzada, realizar un análisis de brechas existentes en las disposiciones de la OACI y presentar recomendaciones de trabajo futuro que sirva de base para el desarrollo seguro de las operaciones de AAM. El AAM SG también está desarrollando textos de orientación mejorados para facilitar las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y sistemas de gestión del tránsito de los UAS (UTM).

El primer Simposio sobre movilidad aérea avanzada (AAM 2024) de la OACI que tuvo lugar del 9 al 12 de septiembre de 2024 en Montreal, (Canadá), se centró en los conceptos clave de la AAM, como las aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL), los vertipuertos, la automatización, los marcos de confianza y la integración del espacio aéreo. Se señalan a continuación las principales cifras del AAM 2024: 1400 inscripciones, 76 Estados miembros, 51 expositores y patrocinadores, 17 demostraciones estáticas, 199 ponentes y moderadoras/es, y 850 participantes en el Día de la Familia.

#### Información sobre operaciones en el espacio aéreo superior (HAO)

La OACI publicó una comunicación a los Estados sobre las operaciones en el espacio aéreo superior con una encuesta para recopilar información pertinente de los Estados sobre su participación en este sector emergente. Las respuestas sirvieron de información para determinar los próximos pasos, que incluyen la preparación de textos de orientación para los Estados que probablemente adoptarán sistemas de plataformas a gran altitud (HAPS) en los próximos años, así como la implementación de la recomendación 3.1/7 – *Operaciones en el espacio aéreo superior* de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14). El ATMRPP inició el desarrollo de una visión holística, así como un concepto operacional mundial para el espacio aéreo superior (HAO), mientras que el Grupo Experto en Separación y Seguridad Operacional del Espacio Aéreo (SASP) continuó trabajando en las disposiciones relacionadas con el tránsito seguro y eficiente de las aeronaves a través del espacio aéreo controlado.

#### **A41-10: Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea**

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

#### **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 (COVID-19), y para que la aviación sea más resiliente en el futuro**

El Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) continúa colaborando con las partes interesadas internas y externas para desarrollar textos de orientación y ayudar con la implementación de las disposiciones relacionadas con la salud del Anexo 9 – *Facilitación*. Esto se logra a través de las actividades de los grupos de trabajo del CAPSCA y las reuniones regionales y talleres de capacitación anuales del CAPSCA.

#### **A41-12: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecte los viajes aéreos**

La estrategia, el marco y la gobernanza propuesta del CAPSCA se han actualizado de conformidad con el Plan de Actividades de la OACI, el plan estratégico actual y el Plan Estratégico para 2026-2050 de la OACI. La OACI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han puesto en marcha un memorando de acuerdo, que incluye un plan de trabajo detallado. Se está revisando la colaboración con el objetivo de fortalecer aún más la cooperación mediante la sustitución del MoU por un acuerdo más amplio y vinculante entre la OACI y la OMS.

La Sección de Medicina Aeronáutica sigue colaborando con los Estados, la industria y los círculos académicos mediante reuniones mensuales de los grupos de trabajo de certificación médica aeronáutica y salud mental, reuniones semestrales del Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG) y la participación en conferencias internacionales pertinentes. Se están actualizando los manuales pertinentes con el fin de aprovecharlos para la elaboración del Plan de Gestión de la Salud en la Aviación y los PANS-Salud. Debido a la limitación de recursos y presupuesto los resultados previstos están retrasados.

La lista maestra de salud de la OACI se sigue manteniendo con la colaboración del Gobierno de Luxemburgo. La continuidad de este servicio a largo plazo se ha logrado mediante la firma, en marzo de 2025, de un nuevo contrato operativo para el PKD de la OACI. El nuevo sistema PKD, que entrará en funcionamiento en marzo de 2026, incluirá todos los servicios necesarios para el funcionamiento continuo de la lista maestra de salud. Esto permitirá el intercambio inmediato de certificados a escala internacional para verificar las constancias sanitarias electrónicas y digitales en los viajes aéreos, si es necesario.

#### **A41-13: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación**

En lo que respecta a la salud, la Sección de medicina aeronáutica y el CAPSCA siguen colaborando con la OMS, los Estados, la industria y el mundo académico para elaborar estrategias intersectoriales mundiales y regionales armonizadas, basadas en los riesgos, basadas en evidencias y prácticas para su aplicación en el entorno operacional de la aviación. La elaboración de los textos de orientación y la contribución a la implementación se logran a través de las actividades de los grupos de trabajo de medicina aeronáutica y el CAPSCA, las reuniones regionales del CAPSCA y los talleres de capacitación en medicina aeronáutica.

La estrategia de reducción del riesgo de desastres se tratará como parte del marco mundial de la OACI sobre preparación y respuesta ante crisis, que se está elaborando de conformidad con las áreas de interés prioritario aprobadas por el Consejo de la OACI.

El mecanismo de Equipos de Coordinación de Contingencias (CCT) se ha utilizado ampliamente para responder a la mayoría de las crisis que se presentaron e interrumpieron las operaciones de vuelo, relacionadas con catástrofes naturales, conflictos armados, problemas técnicos, sanitarios, fenómenos meteorológicos violentos y otros sucesos. Los CCT y el Grupo Experto en Asistencia Humanitaria y Reducción de Desastres en la Aviación (HADRA) realizaron la coordinación con las organizaciones de las Naciones Unidas pertinentes.

Se han llevado a cabo talleres y webinarios en todas las regiones de la OACI con la contribución de la OACI y el Programa Mundial de Alimentos (PMA) para crear conciencia y mejorar la coordinación con los Estados y otras partes interesadas para facilitar la respuesta de las Naciones Unidas a las crisis y el suministro de ayuda humanitaria.

#### **A41-14: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares**

En su 41º período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la resolución A41-14 en la que se alienta a los Estados a que establezcan leyes, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares.

En este sentido, el Grupo de trabajo sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares del Grupo Experto en Facilitación continúa trabajando en el mejoramiento del monitoreo del cumplimiento y en la actualización de los textos de orientación, incluidos el Doc 9973 y el Doc 9998. Este grupo también trabaja activamente para determinar y allanar los obstáculos a la implementación, al tiempo que explora soluciones viables para que los Estados reciban orientación y modelos actualizados para la implementación efectiva de las disposiciones pertinentes.

