

# Informe anual del Consejo a la Asamblea 2025



INFORME ANUAL  
DEL CONSEJO  
A LA ASAMBLEA 2025

# ÍNDICE

## Mensaje del Presidente del Consejo

### 1. Los seis objetivos estratégicos de la OACI

- 1.1 Todos los vuelos son seguros y protegidos
- 1.2 La aviación es sostenible en términos medioambientales
- 1.3 La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo
- 1.4 Ningún País se Queda Atrás
- 1.5 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones
- 1.6 El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo

### 2. Elementos habilitadores

- 2.1 Mejora organizativa constante
- 2.2 Innovación
- 2.3 Igualdad de género y atracción de talentos hacia la aviación
- 2.4 Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera
- 2.5 Ética
- 2.6 Supervisión

### Apéndices

## MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO

Durante los últimos seis años, la OACI ha emprendido la senda de la transformación, guiada por una agenda clara de modernización y adaptación. Este empeño constante ha fortalecido la capacidad de la Organización para servir a todos los Estados miembros de forma más eficaz, mejorando la transparencia y la flexibilidad y fomentando la innovación. Al estimular el consenso y la confianza mutua, la OACI ha logrado que las decisiones que se toman tengan en cuenta los intereses colectivos de la comunidad de la aviación mundial. Esta voluntad de modernización sigue forjando nuestro progreso en una labor conjunta para erigir un futuro más resiliente, inclusivo y sostenible para la aviación internacional.

A través del Plan Estratégico a largo plazo de la OACI, los Estados miembros de la OACI han reconocido plenamente que las tecnologías, energías e ideas que transforman los vuelos ya están generando nuevos beneficios económicos y sociales. La visión estratégica de la OACI para esta transformación es clara: acceso al transporte aéreo para todo el mundo en 2050, sin víctimas mortales y cero emisiones netas de carbono.

El Consejo y la Asamblea de la OACI han alcanzado un consenso sin precedentes para que esta visión pueda lograrse. Las treinta y dos resoluciones del 42º período de sesiones de la Asamblea, con un récord de asistencia de 192 Estados miembros, articularán la labor futura. El respaldo por parte de la Asamblea al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) 2026–2028 intensificó la atención a los riesgos emergentes, con objetivos mundiales para contactos en la pista, fallos del sistema y turbulencias, mientras que la versión actualizada del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) incorpora estrategias para la resiliencia y el rendimiento ambiental, con referencias a la inteligencia artificial, la movilidad aérea avanzada y otras nuevas tecnologías.

La acción climática cobró más impulso. La Asamblea confirmó el objetivo ambicioso a largo plazo de cero emisiones netas del transporte aéreo internacional para 2050, adoptó nuevas herramientas de monitoreo y notificación para afianzar el progreso hacia dicho objetivo y confirmó que el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) es la única medida mundial basada en el mercado para las emisiones de la aviación internacional. La OACI también aceleró el progreso en combustibles sostenibles avanzados, nuevas materias primas y programas de unidades de emisiones.

La seguridad de la aviación y la facilitación han evolucionado para estar a la altura de las nuevas necesidades. La vigilancia se reforzó mediante el Equipo Especial del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA), y la identificación de personas viajeras mejoró con la Hoja de Ruta del Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros de la OACI (TRIP) y la Declaración de Doha. Las resoluciones también abordaron la reducción del riesgo de catástrofe, la accesibilidad, la asistencia a víctimas de accidentes, la trata de personas y las normas de facilitación.

El programa jurídico y económico avanzó con nuevas ratificaciones de tratados de derecho aeronáutico, actualizaciones del programa de trabajo jurídico y una renovada atención a cuestiones reglamentarias clave.

En consonancia con el Plan Estratégico de la OACI, también hemos avanzado en torno a los principales elementos habilitantes de nuestra visión: la innovación, el desarrollo humano y la reforma organizativa. La iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) llega ahora a todo el personal de la aviación, se ha lanzado una nueva política de innovación y una nueva hoja de ruta de normalización, y las reformas de gobernanza han aportado mayor transparencia y flexibilidad al trabajo de la OACI.

En 2025, la dirección del Consejo impulsó el avance constante en las actividades de la OACI y fortaleció los fundamentos jurídicos del transporte aéreo internacional, plasmado en la adopción por parte de la Asamblea de una nueva resolución que fomenta la colaboración de las partes interesadas en el desarrollo del derecho aeronáutico internacional. Con este marco en vigor, la comunidad de la aviación internacional está bien pertrechada para seguir avanzando en nuestros objetivos compartidos de seguridad operacional, sostenibilidad y acceso para todo el mundo.

## 1. LOS SEIS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI

El avance hacia la visión de la OACI de que el transporte aéreo sea seguro y sostenible para todo el mundo en 2050 está respaldado por los seis objetivos estratégicos que constan en el Plan Estratégico a largo plazo de la Organización, con logros significativos para cada objetivo en 2025.

Las mejoras en los marcos de seguridad operacional y seguridad de la aviación reforzaron los fundamentos para eliminar las víctimas mortales. A medida que el sector fue adoptando nuevas tecnologías y modelos operativos, los sistemas de gestión de riesgos de la OACI evolucionaron para que la innovación avanzara en paralelo con la seguridad operacional, lo que favoreció la adopción segura de nuevas soluciones críticas para la sostenibilidad medioambiental y amplió el acceso al transporte aéreo.

Las iniciativas medioambientales demostraron cómo la acción mundial coordinada puede acelerar el progreso hacia la descarbonización total y las correspondientes prioridades ambientales. La exitosa implementación de programas de monitoreo de emisiones y combustibles sostenibles demostró que la sostenibilidad ambiental puede alcanzarse al mismo tiempo que se amplía el alcance y los beneficios económicos de la aviación. Este progreso reforzó el crecimiento constante del sector al tiempo que creaba nuevas oportunidades para el desarrollo sostenible.

Las mejoras en la movilidad fluida y la implementación tecnológica suprimieron los obstáculos de acceso, mientras que las iniciativas de creación de capacidad permitieron que estos beneficios llegaran a todas las regiones. El fortalecimiento de los marcos legales y las herramientas económicas sentaron las bases para que los Estados miembros participaran plenamente en el crecimiento de la aviación, estimulando la consolidación de un sistema de transporte aéreo verdaderamente global e inclusivo.

A través de un progreso coordinado entre objetivos estratégicos, las bases para transformar la aviación han salido reforzadas.

## 1.1 Todos los vuelos son seguros y protegidos

1.1.1 En 2025, la OACI reforzó su liderazgo al propiciar que los Estados miembros avanzasen hacia el objetivo de cero víctimas mortales y fortaleció sus ambiciones generales de seguridad operacional y seguridad de la aviación al anticiparse y abordar los riesgos emergentes de la aviación civil. Al identificar rápidamente tendencias significativas y desafíos operacionales, la OACI adaptó el marco reglamentario internacional para dar respuesta de forma oportuna y efectiva. Se evaluó el progreso mediante sólidos programas globales de auditoría, cuyos resultados ofrecieron datos esenciales para la evolución normativa constante y las actividades específicas de creación de capacidad. Con esta fórmula integrada se aunaron la identificación de riesgos, la adaptación reglamentaria y la medición del rendimiento para apoyar a los Estados miembros y promover mejoras sostenidas en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación mundial.

### *Riesgos emergentes*

1.1.2 En 2025, el contacto anormal en la pista, la falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes (excluido el sistema motopropulsor) y los encuentros con turbulencias fueron reconocidos como categorías de riesgo nuevas y diferenciadas para la seguridad operacional de la aviación. El respaldo por parte de la Asamblea de la OACI a la edición 2026–2028 del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) fijó una nueva norma mundial para la gestión de riesgos.

1.1.3 La OACI también señaló riesgos emergentes para la seguridad de la aviación relacionados con el sabotaje, la interferencia externa y el uso malicioso de la tecnología. La proliferación de sistemas avanzados de movilidad aérea y la creciente implicación interna representaron nuevos desafíos, como los actos de delincuencia organizada y el sabotaje con fines políticos. Las cadenas de suministro de carga siguieron siendo vulnerables a sofisticados artefactos explosivos improvisados (IED) y dispositivos incendiarios. El terrorismo y las amenazas internas (incluida la ocultación de explosivos líquidos) persisten.

1.1.4 La OACI reforzó este año la comprensión y mitigación de las amenazas y riesgos cibernéticos para la aviación civil mediante la publicación de las *Consideraciones sobre ciberriesgos mundiales* (Doc 10213 – Distribución limitada) y la *Política Común de Certificados de Aviación* (Doc 10169) de la OACI, acompañada de cuatro seminarios regionales para Estados que combinaron la transferencia de conocimientos, el apoyo a la implementación y ejercicios simulados de incidentes cibernéticos. Las oficinas regionales de la OACI también favorecieron la implementación, dando prioridad a la dependencia del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), la resiliencia del control del tránsito aéreo (ATC) y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), el riesgo generado por terceros y la continuidad operacional.

### *Soluciones efectivas*

1.1.5 El GASP y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI dirigen y estructuran la labor de los Estados miembros para aplicar normas esenciales de aviación, de forma que el progreso hacia los objetivos de seguridad y protección de la OACI transcurra de forma armonizada y ágil. En 2025, los planes operativos y programas de trabajo de la OACI se implementaron en consonancia directa con el GASP y el GASeP, y los grupos regionales de coordinación sirvieron de plataforma básica para la planificación, evaluación y ejecución.

1.1.6 Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) adaptaron su trabajo a las prioridades del GASP, con indicadores clave de rendimiento y cuadros de referencia para abordar los riesgos más críticos, como sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista, las causas que provocan impactos contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) o la pérdida de control en vuelo (LOC-I), y los riesgos de colisión en un área de maniobras terminal (TMA).

1.1.7 La segunda edición del Plan de Acción Mundial sobre Seguridad Operacional en la Pista ofrece un conjunto unificado de prácticas recomendadas para todas las partes que intervienen en la seguridad operacional en la pista y favorece las mejoras coordinadas en los aeropuertos y en todo el sector. Este plan se implementó junto con el Plan de Acción Mundial para la Prevención de Incursiones en la Pista (GAPPRI) y el Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista (GAPPRE), acompañado además por la creación en los aeropuertos de equipos de seguridad operacional en la pista.

1.1.8 La vigilancia de la seguridad operacional de la aviación mundial se reforzó en 2025 con la adopción de la Enmienda 2 del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, que amplió los requisitos del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Esta enmienda amplía la cobertura de SMS a los explotadores de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), los organismos de mantenimiento aprobados que les prestan servicio y los explotadores de helipuertos certificados. También se incorporaron disposiciones para disponer de inteligencia de seguridad operacional que asista en la toma de decisiones en aviación.

#### *Auditoría y resultados*

1.1.9 El Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) y el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) permiten a los Estados Miembros priorizar sus actividades para implementar normas críticas de seguridad operacional y seguridad de la aviación. En 2025, estos programas permitieron identificar una nueva preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) y ocho nuevas preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). Ambos tipos de preocupación suponen una deficiencia urgente que representa un riesgo inmediato para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. El progreso se constató con la resolución de tres SSeC, esencial para restaurar la confianza de todas las partes interesadas.

1.1.10 Estos resultados se deben a:

- 15 auditorías y seis misiones de validación (con cuatro misiones de validación coordinada de la OACI y dos actividades de validación *ex situ*) en virtud del CMA del USOAP; y
- 28 auditorías y dos misiones de validación en virtud del USAP-CMA.

1.1.11 Además, se emitieron dos solicitudes de información obligatoria (MIR) según el CMA del USOAP. Una MIR es una solicitud formal emitida por la OACI durante las auditorías para obtener información esencial o aclaraciones de un Estado sobre su cumplimiento con las normas de seguridad operacional o seguridad de la aviación.

1.1.12 Se puso igualmente mucho empeño en reforzar los programas de auditoría. La OACI implementó 31 de las 42 recomendaciones del Grupo Asesor Ad Hoc del CMA del USOAP y se creó además un equipo especial encargado de dirigir las mejoras futuras del USAP-CMA. Las oficinas regionales utilizaron modelos de procedimientos operativos estándar (SOP), plantillas y hojas de ruta prácticas para mejorar la calidad de la planificación y normalizar los indicadores entre Estados.