A fin de reforzar la implementación, la OACI elaboró un paquete de asistencia para la implementación (iPack) dedicado a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF). Este conjunto de medidas autónomo tiene por objeto ayudar y orientar a las autoridades estatales en la aplicación eficaz de la política de la OACI sobre el AAAVF.

El Segundo Simposio de la OACI sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF 2024), celebrado en Haarlem (Reino de los Países Bajos) del 26 al 28 de noviembre de 2024, recalcó la urgente necesidad de contar con estructuras de respaldo sólidas para las familias de las víctimas. Entre los temas clave, se incluyeron la defensa de las víctimas, la gestión de crisis y la aplicación y vigilancia de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

En consonancia con las recomendaciones del AAAVF 2021 y los resultados del AAAVF 2024, se están elaborando las enmiendas propuestas a la resolución A41-14 y a las prioridades del programa para el trienio 2026-2028 para alinearse con estos acontecimientos recientes y progresar continuamente en este ámbito crítico.

#### **A41-15: Accesibilidad en la aviación civil internacional**

El Grupo de Trabajo sobre Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional (WGAA) del Grupo Experto en Facilitación de la OACI sigue reuniéndose en línea para cumplir su mandato. En consonancia con su mandato, el WGAA ha dado prioridad a la elaboración de la estrategia y el programa de trabajo de la OACI sobre accesibilidad en la aviación civil internacional. El WGAA desarrolló un proyecto de Estrategia de la OACI sobre Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional, que se prevé someter a la consideración de la Decimocuarta Reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/14) en diciembre de 2025. El WGAA también continúa reuniéndose en línea para avanzar en otros aspectos de su mandato.

En consonancia con la resolución A41-15 de la Asamblea, y el Año de la Facilitación, la OACI, en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), convocó un Simposio sobre Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional, en la sede de la OACI en Montreal, Canadá, el 2 y 3 de diciembre de 2024. Bajo el tema propuesto de “Un transporte aéreo inclusivo y universalmente accesible para las personas con discapacidad y movilidad reducida”, el simposio buscaba analizar la facilitación del transporte aéreo para las personas con discapacidad y movilidad reducida en aras de mejorar su experiencia de viaje por vía aérea, las dificultades así como las iniciativas de los Estados, la industria y demás partes interesadas, e incrementar la colaboración internacional para desarrollar soluciones efectivas en materia de accesibilidad.

#### **A41-16: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas**

Tras la publicación del Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación* (2023), el Grupo Experto en Facilitación en su decimotercera reunión celebrada del 26 de febrero al 1 de marzo de 2024, recomendó elevar los métodos recomendados 8.49 y 8.50 a la categoría de normas en la Enmienda 30 del Anexo 9. La elevación de los métodos recomendados 8.49 y 8.50 a la categoría de normas obliga a los Estados miembros a cumplir estas disposiciones. El 5 de noviembre de 2024, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 30 al Anexo 9 – *Facilitación*, y prescribió el 11 de julio de 2025 como fecha de aplicación de la misma. Además, se dedicó una sesión de mesa redonda a la “Trata de personas y la migración irregular” en el programa de la Conferencia de Facilitación de la OACI, en Doha, Qatar, celebrada del 14 al 17 de abril de 2025. La mesa

redonda tuvo por objetivo poner de relieve las soluciones viables para identificar los presuntos incidentes de trata de personas a través de la aviación civil y la necesaria coordinación entre los organismos estatales, los Estados y las partes interesadas, incluidos los explotadores de aeropuertos y aeronaves, y examinar también los protocolos que deben seguirse para establecer líneas claras de notificación a las fuerzas de seguridad sobre casos presuntos o reales de trata de personas y la impartición de una formación adecuada al personal de los explotadores de aeropuertos y de aeronaves en contacto directo con el público viajero.

#### **A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

La OACI sigue ayudando a los Estados a aplicar el Anexo 9 – *Facilitación* mediante instrucción especializada, textos de orientación, seminarios regionales, webinarios y otras herramientas como los iPacks. La OACI incrementó su colaboración y la sensibilización a escala mundial sobre la facilitación bajo los auspicios del Año de la Facilitación, mediante la organización de eventos como la Cumbre Mundial de Facilitación de la OACI, celebrada en Riad, Arabia Saudita, los días 21 y 22 de mayo de 2024, el Foro Mundial de Facilitación, celebrado en Bogotá, Colombia del 21 al 23 de octubre de 2024, el Segundo Simposio sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, celebrado en Haarlem (Países Bajos) del 26 al 28 de noviembre de 2024, el Simposio OACI/ACI/IATA sobre Accesibilidad en la Aviación Civil Internacional, celebrado en Montreal, Canadá, los días 2 y 3 de diciembre de 2024. A la luz de estos acontecimientos y de otros acontecimientos en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo, la OACI espera presentar una resolución de la Asamblea A41-17 revisada al Consejo para su examen y posterior presentación al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2025.

#### *Apéndice B – Medidas nacionales e internacionales para garantizar la integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y reforzar la seguridad*

La hoja de ruta revisada para la implementación del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) se publicó en el sitio web público de la Organización. La hoja de ruta incorpora normas y métodos recomendados (SARPS) actualizados y recientemente adoptados del anexo 9 – *Facilitación*, en consonancia con la estrategia TRIP de la OACI, y está diseñada para guiar a los Estados miembros en la aplicación de sistemas de identificación del público viajero seguros, interoperables y eficientes. Ayuda a los Estados en el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 y en la adopción de las especificaciones internacionales para los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) establecidas en el Doc 9303 – *Documentos de viaje de lectura mecánica*.

La octava edición del Doc 9303, que comprende 13 partes, se publicó en 2021 en el sitio web público de la OACI en todos los idiomas de la Organización. Desde entonces, la OACI, en colaboración con el Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG) y los expertos del Grupo de Trabajo 3 de ISO (WG3), ha seguido actualizando el Doc 9303 en preparación para la próxima novena edición. Esta próxima edición, prevista para 2027, incorporará informes técnicos recientes, introducirá terminología armonizada alineada con el Anexo 9 y reflejará especificaciones en evolución, como indicadores de tipo de documento normalizados, el establecimiento de conexión autenticada por contraseña (PACE) y la migración a la norma ISO/IEC 39794-5 de codificación biométrica.