## 1.2 La aviación es sostenible en términos medioambientales

1.2.1 En 2025, la OACI prosiguió con su visión general para la protección ambiental en la aviación internacional, apuntalando su compromiso de apoyar a los Estados miembros en el cumplimiento de ambiciosos objetivos climáticos y de sostenibilidad. Con su papel de liderazgo, la OACI trató de fortalecer el marco mundial de reducción de emisiones, evaluación del ruido y promoción de la innovación operacional y tecnológica en todo el sector. Al establecer procesos claros y uniformes para monitorear el progreso, adaptar las normas y facilitar la cooperación, la OACI posibilitó que los Estados miembros transformasen los objetivos medioambientales comunes —especialmente la ambición a largo plazo de cero emisiones netas de carbono para 2050— en actividades coordinadas y creíbles. Con esta fórmula integrada, la protección ambiental sigue siendo clave para la evolución de la aviación mundial, con avances avalados por la transparencia, la creación de capacidad y el compromiso compartido con la mejora constante.

*Logros de la OACI hacia el objetivo ambicioso a largo plazo de cero emisiones netas de carbono de la aviación internacional para 2050 (LTAG)*

1.2.2 La implementación de una nueva metodología de monitoreo e informes (LMR) del LTAG proporcionó un proceso normalizado para hacer un seguimiento de los avances del sector hacia cero emisiones netas de carbono por primera vez, con la posibilidad de recopilar y revisar datos de emisiones a nivel nacional.

1.2.3 La participación en los planes de acción estatales —estrategias nacionales para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación— alcanzó cifras sin precedentes. En 2025, 154 Estados presentaron planes nuevos o actualizados, abarcando más del 99 % del total mundial de toneladas-kilómetro de pago (RTK), la métrica de referencia para la actividad aérea. Las oficinas regionales proporcionaron apoyo en la implementación de las medidas de eficiencia operacional de los planes de acción estatales, con cuadros de indicadores regionales y datos estandarizados para un seguimiento creíble.

1.2.4 La OACI recibió la primera solicitud para la certificación de un combustible de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) en 2025, un hito importante en la labor de la Organización en pro de una energía de aviación más limpia. El LCAF, una categoría de combustible para aviones con emisiones reducidas durante el ciclo de vida, se evalúa de conformidad con las normas de sostenibilidad del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), una vez se confirmó en el 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025 que los criterios de sostenibilidad, la certificación y la evaluación de emisiones del ciclo de vida de CORSIA constituyen la referencia aceptable para determinar la admisibilidad.

1.2.5 Como parte de su programa de creación de capacidad para combustibles de aviación sostenibles (SAF), conocido como el Programa ACT-SAF (Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles), la OACI superó los 280 asociados, impartió más de 20 sesiones formativas e inició o completó más de 30 estudios de viabilidad en 2025. Las oficinas regionales también proporcionaron apoyo específico sobre las hojas de ruta de los SAF y promovieron las actividades del Programa ACT-SAF.

1.2.6 Además, se puso en marcha con éxito el polo de inversiones Finvest de la OACI con el objetivo de facilitar el acceso a la financiación para proyectos de descarbonización. La primera alianza de Finvest se forjó con la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) para crear Finvest@ETAF, un centro de emparejamiento financiero. Este canal de la Plataforma de Financiación Aceleradora de la Transición Energética de IRENA ofrece a los proyectos de SAF acceso potencial a varios miles de millones de dólares en financiación climática. El polo Finvest también cuenta con cuatro asociados del programa: Airbus, Boeing, GenZero e International PtX Hub.

Los asociados tendrán la oportunidad de examinar y respaldar proyectos, contribuyendo al programa de trabajo general de Finvest.

1.2.7 La reducción de emisiones basada en el mercado también alcanzó hitos fundamentales. Por primera vez, las aerolíneas tuvieron que compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> de 2024 en virtud del CORSIA, el plan mundial de compensación de carbono de la OACI para un crecimiento neutro en carbono. En 2025, 128 Estados presentaron informes de emisiones a través del Registro Central del CORSIA (CCR), con una cobertura del 99 % del CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Hay ocho programas de unidades de emisiones admisibles para suministrar unidades de emisiones en la primera fase de CORSIA (2024–2026), y cuatro programas tanto para la primera como para la segunda fase (2027–2029). Las asociaciones de colaboración ACT-CORSIA – apoyo estatal entre iguales para la implementación de CORSIA – se ampliaron a 141 participantes, con la incorporación de cinco nuevos Estados en 2025.

1.2.8 Además del progreso de la Organización en 2025 hacia el LTAG, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI fijó nuevos requisitos de ruido para aeronaves subsónicas y supersónicas, y comenzó a trabajar en normas más estrictas de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

1.2.9 Finalmente, la OACI ofreció nueva orientación sobre la planificación de la adaptación y resiliencia climática con la publicación del Informe de síntesis sobre la adaptación al cambio climático.

## 1.3 La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

1.3.1 En 2025, la OACI afianzó su compromiso para que la aviación brinde una movilidad fluida, accesible y fiable para todo el mundo, con un sistema global de transporte aéreo más resiliente y servicios más inclusivos. Puesto que los beneficios de la conectividad aérea deben ser de gran alcance y universalmente accesibles, la OACI guió la evolución de los marcos internacionales y las prácticas operativas para abordar los desafíos emergentes y las diversas necesidades de los usuarios. Al modernizar las normas de navegación aérea y facilitación, con una preparación más robusta ante las crisis y la promoción de la innovación en la identificación y accesibilidad de personas viajeras, la OACI trabajó con los Estados miembros para crear un sistema de aviación más conectado, adaptable y destinado al público usuario. Esta integración sirvió para que la expansión de la aviación estuviera acompañada de la capacidad de superar interrupciones y de un compromiso firme para hacer que el transporte aéreo sea accesible y seguro para todo el mundo.

### *Mejora del rendimiento de la navegación aérea*

1.3.2 El Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI (GANP) proporciona un marco coordinado y universal para guiar la modernización y armonización de los sistemas de navegación aérea, de forma que la gestión del tránsito aéreo sea segura, eficiente y sostenible en todos los Estados. En su 42º período de sesiones, la Asamblea de la OACI respaldó la octava edición del GANP, que incorpora un nuevo enfoque para los servicios de navegación aérea para los nuevos participantes y los principios de las Naciones Unidas sobre el uso de la inteligencia artificial. Con este plan, la gestión del rendimiento será integral y la resiliencia y el apoyo a la implementación más sólidos.