A fin de facilitar la mejora de la autenticación de documentos y la futura interoperabilidad, la OACI desarrolló la Estructura de Datos de la OACI para Códigos de Barras (IDB), que armoniza todas las implementaciones de códigos de barras 2D relacionadas con la OACI en varios documentos de viaje. El IDB sienta las bases para una transición a largo plazo de la zona de lectura mecánica (ZLM) y facilitar la verificación segura de visados, documentos de viaje de emergencia y autorizaciones electrónicas de viaje (DTA).

Una innovación clave dentro del marco del TRIP es el desarrollo y la promoción de la credencial digital de viaje (DTC), que se basa en la infraestructura de seguridad de los MRTD electrónicos (eMRTD). La DTC es una representación digital segura e interoperable a nivel mundial de los datos del pasaporte que puede almacenarse en el dispositivo móvil de las/los viajeras/os y validarse antes del viaje, lo que permite mejorar la inspección previa, reducir el contacto físico en las fronteras y mejorar la facilitación de las personas viajeras. La OACI ha publicado los "Principios fundamentales de las credenciales digitales de viaje" y continúa perfeccionando la guía de implementación de DTC, incluidas las normas para la transmisión segura, la certificación de dispositivos móviles y la integración con procesos automatizados de control fronterizo.

Durante el trienio anterior, la OACI organizó una serie de eventos mundiales y regionales para facilitar la implementación de la Estrategia TRIP. Entre ellas se encuentran el Simposio anual TRIP, la Conferencia de Facilitación (FALC) de 2025 en Qatar, la Conferencia del Año de la Facilitación en Arabia Saudita, el Foro Mundial de Facilitación en Colombia y Camerún, y el Simposio Regional del TRIP en Kazajstán. Para seguir fomentando la capacidad de los Estados, la OACI ofreció cursos de formación sobre la estrategia TRIP tanto en línea como presenciales, que contó con más de 200 participantes de 40 países entre 2023 y 2025. Estas iniciativas complementaron las actualizaciones continuas de los textos de orientación, que siguen accesibles en el portal de publicaciones del TRIP de la OACI.

La participación en el PKD de la OACI siguió creciendo como resultado de su promoción durante la 41<sup>a</sup> Asamblea. En mayo de 2025, participaron 104 entidades emisoras de documentos. El uso del sistema también sigue mejorando, y la lista maestra de la OACI contiene ahora más de 500 certificados, en los que se confía sobre la base de una transferencia diplomática a la OACI.

El proyecto piloto de uso del PKD por parte del sector privado continúa, con 55 entidades que ahora participan y demuestran el interés de este grupo en utilizar los datos del PKD para aumentar la confianza en sus servicios relacionados con los documentos y participar en procesos colaborativos relacionados con los viajes. Se están haciendo planes para un programa de pago, que se lanzará en 2026.

En marzo de 2025 se firmó un nuevo contrato para las operaciones de PKD, que proporciona continuidad del servicio más allá de la fecha de finalización del contrato existente en marzo de 2026. El nuevo sistema también proporcionará servicios y capacidades mejorados para todos los participantes y usuarios y está diseñado para ser flexible a las necesidades y servicios futuros.

#### *Apéndice D – Sistemas de intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros*

La OACI sigue colaborando en el Programa de Viajes de las Naciones Unidas contra el Terrorismo. El programa tiene un enfoque que abarca a toda la Organización de Naciones Unidas en su conjunto a fin de asistir a los Estados miembros para que creen capacidades que les permitan prevenir, detectar, investigar y perseguir delitos terroristas y otros delitos graves, lo que abarca los viajes conexos, mediante la recopilación y análisis de datos, incluidos los contenidos en la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) y el registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR), de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad, los SARPS del Anexo 9 y otras obligaciones derivadas del derecho internacional. Esto incluye la contribución a la redacción de legislación para establecer un sistema API y en la recopilación, el tratamiento, el uso y la protección de los datos PNR, así como el establecimiento de una capacidad operativa para procesar y utilizar los datos de los pasajeros en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia grave en consonancia con las normas internacionales y los principios de derechos humanos.

#### **A41-18: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

La Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones solicitó que el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), que había estado en funcionamiento durante cinco años en ese momento, se actualizara para tener en cuenta las enseñanzas extraídas y reflejar los avances que se han producido desde 2017. En consecuencia, el Grupo de Trabajo sobre el GASeP del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación elaboró la segunda edición del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) como un documento estratégico para guiar a los Estados, la industria y la OACI en sus iniciativas para mejorar la seguridad de la aviación, el cual fue aprobado por el Consejo en junio de 2024.

El nuevo GASeP reafirma el objetivo ambicioso de lograr y sostener un sistema mundial de seguridad de la aviación sólido que se sustente en la implementación total y efectiva de las normas de seguridad de la aviación de la OACI en todos los Estados miembros. Una característica nueva de la segunda edición del GASeP es el monitoreo de los avances mediante una combinación de informes voluntarios y resultados del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA), utilizando hitos para evaluar el progreso mundial. Se anima a los Estados y a la industria a aprovecharlos a la hora de establecer objetivos nacionales y desarrollar una hoja de ruta para alcanzar el objetivo ambicioso común.

Desde la entrada en vigor de la segunda edición del GASeP, se han llevado a cabo iniciativas de divulgación para promoverlo. Entre ellas se encuentran las siguientes mesas redondas internacionales: una que tuvo lugar el 7 de noviembre de 2024 en Dubái (Emiratos Árabes Unidos); y otra que tuvo lugar durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024 el 10 de diciembre de 2024, celebrada en Mascate, Sultanato de Omán. Estos eventos sirvieron como una plataforma útil y eficaz para la colaboración y el diálogo sobre el nuevo GASeP y sobre el avance de la seguridad de la aviación.

Con el objetivo de dar marcha al nuevo GASeP y a la vez dar tratamiento a los retos emergentes en la aviación, se convocó un segmento ministerial de alto nivel el 11 de diciembre de 2024 durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024, cuyo anfitrión fue la Administración de Aviación Civil de Omán y que tuvo lugar en Mascate del 9 al 12 de diciembre de 2024. Diez ministras y ministros participaron en ese evento, de los cuales siete formularon declaraciones orales. En el evento se reafirmó el compromiso de los Estados de mejorar la seguridad y la ciberseguridad de la aviación y se proporcionó orientación de las políticas, contribuyendo así a que avance el nuevo objetivo estratégico: Todos los vuelos son seguros. El segmento ministerial de alto nivel culminó con la adopción de la Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación, con los siguientes objetivos principales:

- reconocer que la seguridad y la ciberseguridad de la aviación son fundamentales para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y requieren que se les dé prioridad y se les dote de los recursos adecuados;
- entender que la inexistencia percibida de incidentes importantes de seguridad o ciberseguridad en la aviación no equivale a que haya un riesgo reducido, y que sigue siendo esencial adoptar medidas proactivas; y
- lograr una mayor cooperación mundial para contrarrestar las amenazas emergentes, incluidos los ciberataques y las amenazas internas, al tiempo que se crean marcos de seguridad resilientes para el futuro.

La importancia fundamental de mitigar los riesgos para la aviación civil sobre las zonas de conflicto y cerca de esas zonas también recibió una renovada atención durante la 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, luego del derribo del vuelo 752 (PS752) de Ukraine International Airlines en 2020. La 41ª Asamblea pidió a la OACI que priorizara el programa de trabajo relacionado con las zonas de conflicto, incluida la revisión y actualización del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084), publicado originalmente en 2018.

En consecuencia, se publicó la tercera edición del Doc 10084, y el documento actualizado amplían los consejos para los Estados y los explotadores sobre los riesgos que plantean los misiles tierra-aire (SAM), incluidos los misiles balísticos, los misiles superficie-superficie (SSM) y los ataques aire-aire, y se proporciona orientación sobre cómo llevar a cabo cierres del espacio aéreo en zonas de conflicto y reevaluar el espacio aéreo en dichas zonas después de un conflicto. También se incorporan nuevas directrices para la armonización de la evaluación y comunicación de riesgos. Esta versión revisada está disponible desde octubre de 2023 y puede descargarse en el sitio web público de la OACI en los seis idiomas de la Organización (<https://www.icao.int/aviation-security-policy-section/Conflict-Zones>).

Reconociendo la importancia de la divulgación para una implementación efectiva, la OACI ha formulado y aplicado una estrategia que incluye: comunicados de prensa, actividades de concientización en eventos regionales y mundiales de la OACI, así como la producción de un video promocional en los medios sociales. Además, durante la Semana OACI de la Seguridad de la Aviación 2024 (Mascate, Omán, del 9 al 12 de diciembre de 2024), se dedicó una sesión a la coordinación y colaboración cívico-militar y a la innovación para operaciones seguras. En dicha sesión se pusieron de relieve los riesgos que corren los vuelos de aviación civil que operan sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, en particular en tiempos de incertidumbre e inestabilidad. Se hizo hincapié en la importancia fundamental de fomentar la colaboración y la coordinación entre las partes interesadas de la aviación civil, así como la cooperación entre las autoridades civiles y militares, como elementos esenciales para mantener la seguridad operacional y la seguridad de las operaciones de aviación frente al agravamiento de los conflictos.

Desde septiembre de 2024, y en cooperación con el Comité Consultivo de Cielos Más Seguros y el respaldo de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) para las actividades en Europa y África, la OACI concluyó seis seminarios regionales de sensibilización sobre procesos de evaluación de riesgos y el Doc 10084, celebrados en las regiones de la OACI: Bangkok (Tailandia), Almaty (Kazajstán), Marrakech (Marruecos), Santo Domingo (República Dominicana), El Cairo (Egipto) y Nairobi (Kenya).

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

A fin de dar cumplimiento a la resolución A41-18, Apéndice D sobre el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), la Secretaría continuó la evaluación de la implementación sostenible y efectiva de las normas del Anexo 17 y las normas relacionadas con la seguridad del Anexo 9, empleando un procedimiento de priorización basado en riesgos y centrado en los resultados, haciendo énfasis en que las deficiencias graves se traten de manera oportuna. Desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024, se llevaron a cabo 114 actividades USAP-CMA, que incluyen auditorías *in situ* y documentales, misiones de validación, seminarios regionales, cursos de instrucción para personal de auditoría y sesiones de instrucción técnica en línea para el personal de auditoría.

En consulta con los Estados miembros por conducto del Grupo de estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA, la Secretaría siguió mejorando la eficacia del programa. Algunos de los aspectos más destacados son:

- a) revisión de las preguntas del protocolo (PQ) USAP-CMA para reflejar la enmienda 18 del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, así como las enmiendas 29 y 30 del Anexo 9 – *Facilitación*;
- b) adopción de un sistema de archivo cifrado para toda la información confidencial relacionada con auditorías, junto con un mecanismo seguro para enviar y recibir material confidencial;
- c) adopción de un indicador revisado para medir el cumplimiento de las normas del Anexo 17, a fin de proporcionar una representación más exacta de los niveles de cumplimiento de los Estados y de sus iniciativas para aplicar las normas del Anexo 17;
- d) realización de un análisis anónimo y confidencial para explorar posibles formas de compartir información útil sobre las causas fundamentales de las SSeC confirmadas con otros órganos del grupo experto, para mejorar aún más la capacidad de identificar tendencias y razones de incumplimiento por parte de los Estados miembros;
- e) preparación de la creación de un portal de aplicaciones de seguridad de la aviación, donde se centralizaría el acceso seguro a todas las plataformas existentes relacionadas con AVSEC (como la AVSECPAEDIA, la AUID, la red de POC y el EFOD). Esto también podría proporcionar a los Estados acceso directo y seguro a la auditora/el auditor principal, permitiendo así el acceso a informes y estadísticas, y permitiría cargar los planes de medidas correctivas (CAP) y otra documentación, minimizando así la necesidad de intercambios de correo electrónico;
- f) ajuste del proceso de programación de auditorías de USAP CMA, para proporcionar más aviso previo a los Estados y ayudar a reducir el número de solicitudes de aplazamiento.