1.3.3 La OACI también siguió con la preparación de futuras mejoras en el rendimiento mundial de la navegación aérea, con la elaboración y difusión propuestas de enmienda del Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo* y los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo (ATM)* (PANS-ATM, Doc 4444). Estas propuestas establecerían la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) como un servicio de apoyo obligatorio y respaldarían la evolución hacia la colaboración transfronteriza con ATFM, con el objetivo de construir una red globalmente conectada de servicios ATFM. Las enmiendas propuestas, con una fecha prevista de aplicación en noviembre de 2030, se distribuyeron a los Estados y organizaciones internacionales para consulta.

### *Movilidad aérea avanzada y nuevos ingresantes*

1.3.4 El avance hacia una movilidad aérea avanzada (AAM) mundialmente interoperable, segura y extensible se logró con una visión holística al respecto, la detección de posibles lagunas reglamentarias y la participación de la OACI en el recién creado Foro de Coordinación de la Aviación no Tripulada de las Naciones Unidas, que fomenta la convergencia entre 14 entidades de las Naciones Unidas, favoreciendo tanto el desarrollo comercial como humanitario de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y una reglamentación armonizada.

### *Preparación y respuesta ante situaciones de crisis*

1.3.5 En 2025, la OACI apoyó a los Estados y partes interesadas en la preparación y gestión de una amplia gama de disrupciones en los servicios de tránsito aéreo, como por ejemplo peligros naturales como huracanes, tifones y erupciones volcánicas, así como conflictos, huelgas de control de tránsito aéreo y emergencias de salud pública. La asistencia de la OACI abarcó la planificación de contingencias, el desarrollo e implementación de planes de recuperación, y la orientación continua para facilitar la normalización segura y ordenada de las operaciones de vuelo tras situaciones de crisis.

1.3.6 A nivel regional, la OACI fue preponderante en la respuesta a las crisis, coordinó la labor de continuidad de la actividad, evaluó las repercusiones en las operaciones de las aeronaves, compartió información crítica y organizó ejercicios realistas para mejorar la preparación. Las oficinas regionales también consolidaron la preparación en caso de interrupción del GNSS, inclemencias meteorológicas, incidentes de salud pública y sucesos geopolíticos mediante protocolos de comunicación claros, coordinación similar a la de los equipos de coordinación de contingencias (CCT) y la apertura de foros regionales para el intercambio de información. El monitoreo y la mitigación de la disrupción causada por la interferencia de radiofrecuencias (RFI) en el GNSS estuvieron respaldados por orientaciones y mejores prácticas específicas.

1.3.7 La OACI siguió adelante con el marco regional para las contingencias en la gestión del tránsito aéreo (RACF), que será presentado para su aprobación por los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en 2026–2027. El RACF es además una aportación esencial al Marco de Preparación y Respuesta ante Situaciones de Crisis de la OACI.

1.3.8 La colaboración de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2025 reforzó la coordinación mundial y regional entre los sectores de la aviación y la salud. A través del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), los Estados siguieron estando preparados con carácter flexible en el ámbito de la salud pública en los puntos de entrada mediante la actualización de planes, la realización de simulacros y el uso de listas de verificación para el monitoreo, y así se preservó la continuidad operacional durante periodos de mayor riesgo para la salud. Los grupos de trabajo y las reuniones de CAPSCA presentaron recomendaciones para su inclusión en futuros manuales de la OACI. La participación en las principales conferencias internacionales de salud pública contribuyó a un mayor intercambio de conocimientos y a la preparación intersectorial.

#### *Facilitación y el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros*

1.3.9 La adopción de la Declaración de Doha en la Conferencia de Facilitación celebrada en Catar aunó a los Estados Miembros en torno a una visión común para un sistema de transporte aéreo más inclusivo e innovador, con nuevas prioridades para la gobernanza, la transformación digital y la experiencia pasajera.

1.3.10 Se integraron disposiciones modernizadas sobre datos del público pasajero, accesibilidad, medidas sanitarias, procedimientos de despacho y servicios aeroportuarios a través de la Enmienda 30 del Anexo 9 – *Facilitación*, que resulta en un marco reglamentario más resiliente y centrado en las personas usuarias. El trabajo de los grupos expertos sirvió para la modernización en accesibilidad, gestión de datos personales e innovación técnica.

1.3.11 La Hoja de Ruta del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) es un marco estratégico para que los Estados mejoren la seguridad de la aviación, la facilitación y la eficiencia al gestionar la identificación en todas las etapas del viaje. La actualización de la Hoja de Ruta en 2025 consolidó la uniformidad mundial en torno a sistemas seguros e interoperables de gestión de identidad para incorporar la normativa más avanzada, de forma que los Estados estén en condiciones de agilizar la identificación de personas y los trámites fronterizos. El 20º Simposio TRIP de la OACI también reunió a 700 especialistas que intercambiaron avances en transformación digital e interoperabilidad, acelerando la adopción de herramientas de identidad de última generación.

1.3.12 Las principales actualizaciones de las normas internacionales consisten en mejoras criptográficas para los documentos de viaje y novedades en la consideración de los posibles riesgos futuros que plantean las tecnologías de computación cuántica.

1.3.13 La eficiencia y seguridad en el procesamiento del público pasajero se vieron beneficiadas por la adjudicación de un contrato para disponer de un sistema de directorio de claves públicas (PKD) más avanzado, con el respaldo de nuevas alianzas y talleres con las partes interesadas. Estas inversiones ofrecerán una verificación de identidad más rápida y robusta y facilitarán la movilidad segura y fluida en todo el mundo.

## 1.4 Ningún País se Queda Atrás

1.4.1 En 2025, la iniciativa Ningún País se Queda Atrás de la OACI fue clave para apoyar a los Estados miembros de forma que se beneficien plenamente de una conectividad aérea segura, protegida, accesible y sostenible. A través de asociaciones concretas y apoyo práctico, la OACI facultó a los Estados Miembros a fortalecer sus sistemas de aviación, ampliar oportunidades y contribuir a una comunidad de transporte aéreo próspera y conectada mundialmente.

1.4.2 La OACI colaboró con 137 Estados y 12 organizaciones internacionales para crear infraestructuras y tecnologías vitales a través de 109 proyectos específicos.

1.4.3 El alcance y el ritmo de entrega aumentaron a lo largo del año, con 38 proyectos y revisiones de proyectos y 13 acuerdos marco firmados en 2025.