Además, la Secretaría continúa:

- a) preparando un boletín semestral y proporcionando sesiones anuales de instrucción en línea para auditoras/es del USAP-CMA, a fin de reforzar más aún las iniciativas de instrucción periódica;
- b) publicando la lista de coordinadoras/es nacionales y su información de contacto en el portal seguro del USAP; y
- c) publicando un análisis anual del USAP-CMA de los resultados de las auditorías en el portal seguro del USAP.

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

De conformidad con la resolución A41-18 de la Asamblea, y como se reconoce en los objetivos prioritarios del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), una de las finalidades de la OACI es prestar asistencia específica para resolver las deficiencias de seguridad que se han detectado en los Estados miembros. El objetivo primordial de la asistencia en materia de seguridad de la aviación y facilitación es contribuir a que los Estados miembros puedan resolver las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) identificadas a través del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI y prestarles asistencia para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

Los planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) se conciben específicamente para un Estado con base en los resultados de una evaluación de necesidades y en los requisitos de asistencia de dicho Estado; los planes pueden iniciarse tras una auditoría USAP o por solicitud del Estado. Cada fase de un ASIP tiene indicadores de rendimiento, condiciones y medidas de aseguramiento de la calidad que deben cumplirse antes de iniciar la fase siguiente del plan. Por lo tanto, la capacidad de un Estado para completar un ASIP depende de muchos factores, incluyendo la capacidad de la OACI de proporcionar asistencia al Estado y la capacidad del Estado de cumplir las condiciones del ASIP para implantar mejores medidas de seguridad. Durante el trienio de 2023–2025, hubo 13 ASIP activos, de los cuales se terminaron tres. Se han solicitado otros cinco ASIP.

El programa de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI administró la impartición de siete cursos de instrucción en seguridad de la aviación y nueve talleres de seguridad de la aviación. Para ofrecer instrucción en seguridad de la aviación a todos los Estados miembros en el marco de la iniciativa Ningún país se queda atrás, el programa también administra la red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC). Actualmente hay 35 miembros de la red ASTC funcionando en las siete regiones de la OACI. En los años 2023 y 2024 combinados, a través de la red ASTC, se llevaron a cabo en total 78 eventos de instrucción de seguridad de la aviación patrocinados por la OACI, que beneficiaron a 1 202 especialistas en seguridad de la aviación procedentes de 103 Estados miembros.

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

#### **A41-19: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

La OACI sigue abogando por la ratificación universal del Convenio de Beijing de 2010 y el Protocolo de Beijing de 2010 en todos los foros nacionales e internacionales. Se promueve la ratificación de estos instrumentos en todas las actividades relacionadas con la ciberseguridad de la aviación que la OACI lleva a cabo o en las que participa.

La coordinación entre los grupos expertos, así como entre las personas expertas de la Secretaría, ha mejorado constantemente durante el último trienio, en consonancia con el nuevo mecanismo para abordar la ciberseguridad de la aviación en la OACI. El nuevo Plan de Actividades de la OACI proporciona una plataforma para fomentar la colaboración en temas transversales, incluida la ciberseguridad de la aviación.

#### **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**

En respuesta a la solicitud de la Asamblea de información actualizada sobre las tendencias ambientales mundiales relativas el ruido de las aeronaves, los gases de efecto invernadero (GEI) y las emisiones que afectan a la calidad del aire local (LAQ), el CAEP ha actualizado estas tendencias.

Con respecto al ruido de las aeronaves, el CAEP/13 acordó recomendar las enmiendas del Anexo 16, Volumen I – *Ruido de las aeronaves*, y del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen I – *Procedimientos de homologación acústica de las aeronaves*, para la consideración del Consejo, incluido el nuevo capítulo sobre una norma relativa al ruido en el aterrizaje y despegue (LTO) aplicable a los tipos

de aviones supersónicos, así como un nuevo capítulo sobre una norma más rigurosa de ruido en el LTO para nuevos tipos de aviones subsónicos como resultado de los análisis integrados de rigurosidad dual de ruido y CO<sub>2</sub>.

Con respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub>, como resultado de los análisis integrados de rigurosidad dual de ruido y CO<sub>2</sub>, el CAEP/13 acordó recomendar las enmiendas del Anexo 16, Volumen III – *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*, y el Doc 9501, Volumen III – *Procedimientos para la certificación respecto de emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*, para la consideración del Consejo, con normas más rigurosas de emisiones de CO<sub>2</sub> para los nuevos tipos de aviones subsónicos y para los tipos de aviones subsónicos en producción.

La OACI también sigue colaborando con otros organismos de las Naciones Unidas (ONU) para promover la acción relacionada con la protección del medioambiente y contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, incluida la contaminación por plásticos y la diversidad biológica.

#### **A41-21: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático**

Como se solicitó en la resolución A41-21, la OACI y sus Estados miembros, junto con todas las partes interesadas pertinentes, lograron avances sustanciales en el tratamiento de las emisiones de la aviación internacional, procurando a la vez que el liderazgo continuo de la OACI en la aviación internacional y el cambio climático sea ampliamente reconocido por otras organizaciones internacionales y del sistema de las Naciones Unidas.

En particular, para hacer avanzar la transición hacia fuentes de energía más limpias y renovables para la aviación, la OACI convocó la tercera Conferencia sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3), en noviembre de 2023, en la que se acordó el marco mundial de la OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, y tras la cual el Consejo aprobó en junio de 2024, de 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 regulatorio; 3) ayuda para la implementación; y 4) financiación.

En respuesta a la resolución A41-21, párrafo 9, y la solicitud posterior del Consejo, al igual que el marco mundial OACI adoptado en la CAAF/3, el CAEP elaboró la metodología de monitoreo y notificación del LTAG (LMR), que combina una evaluación retrospectiva para hacer el seguimiento del desempeño real de la aviación internacional por referencia a los hitos, como el establecido por la CAAF/3, junto con una evaluación prospectiva de cara a 2050. Junto con las evaluaciones retrospectiva y prospectiva, el CAEP también elaboró un enfoque escalonado para la metodología de LMR que abarca una metodología central (nivel 1) y otras mejoras que requieren recursos y capacidades de datos y modelación adicionales (niveles 2 y 3). Este enfoque escalonado permite una implementación gradual de la metodología de LMR.

Se crearon y se han actualizado constantemente las herramientas OACI de seguimiento de energías limpias para monitorizar el avance del marco mundial OACI y sus cuatro elementos constitutivos. La OACI también siguió brindando ayuda a los Estados para la elaboración y actualización de sus planes de medidas voluntarias para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para marzo de 2025, 150 Estados, que representan más del 99% del tráfico aéreo mundial, habían presentado ya sus planes de acción estatales. La OACI también celebró eventos anuales de evaluación del LTAG para supervisar los progresos en la aplicación del LTAG y el marco mundial.

El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF) de la OACI también ha resultado exitoso. En marzo de 2025, 106 Estados y 123 organizaciones se habían adherido al programa ACT-SAF. Las 18 de sesiones de instrucción de la serie ACT-SAF ha ofrecido a los asociados capacitación integral sobre una variedad de temas importantes relacionados con los SAF; los estudios en el marco del ACT-SAF siguen progresando con 22 estudios de factibilidad de SAF y estudios de implementación comercial actualmente en proceso de implementación o planificación.

Con el fin de facilitar la financiación y la inversión para la consecución del LTAG, la OACI ha estado impulsando el polo de inversión Finvest, incluso mediante el acuerdo con IRENA para establecer un módulo del polo Finvest para la plataforma de Financiación Aceleradora de la Transición Energética (ETAF) de IRENA.

La OACI siguió participando en la iniciativa de las Naciones Unidas sobre la neutralidad climática mediante la provisión y actualizaciones periódicas de la calculadora de emisiones de carbono de la OACI (ICEC), que es la herramienta oficial para calcular las emisiones de los viajes aéreos de las entidades de las Naciones Unidas. En 2024, 58 entidades de la ONU calcularon sus emisiones de viajes aéreos utilizando la ICEC.

#### **A41-22: 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)**

En la resolución A41-22 se pide al Consejo que siga supervisando y actualizando el marco de implementación del CORSIA, tal como se ha hecho desde el establecimiento del plan en 2016, con la contribución de su Comité de Clima y Medioambiente (CEC), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

En marzo de 2023, el Consejo adoptó la enmienda del Anexo 16, Volumen IV, que refleja los ajustes de las características de diseño del CORSIA de la resolución A41-22 y las recomendaciones técnicas de la reunión CAEP/12 de febrero de 2022. Las enmiendas pasaron a ser aplicables como segunda edición del Anexo 16, Volumen IV, el 1 de enero de 2024.

En octubre de 2023, la OACI publicó la tercera edición del Doc 9501, Volumen IV, que contiene orientación técnica sobre la implementación del CORSIA, actualizada por el CAEP para ayudar a las partes interesadas pertinentes en la implementación de los SARPS de la segunda edición del Anexo 16, Volumen IV.

La reunión CAEP/13 de febrero de 2025 recomendó nuevas enmiendas técnicas del Anexo 16, Volumen IV y del Doc 9501, Volumen IV, para su consideración por el Consejo.

Desde la última Asamblea, el Consejo ha seguido examinando y aprobando las actualizaciones de los documentos de la OACI relacionados con los cinco elementos para la implementación del CORSIA. Por ejemplo, el número de Estados voluntarios ha seguido aumentando hasta alcanzar los 126 Estados (2024) y los 129 Estados (2025). El número de Estados voluntarios para 2026 se determinará a finales de junio de 2025.

En cuanto al sistema MRV del CORSIA, en marzo de 2024 la OACI actualizó el Registro Central del CORSIA (CCR), en consonancia con los requisitos de notificación actualizados contenidos en la segunda edición del Anexo 16, Volumen IV. Desde la última Asamblea, los Estados han notificado las emisiones de CO<sub>2</sub> a través del CCR para los tres años de la fase piloto del CORSIA (es decir, 2021, 2022 y 2023), alcanzando una cobertura del 99% de notificación de emisiones de CO<sub>2</sub> sin precedentes en 2023.

Con respecto a los requisitos de compensación del CORSIA, la OACI ha publicado ediciones anuales de su documento *CORSIA Annual Sector's Growth Factor* (SGF) [Factor de crecimiento sectorial anual del CORSIA (SGF)], que contienen el valor del SGF para los años 2021, 2022 y 2023. Dado que los valores del SGF<sub>2021</sub>, SGF<sub>2022</sub> y SGF<sub>2023</sub> son cero, no se han acumulado requisitos de compensación en la fase piloto del CORSIA.

Desde la última Asamblea el Consejo, con el respaldo técnico proporcionado por el CAEP, ha actualizado periódicamente los cinco documentos de la OACI relacionados con los combustibles admisibles en el CORSIA (CEF), incluidas las actualizaciones de los criterios de sostenibilidad, los valores predeterminados y las metodologías para determinar las emisiones del ciclo de vida de nuevas fuentes y vías de producción de combustible, así como el marco para los mecanismos de certificación de la sostenibilidad (SCS).

El Órgano Técnico Asesor (TAB) ha estado evaluando los programas de unidades de emisiones para recomendar la admisibilidad para suministrar unidades de emisión admisibles en el CORSIA (CEEU). Tras la evaluación del TAB de 2024, 11 programas pueden suministrar CEEU para la fase piloto del CORSIA (2021-2023), mientras que seis programas pueden suministrar CEEU para la primera fase del CORSIA (2024-2026). El TAB sigue proporcionando al Consejo actualizaciones periódicas sobre el posible suministro de CEEU, basándose en la información de esos programas admisibles.

El Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI siguió prestando asistencia a los Estados en la implementación del CORSIA. Las asociaciones de colaboración en el CORSIA actualmente incluyen a 130 Estados que contribuyen y que solicitan ayuda para mantener una implementación oportuna y sólida del CORSIA. La OACI también siguió elaborando y actualizando material de divulgación sobre el CORSIA, incluidas las preguntas frecuentes (FAQ), los boletines mensuales del CORSIA y las actualizaciones periódicas del material titulado *Navigating CORSIA*.

En marzo de 2023, el Consejo inició su trabajo sobre la revisión periódica del CORSIA de 2025 con la contribución técnica del CAEP. El Consejo examinará la última versión de las aportaciones y análisis técnicos del CAEP en junio de 2025, para la entrega del informe del Consejo al 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

#### **A 41-23: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

Para implementar la resolución A41-23, la OACI emprendió una transformación ambiciosa vinculada al Plan de Actividades de 2023-2025 elaborado, siguiendo los principios de la Gestión basada en resultados (RBM) y siguiendo sistemáticamente a una planificación estratégica.