1.4.4 El programa iPacks, que proporciona paquetes de orientación, herramientas, formación y soporte experto para la OACI, se mejoró en 2025. Ahora cuenta con un modelo de entrega flexible para satisfacer mejor las necesidades cambiantes de los Estados y los requerimientos de los donantes en todo el mundo.

1.4.5 La OACI incrementó la oferta mundial de instrucción homologada en aviación en 2025, ya que el Programa TRAINAIR PLUS prosperó e incluye ahora 14 nuevas organizaciones docentes y socios corporativos, con un total de 146 entidades procedentes de 85 Estados miembros. La OACI mejoró directamente la calidad de la instrucción con 43 evaluaciones organizativas y la actualización de protocolos internos y formación en asesoramiento.

1.4.6 El alcance y la accesibilidad de la instrucción se ampliaron con los 53 nuevos cursos y las innovaciones de inteligencia artificial que aportaron la OACI y sus asociados. La integración de herramientas de inteligencia artificial para narración, vídeos, avatares digitales y traducciones resultó en un aprendizaje más rápido, asequible y personalizado para estudiantes de todo el mundo.

1.4.7 La OACI formó más de 30 000 profesionales en 2025 provenientes de 84 Estados que participaron en la iniciativa “Impulso de la excelencia en la aviación: 193 mujeres empoderadas”.

1.4.8 Se concedieron 979 becas de formación, 460 de ellas en el marco del Programa de Instrucción para Países en Desarrollo.

## 1.5 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones

1.5.1 En 2025, la OACI reforzó su acción estratégica para que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y los marcos legales de acompañamiento sigan atendiendo a los desafíos emergentes y en curso. La ratificación e implementación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional prosperaron con su promoción a alto nivel y la implicación regional.

1.5.2 El tercer Evento OACI sobre los tratados contribuyó a este avance y fueron siete los Estados que depositaron sus instrumentos de ratificación, con un total de 16 eventos de depósito, que ampliaron la participación en el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio y Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos de 2016 que enmiendan el Convenio de Chicago.

1.5.3 En concreto, la adhesión de siete Estados al Convenio de Beijing, el Protocolo de Beijing y el Protocolo de Montreal reforzó la cobertura legal contra las amenazas cibernéticas y el comportamiento insubordinado del público. La colaboración estratégica en este ámbito se reforzó aún más mediante una iniciativa conjunta entre el Secretario General de la OACI y el Director Ejecutivo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) que fomentó una mayor adhesión a los tratados esenciales y recalcó su papel en la seguridad de la aviación.

1.5.4 En relación con los intereses internacionales en equipos móviles (equipos de aeronaves), los instrumentos correspondientes de Ciudad del Cabo alcanzaron 88 partes en diciembre. Además, el Consejo de la OACI aprobó enmiendas a las Normas y Procedimientos para el Registro Internacional, tal y como recomendó la Comisión de Expertos de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional (CESAIR).

1.5.5 También se avanzó en iniciativas jurídicas específicas. El análisis actual de las obligaciones de los Estados en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago incorporó una encuesta sobre aspectos jurídicos y la creación de una herramienta web para el intercambio de información reglamentaria. Se está examinado el mandato de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, con distintas posibilidades en consideración. El trabajo sobre aeronaves no tripuladas avanzó con las recomendaciones provisionales presentadas por un grupo de estudio que continuó el análisis de la responsabilidad, la seguridad de la aviación y las disposiciones del convenio.

1.5.6 El trabajo preparatorio sobre los aspectos jurídicos de los sistemas satelitales globales incluyó una encuesta de la Secretaría y la posibilidad de ampliar el monitoreo de riesgos, con orientaciones adicionales que aportará el Comité Jurídico. Se abordó la protección de datos en el transporte aéreo internacional en un nuevo grupo de estudio y una encuesta mundial, coordinada con el Equipo Especial sobre el Registro de Nombres de Pasajeros y Pasajeras (PNR) (PNR).

*Solución de controversias en virtud del artículo 84 del Convenio de Chicago*

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

La decisión del Consejo de fecha 30 de junio de 2025 se suspendió con efecto a partir del 18 de septiembre de 2025 hasta que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) se pronuncie sobre el recurso.

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

La decisión del Consejo de fecha 17 de marzo de 2025 se suspendió con efecto a partir del 17 de abril de 2025 hasta que la CIJ se pronuncie sobre el recurso.

Venezuela (República Bolivariana de) y Argentina (2024)

Las actuaciones correspondientes se dan por finalizadas de conformidad con el *Reglamento para la solución de controversias* de la OACI.

## 1.6 El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo

1.6.1 En 2025, la OACI favoreció el desarrollo económico del transporte aéreo dotando a los Estados miembros y a las partes interesadas del sector de datos prácticos, inteligencia de mercado y herramientas reglamentarias para estimular la competitividad y el crecimiento. Los análisis perfeccionados, las previsiones de tráfico actualizadas y las nuevas plataformas de evaluación permitieron tomar decisiones fundamentadas sobre inversión, desarrollo de rutas y alianzas estratégicas. A través de eventos de gran repercusión y publicaciones especializadas, la OACI fomentó una colaboración más estrecha en todo el sector, favoreciendo un entorno propicio para la innovación, el acceso al mercado y la expansión sostenible de la actividad empresarial.

1.6.2 La OACI mejoró sustancialmente los cuadros de visualización de macrodatos, que ofrecen a los Estados miembros herramientas optimizadas para la planificación e implementación en la práctica de cuestiones relacionadas con la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia económica, navegación aérea y prioridades ambientales. La publicación de proyecciones actualizadas de tráfico a largo plazo, de conformidad con los indicadores económicos mundiales actuales, propició la toma de decisiones pragmáticas y la asignación de recursos por parte de los Estados.

1.6.3 Se organizaron eventos de gran repercusión, como la Primera Cumbre Mundial OACI de la Carga Aérea, el Evento OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN), talleres sobre marcos reglamentarios económicos y la Segunda Conferencia Ministerial sobre Turismo y Transporte Aéreo en África convocada por ONU Turismo y la OACI, que también promovieron el diálogo y aceleraron la cooperación en torno a cuestiones económicas prioritarias.