La planificación estratégica avanzó mediante la adopción del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y la elaboración del Plan de Actividades de 2026-2028, guiado por un grupo consultivo establecido por el Consejo. Estos instrumentos de planificación reflejan las esferas prioritarias de la OACI y se elaboraron utilizando la Gestión basada en resultados (RBM). Se finalizó el Marco de monitoreo del desempeño con indicadores clave de efectos directos y productos (KPI), y se completó el plan operacional trienal con proyectos priorizados.

En cuanto a la gobernanza, el Consejo aprobó el Marco de rendición de cuentas de la OACI en su 232º período de sesiones y comenzó la fase 2 de puesta en práctica, que incluye nuevos mecanismos de gobernanza interna, un marco de delegación de autoridad e indicadores de desempeño en ocho pilares de rendición de cuentas. La gestión de riesgos institucionales (ERM) se transfirió a la Subdirección de Finanzas en 2024, y la OACI alcanzó la categoría de "Establecido" según el modelo de madurez de riesgos de las Naciones Unidas con pleno cumplimiento de los puntos de referencia de la Dependencia Común de Inspección (DCI). Sobre la base del Marco de gestión de riesgos institucionales, la OACI ha mejorado la adopción de decisiones basadas en el riesgo, así como los estados de control interno en los estados financieros. Se desarrollaron herramientas como el cuestionario de Declaración de Garantía de Gestión en formato digital para evaluar los controles internos, junto con registros de riesgos y módulos de instrucción regionales.

Los procesos de examen interno de la OACI, la planificación basada en el riesgo y la supervisión del Consejo permiten que se tengan en cuenta los nuevos acontecimientos durante el trienio. Paralelamente, la OACI avanzó en el fortalecimiento de las asociaciones y la movilización de recursos. Una nueva política de recuperación de costos y la estrategia de movilización de recursos promovieron la sostenibilidad presupuestaria. La Secretaría promovió el Plan Estratégico a nivel mundial y revisó el diseño institucional para mejorar la alineación. La OACI tuvo cuidado de evitar conflictos de intereses al formar asociaciones y gestionar la financiación voluntaria, incrementando al tiempo la transparencia mediante una mejor comunicación con los Estados miembros y las partes interesadas. Estas iniciativas han aumentado la participación de actores no tradicionales, y la OACI ha comenzado a aprovechar los conocimientos especializados externos de manera más sistemática.

La implementación contó con la Estrategia de Transformación de la Secretaría de la OACI (aprobada en 2022), un Equipo de Transformación dedicado y auditorías y evaluaciones coordinadas, incluidas las contribuciones del Comité Asesor sobre Evaluación y Auditoría (EAAC), la Oficina de Supervisión Interna y un auditor externo. Entre los resultados significativos cabe citar la puesta en marcha de una nueva intranet, la formación en materia de ética, el Marco de Ética de la OACI y el nombramiento de un ómbudsman.

En la transformación digital, la OACI obtuvo la certificación ISO 27001 tras completar su hoja de ruta de seguridad de la información y lanzó el sistema Quantum ERP bajo un consorcio liderado por el PNUD. Otros proyectos digitales incluyeron la herramienta para supervisión e información sobre el rendimiento institucional (CPMR), los SARPS y los sistemas de gestión de las relaciones con los clientes, el sistema de gestión de los servicios de idiomas, el proyecto de SARPS y el sistema de gestión de documentos, todos diseñados para agilizar los procesos, respaldar la presentación de informes centrados en los resultados y mejorar la eficiencia y el acceso a la información.

Se introdujo un nuevo objetivo de transformación, respaldado por el Consejo, y puesto en práctica a través de tres pilares básicos (transformación de la gente y la cultura, transformación digital y transformación organizacional) que comprende seis productos: gente y cultura, principios y valores, digitalización, modernización, gestión financiera y reformas organizacionales estratégicas. El objetivo de esta iniciativa es reorientar a la OACI como una organización moderna, adaptable y colaborativa que brinda mejores servicios a los Estados.

En general, las iniciativas de la OACI demuestran un fuerte compromiso con la reforma de procedimientos, gestión y administración en consonancia con el llamamiento de la resolución para modernizar la gobernanza, mejorar la supervisión, impulsar la calidad del lugar de trabajo y lograr operaciones transparentes y basadas en resultados que respondan a las dificultades habituales y emergentes.

#### **A41-24: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible**

Como se solicitó en la resolución A41-24, la OACI colabora con los Estados miembros mediante la actualización de la Política de la OACI sobre interacciones con partes externas, que el Consejo aprobó durante su 233º período de sesiones. La Política actualizada agiliza los procesos relacionados con la firma de acuerdos con partes externas y el uso del nombre y el emblema de la OACI, al tiempo que fortalece los procedimientos de diligencia debida aplicables. La Política, junto con el desarrollo de un Marco de diligencia debida integral, ha permitido a la Organización aprovechar más eficazmente los recursos y conocimientos especializados de sus asociados y partes interesadas. También contribuye a mejorar la sostenibilidad de los recursos financieros de la OACI, salvaguardando al mismo tiempo a la Organización contra los riesgos asociados con los compromisos externos.

En respuesta al pedido de la resolución A41-24 dirigido al Secretario General de la OACI, la Organización elaboró un análisis de las necesidades de aviación de los países en desarrollo sin litoral (PDSL) en consonancia con el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y sus objetivos estratégicos. El análisis de necesidades identifica brechas y oportunidades para mejorar la conectividad, la sostenibilidad y la seguridad operacional del transporte aéreo en los PDSL. El objetivo es facilitar el desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral mediante la mejora de la infraestructura y las políticas, la promoción de los objetivos ambientales con iniciativas ecológicas y la mejora del cumplimiento de los SARPS de la OACI. El análisis también promueve el desarrollo de capacidades, la transformación digital y la innovación para lograr un desarrollo de la aviación resiliente e inclusivo en los PDSL. El análisis de las necesidades de aviación de los países en desarrollo sin litoral de la OACI se elaboró en consulta con el grupo de trabajo oficioso sobre PDSL, que incluye representantes de los 32 PDSL.