1.6.4 Para facilitar la toma de decisiones fundamentadas, la OACI publicó dos documentos de referencia básicos: el *Informe de la encuesta sobre barreras de acceso a los mercados e inversión extranjera en las líneas aéreas* y la *Compilación de información sobre el régimen de propiedad de los transportistas aéreos*. El progreso también se caracterizó por la presentación del marco metodológico del índice de competitividad de la aviación mundial, con resultados provisionales y datos de apoyo distribuidos a los Estados. Esta nueva plataforma de evaluación ofrece a los Gobiernos información útil para valorar su sector de la aviación y detectar oportunidades de crecimiento y creación de valor.

1.6.5 Las reuniones de los grupos expertos, especialmente la Decimoctava Reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo y la Décima Reunión Conjunta del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y el Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, dieron mayor ímpetu a la modernización reglamentaria y los mecanismos de financiación, ofreciendo a los Estados vías prácticas para mejorar la implementación de políticas.

## 2. ELEMENTOS HABILITADORES

Lograr los objetivos estratégicos de la OACI depende de una sólida base organizativa y de habilitadores esenciales que amplifiquen el impacto del trabajo de la Organización. El conjunto de habilitadores crea las condiciones necesarias para que la aviación siga evolucionando en pos de una mayor seguridad operacional, seguridad de la aviación, sostenibilidad y accesibilidad.

### 2.1 Mejora organizativa constante

2.1.1 La OACI estableció satisfactoriamente una base sólida para la mejora organizativa constante con la [culminación de las actividades del objetivo de transformación en 2025](#) y la conclusión de sus 40 proyectos e iniciativas. El objetivo de transformación ha fortalecido a la Organización para ofrecer servicios mejor integrados y convenientes para los Estados miembros e impulsará el progreso continuo en la transformación cultural, digital y operacional.

2.1.2 Esta ambiciosa labor transversal culminó en una OACI más adaptativa, colaborativa e innovadora, con una cultura funcional, excelencia operacional y un estilo de trabajo que tiene a las personas como protagonistas.

#### *Recursos humanos*

2.1.3 A fecha de 21 de noviembre de 2025, la Secretaría de la OACI estaba compuesta por 676 miembros del personal con esta distribución: 385 en las categorías profesional y superior, con 87 nacionalidades representadas, y 291 en la categoría de servicios generales. La representación de mujeres en las categorías profesional y superior aumentó hasta el 37,4 % en 2025, en comparación con el 36,6 % en 2024. El 29 % de todos los puestos profesionales cubiertos en 2025 fueron asumidos por mujeres.

2.1.4 En 2025, la Secretaría acogió a 76 personas adscritas, 66 de forma gratuita y 10 respaldadas por fondos fiduciarios. De los 193 Estados miembros, 84 están representados en puestos sujetos a representación geográfica equitativa (RGE). De ellos, 39 Estados se hallan en un nivel adecuado, 17 están infrarrepresentados y 28 superan el nivel deseable.

2.1.5 La OACI obtuvo resultados apreciables en la experiencia del personal y la eficacia organizativa gracias a la promoción de un mejor liderazgo, perspectivas de carrera más amplias con mentorías y movilidad del talento, y el establecimiento oficial de un programa de transformación cultural con una visión clara e iniciativas prioritarias. También se avanzó considerablemente en términos de eficiencia con el uso de metodologías Kaizen para agilizar y fortalecer los procesos clave de recursos humanos.

2.1.6 La OACI y la Oficina de Administración de Justicia de las Naciones Unidas (OAJ) concluyeron un acuerdo de adhesión para que la OACI reconozca la competencia del Tribunal Contencioso-Administrativo de las Naciones Unidas (TCANU) como recurso de apelación en primera instancia a disposición del personal. La OACI y la OAJ también concluyeron un acuerdo sobre el acceso del personal de la OACI a la asistencia letrada en caso de recurso a través de los medios proporcionados por la Oficina de Asistencia Letrada al Personal de las Naciones Unidas.

## *Gestión de las tecnologías de la información y las comunicaciones (ICT) y la seguridad de la información*

2.1.7 La transformación digital de la Organización registró un progreso notable, ya que la digitalización global alcanzó el 87 %, en comparación con el 7 % en 2022. Esto sigue a la implementación integral de la estrategia sobre tecnologías de la información y a la digitalización de los procesos de trabajo, con el 100 % de las nuevas aplicaciones ahora conformadas por software como servicio (SaaS) en la nube.

2.1.8 La eficiencia operacional y la sostenibilidad se reforzaron al invertir en transformación digital con un costo significativamente inferior al estimado, y aprovechar la renovación de la plantilla y la experiencia de otros organismos especializados de las Naciones Unidas. La plantilla de ICT se ha reducido un 32 % en comparación con enero de 2022.

2.1.9 La implementación de una nueva arquitectura en la nube, la infraestructura modernizada y la seguridad de la red sirvieron con éxito al 42º período de sesiones de la Asamblea, con una capacidad para 5 000 conexiones simultáneas de alta fiabilidad. La planificación de recursos institucionales (ERP) en Quantum se implementó a tiempo y se ajustó al presupuesto, favoreciendo el procesamiento completo de transacciones financieras y de recursos humanos.

2.1.10 La resiliencia digital de la Organización se fortaleció aún más mediante mejoras generales en la gestión de la seguridad de la información. La finalización de la hoja de ruta de seguridad de la información y todas las actividades vinculadas con el objetivo de transformación resultó en una mejor gestión de la identidad y los accesos privilegiados, continuidad institucional, gestión de vulnerabilidades, y supervisión de la gobernanza, los riesgos y el cumplimiento. El compromiso de la OACI con la excelencia en seguridad también fue validado mediante la certificación ISO/CEI 27001:2022. La capacidad de detección y respuesta a incidentes mejoró significativamente en 2025: los incidentes registrados disminuyeron de 677 en 2024 a 398 en 2025. Además, 17 recomendaciones de auditoría se cerraron en 2025 y solo hay 11 pendientes.

2.1.11 Esto demuestra la eficacia de los procesos mejorados de monitoreo y notificación de la OACI, especialmente evidente cuando en enero de 2025 se contuvo y gestionó con éxito un incidente de seguridad de la información.

### *Multilingüismo en la OACI y servicios lingüísticos y de conferencias*

2.1.12 La mejora organizativa constante en 2025 también se constató con el fortalecimiento del multilingüismo y la mejora de los servicios lingüísticos y de conferencias, apuntalando el compromiso de la OACI con la participación inclusiva y la comunicación global eficaz. La OACI impulsó su estrategia de multilingüismo con la integración de la inteligencia artificial en los servicios lingüísticos y la adopción de soluciones de traducción automática y las pruebas piloto de traducción a gran escala de materiales didácticos con postedición humana, innovaciones que permitieron avanzar sustancialmente hacia una gestión de contenidos multilingües más eficiente, ampliable y de alta calidad.

2.1.13 La capacidad de los servicios de conferencias se reforzó para prestar apoyo a los órganos de gobierno, grupos expertos, grupos especialistas y grandes eventos de alto nivel. Se estableció y optimizó la infraestructura técnica del Centro de Control Híbrido (HCH), mejorando la fiabilidad y flexibilidad de las reuniones híbridas entre la sede central y las regiones. En el 42º período de sesiones de la Asamblea, la OACI lanzó un nuevo sistema digital de control de acceso con tecnología de códigos QR, que mejoró la seguridad, facilitó el desplazamiento eficiente de las delegaciones y permitió analizar la asistencia en tiempo real para la gestión de eventos basada en datos.

2.1.14 Estas mejoras aportaron los siguientes resultados en 2025:

- **73 publicaciones publicadas**
- **1 434 sesiones interpretadas** en la sede central de la OACI y en las regiones, con un total que supera las 4 302 horas de servicios de interpretación ofrecidos en los seis idiomas de trabajo de la OACI en 127 reuniones
- **Servicios de interpretación prestados en más del 14 % de las 911 reuniones de la OACI**
- **Más de 10 millones de palabras traducidas** a los seis idiomas de trabajo de la OACI, superando en un 30,1 % la capacidad presupuestada de 7,7 millones de palabras

#### *Gestión financiera*

2.1.15 En 2025, la OACI mantuvo una gestión financiera sólida para respaldar el logro de sus objetivos estratégicos. Esta sección ofrece una visión general del rendimiento financiero y la situación de la organización durante el año, y hace hincapié en las principales fuentes de financiación.

#### *Presupuesto regular*

2.1.16 La OACI se financia principalmente mediante el presupuesto regular, que se asigna durante un periodo trienal para alcanzar los objetivos del Plan de Actividades. La ejecución del presupuesto regular para 2025 se resume de la siguiente manera:

(en miles de CAD)	Consignaciones		Gastos y compromisos	Variación
	Resolución original A41-28 de la Asamblea	Final revisada	Real al tipo de cambio del presupuesto	Consignación final revisada contra cifra real
Seguridad operacional	34 881	40 666	40 314	351
Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	22 630	24 828	24 669	159
Seguridad de la aviación y facilitación	16 064	18 557	18 044	513
Desarrollo económico del transporte aéreo	5 256	6 305	6 185	120
Protección del medioambiente	7 351	8 910	8 873	37
<b>Subtotal</b>	<b>86 183</b>	<b>99 266</b>	<b>98 086</b>	<b>1 181</b>
Objetivo de transformación	5 326	5 214	4 991	223
Apoyo a los objetivos estratégicos	16 215	18 725	18 662	63
Gestión y administración	15 101	22 500	22 462	38
<b>Subtotal</b>	<b>36 641</b>	<b>46 439</b>	<b>46 115</b>	<b>324</b>
<b>Total</b>	<b>122 824</b>	<b>145 705</b>	<b>144 200</b>	<b>1 505</b>

### Cuotas por cobrar

2.1.17 Las cuotas que pagan los Estados miembros son la fuente primaria de fondos del presupuesto regular. Resumen de las cuotas por cobrar de los Estados:

(en miles de CAD)	Número de Estados 2025	Monto pendiente al 31 de diciembre de 2025
<b>Grupo A:</b> Estados que han celebrado acuerdos con el Consejo para liquidar sus cuotas atrasadas durante un determinado número de años	7	3 444
<b>Grupo B:</b> Estados con cuotas atrasadas correspondientes a tres ejercicios completos o más que no han celebrado acuerdos con el Consejo para liquidarlas	8	5 301
<b>Grupo C:</b> Estados con cuotas atrasadas de menos de tres ejercicios completos	7	1 815
<b>Grupo D:</b> Estados con cuotas pendientes de pago solo con respecto al año en curso	21	14 710
Subtotal	43	25 270
La antigua República Federativa Socialista de Yugoslavia	-	699
<b>Total de cuotas pendientes</b>	<b>43</b>	<b>25 969</b>

2.1.18 Al 31 de diciembre de 2025, siete Estados han celebrado acuerdos para liquidar sus cuotas atrasadas durante un determinado número de años. Los acuerdos prevén que estos Estados efectúen el pago de la cuota del año en curso, así como un pago parcial anual correspondiente a las cuotas atrasadas de años anteriores.

### Fondo rotatorio

2.1.19 El Fondo rotatorio, establecido el 1 de enero de 2008 en virtud del párrafo 7.8 del Reglamento financiero, contabiliza las transacciones relacionadas con el Plan de seguro médico después de la separación del servicio (ASHI) y las prestaciones de vacaciones anuales y repatriación. En 2025, el déficit acumulado del Fondo, incluyendo las reservas, llegó hasta 125 millones CAD al cierre del ejercicio, debido a la financiación con cargo a los ingresos corrientes.

### Contribuciones voluntarias y en especie

2.1.20 En 2025, la organización recibió 17,5 millones de CAD en contribuciones voluntarias, elevando el saldo total del fondo a 54,7 millones de CAD. El desglose de las contribuciones voluntarias se presenta en la tabla siguiente:

(en miles de CAD)	Saldo 1 ene 2025	Contribuciones recibidas	Otros ingresos	Gastos	Superávit/ (déficit) neto	Transferencias y reembolsos	Saldo 31 dic 2025
Seguridad de la aviación	10 823	716	530	(2 463)	(1 217)	(498)	9 108
Plan AFI	350	0	15	(168)	(153)	64	261
Medioambiente	5 525	2 957	262	(1 092)	2 127	(2 638)	5 014
Creación de capacidad e implementación	4 469	3 559	243	(1 185)	2 617	285	7 371
Suboficina regional	2 134	685	36	(604)	117	(851)	1 400
Fondo SAFE	7 131	868	305	(1 726)	(553)	(86)	6 492
Transformación	1 524	754	69	(393)	430	0	1 954
Otros fondos	17 688	8 003	1 217	(4 690)	4 530	850	23 068
<b>Total general</b>	<b>49 644</b>	<b>17 542</b>	<b>2 677</b>	<b>(12 321)</b>	<b>7 898</b>	<b>(2 874)</b>	<b>54 668</b>

### Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares

2.1.21 El Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) se estableció para administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos. El ARGF registró un superávit operativo de 11 millones de CAD en 2025, de los que procede la contribución requerida de 8,1 millones de CAD al presupuesto regular y contribuciones adicionales por 0,6 millones de CAD a los programas de trabajo de la OACI. El superávit neto del ARGF ascendió a 1,2 millones de CAD y su superávit acumulado a 4,5 millones de CAD.