#### **A 41-25: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

La aprobación por el Consejo de la “[Política sobre ayuda para la implementación que la OACI proporciona a los Estados](#)”, con el propósito de alinear la gestión de los programas de cooperación y asistencia técnicas de la OACI con el enfoque de “Una sola OACI”, contribuye a seguir avanzando hacia un enfoque más armonizado y de colaboración de todas las actividades de facilitación de la implementación en toda la Organización. Además, dicha política también tiene por objeto fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades, facilitación de la implementación, integrando estas iniciativas en el Plan de Actividades de la OACI para que la contribución a los Estados en todas las esferas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en su contenido y aplicación, independientemente de la fuente de asistencia o del mecanismo de financiación conexo.

En el trienio, la implementación de la política ha permitido mejorar la cooperación y la coordinación para evitar la duplicación y la redundancia y que la asignación de los limitados recursos de que dispone la Organización se lleve a cabo de una forma más eficiente. La aplicación de la política ha avanzado significativamente gracias a la labor del grupo de apoyo a la implementación (ISG) de la OACI en iniciativas clave como:

- i) la finalización de los procesos y procedimientos en el marco de la política;
- ii) el establecimiento y perfeccionamiento de una plataforma de ayuda para la implementación; y
- iii) la creación e implementación del Comité de fondos voluntarios.

El ISG también ha actuado como entidad coordinadora de los Equipos de acción para la implementación (IS-AT) establecidos para mejorar aún más la coordinación y los resultados del desarrollo de actividades en el seno de la OACI. El trabajo de los IS-AT ha sido decisivo para crear una cartera más sólida de nuevas oportunidades de actividades, que se han materializado en nuevos proyectos y actividades en todas las regiones de la OACI, a fin de contribuir a las iniciativas de diversificación geográfica.

#### **A41-26, Programa OACI de Igualdad de Género: promoción de la participación de las mujeres en el sector de la aviación mundial**

La Organización mantiene su compromiso de promover la igualdad de género a través de iniciativas que faciliten la aplicación de la resolución A41-26. Entre ellas figuran la incorporación de la igualdad de género en los procesos de planificación estratégica y en todas las esferas de trabajo pertinentes, las iniciativas encaminadas a mejorar la recopilación y el análisis de datos más allá del personal con licencia, así como la continua promoción, sensibilización y fomento de la capacidad en los Estados.

#### **A 41-27: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo**

El Consejo y la Secretaría se dedicaron en el trienio 2023-2025 a llevar a la práctica la resolución A41-27 de la Asamblea en las áreas de reglamentación económica, tributos, aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, datos y estadísticas de aviación y pronósticos y análisis económicos.

En materia de reglamentación económica, la OACI produjo orientación sobre políticas en favor de la liberalización del transporte aéreo internacional, como la inversión extranjera en las líneas aéreas y la liberalización de los servicios de carga. Se comenzó a trabajar en la actualización del modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) y en la convocatoria de la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) en 2026. El Consejo a su vez analizó aspectos reglamentarios de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y creó una plataforma exclusivamente dedicada al tema dentro del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo.

En el campo de la tributación, la OACI coordinó con la industria y el Comité de Cuestiones de Tributación de las Naciones Unidas para consensuar una respuesta a las propuestas de modificación del modelo de convenio de tributación de las Naciones Unidas que permitirían gravar las utilidades de las líneas aéreas en la fuente. Se envió una comunicación a los Estados para alinear sus posturas con los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632) a fin de evitar la doble imposición.

En referencia a los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, la OACI publicó la 10<sup>a</sup> edición del Doc 9082 y la 6<sup>a</sup> edición del Doc 9161. Además, elaboró orientación sobre las funciones de vigilancia de las fuentes de financiación, infraestructura e integración de UAS y AAM, y servicios de meteorología espacial. Respecto a estos últimos, se optó por desestimar la posibilidad de establecer un sistema de recuperación de los costos al no haber consenso entre los Estados.

Respecto de los datos y estadísticas de aviación, la OACI prácticamente alcanzó la meta de notificación universal de todos los Estados miembros, integró fuentes de datos oficiales y macrodatos y desplegó plataformas sofisticadas de inteligencia comercial con tableros de mando e índices de conectividad como herramientas de decisión basada en datos.

Para la elaboración de pronósticos, planificación y análisis económico, la OACI reforzó sus medios de pronosticación del tráfico y necesidades de personal, propuso un marco metodológico para el índice de competitividad de la aviación mundial y realizó estudios económicos para fundamentar la planificación de infraestructura, la inversión y la distribución de ingresos por servicios interlínea. El sistema de tarifa básica del transporte por correo aéreo ha seguido siendo la base de las liquidaciones de los costos de correo postal internacional y el comercio electrónico.

En vista de todos estos avances, el Consejo reexaminó exhaustivamente el texto de la resolución A41-27 y presentó una versión consolidada revisada a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea.

#### **A 41-28: Presupuestos para 2023-2024-2025**

Sección A: No se requieren medidas adicionales.

Sección B: No se requieren medidas adicionales.

Sección C: No se requieren medidas adicionales.

#### **A 41-29: Cuotas para el Fondo general propuestas para 2023, 2024 y 2025**

El Secretario General notificó a los Estados miembros sus cuotas para 2023 en las comunicaciones A 1/8-22/104, A 1/8-23/44 y A 1/8-23/65; para 2024, en las Comunicaciones A 1/8-23/74, A 1/8-24/56 y A 1/8-24/87; y para 2025 en las comunicaciones A 1/8-24/100 y A 1/8-25/55.

#### **A 41-30: Fondo de Capital Circulante**

No se requieren medidas adicionales.

#### **A41-31: Enmienda del Reglamento financiero**

La decimoséptima edición del *Reglamento financiero de la OACI* (Doc 7515/17) de 2023 se publicó como se aprobó en el 41º período de sesiones de la Asamblea.

#### **A41-32: Aprobación de las cuentas de la Organización correspondientes a los ejercicios económicos de 2019, 2020 y 2021 y examen de los respectivos informes de auditoría**

No se requieren medidas adicionales.

#### **A 41-33: Nombramiento del Auditor externo**

No se requieren medidas adicionales.

— FIN —