(en miles de CAD)	2025	2024
<b>Patrimonio neto al 1 de enero</b>	<b>13 674</b>	<b>9 610</b>
Ingresos	31 858	32 380
Gastos y transferencias al presupuesto regular	30 611	28 315
<b>Superávit/(déficit) neto del ejercicio</b>	<b>1 247</b>	<b>4 065</b>
<b>Subtotal patrimonio neto al 31 de diciembre</b>	<b>14 921</b>	<b>13 674</b>
<b>Superávit restringido/reservas</b>		
Reserva operativa	7 771	7 113
Destinado a proyectos especiales	2 662	2 955
<b>Subtotal superávit/reservas de disponibilidad restringida</b>	<b>10 433</b>	<b>10 068</b>
<b>Superávit acumulado al 31 de diciembre</b>	<b>4 489</b>	<b>3 606</b>

### Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC)

2.1.22 El Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) se estableció para sufragar el costo de la administración y operación del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDIP) de la OACI. El superávit neto del AOSC en 2025 ascendió a 11,2 millones de CAD y su superávit acumulado ajustado a 30,9 millones de CAD.

(en miles de CAD)	2025	2024
<b>Patrimonio neto al 1 de enero</b>	<b>26 726</b>	<b>20 577</b>
Ingresos	27 004	22 637
Gastos	14 794	11 488
<b>Superávit/(déficit) neto del ejercicio</b>	<b>12 210</b>	<b>11 149</b>
Transferencia a la reserva operativa (C-DEC 232/3)		(5 000)
<b>Subtotal patrimonio neto al 31 de diciembre</b>	<b>38 936</b>	<b>26 726</b>
<b>Superávit restringido/reservas</b>		
Fondo de mejora de la eficiencia y eficacia	2 004	496
Fondo especial de reserva	6 065	3 507
<b>Subtotal superávit/reservas de disponibilidad restringida</b>	<b>8 069</b>	<b>4 003</b>
<b>Superávit acumulado al 31 de diciembre</b>	<b>30 867</b>	<b>22 723</b>

2.1.23 En general, la OACI cerró 2025 con cuentas saneadas gracias a prácticas sólidas de gestión financiera, tales como procesos y controles destinados a ceñir los gastos a los recursos económicos disponibles.

*Gobernanza, rendición de cuentas, riesgos y controles*

2.1.24 La adopción del marco de rendición de cuentas por el Consejo de la OACI en 2025 supuso una contribución significativa al fortalecimiento de la gobernanza en toda la OACI, que aclaró las competencias respectivas del Consejo y del Secretario General, fomentando una mayor cooperación, confianza mutua y transparencia en el entorno interno de trabajo de la Organización.

2.1.25 Hubo nuevas mejoras en la gobernanza con los arreglos más flexibles para las reuniones y períodos de sesiones del Consejo, el perfeccionamiento de los métodos de trabajo del Consejo y sus órganos subsidiarios y el refuerzo de la comunicación interna, cambios que favorecieron un proceso decisorio más efectivo y consecuente.

2.1.26 La OACI prosiguió además con la integración y refinamiento de su Marco de gestión de los riesgos institucionales y control interno en 2025, con el registro de los riesgos institucionales y la emisión de declaraciones anuales del control interno como parte de sus estados financieros. En conjunto, estas medidas han reforzado la rendición de cuentas, mejorado la eficacia operativa y fortalecido la gestión general de riesgos de la Organización.

## 2.4 Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad financiera

2.4.1 En 2025 se fortalecieron la sostenibilidad financiera y las alianzas, ya que la OACI consolidó las fuentes de financiación generadora de ingresos y voluntarias al unificar su modelo de actividad y estrategia. La OACI también mantuvo un sólido superávit en el Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) y en los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), así como fondos obtenidos con publicaciones, eventos, servicios de datos e instrucción. El ARGF se estableció para administrar productos y servicios autofinanciados y generadores de ingresos, mientras que AOSC cubre los costes de la administración, operación y apoyo del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI). La movilización de recursos atrajo contribuciones voluntarias significativas a través de los fondos temáticos de la OACI y se mantuvo el nivel para alcanzar el objetivo anual de recaudación de fondos de 2025.

2.4.2 En 2025 se afianzó el compromiso con los Estados, las organizaciones internacionales, el sector y las instituciones financieras a través del Simposio Global de Apoyo a la Implementación (GISS), los diálogos con donantes y el primer evento de alto nivel sobre promesas de contribución en la 42ª Asamblea, que combinó las contribuciones voluntarias con el Llamamiento Mundial de la OACI 2026–2028 y el Plan de Actividades 2026–2028. La actualización anual del Llamamiento Mundial articuló claramente las necesidades prioritarias de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás y las carencias de recursos. Las plataformas estructuradas para dar a conocer las promesas de contribución, celebradas en la sede y en las oficinas regionales, posibilitaron a los Estados miembros y las organizaciones asociadas anunciar y vincular contribuciones económicas, técnicas y en especie.

2.4.3 La capacidad operativa se reforzó aún más en 2025 con una nueva herramienta de gestión de relaciones con la clientela y el lanzamiento de la plataforma *ICAO Buy*, un nuevo canal de aprovisionamiento. Por último, se firmó un entendimiento complementario firmado con el Gobierno de Quebec en septiembre de 2025 para financiar el arrendamiento de las instalaciones de la OACI entre 2026 y 2042.

## 2.5 Ética

2.5.1 En 2025, la OACI reforzó las normas éticas, con orientación oportuna sobre 278 asuntos y una mejora de la gestión y de las decisiones del personal. La Organización promovió su integridad y contribuyó activamente a 41 proyectos sobre políticas y fijación de normas, tales como la revisión de políticas básicas sobre la plantilla y el establecimiento de una red voluntaria de embajadoras y embajadores de confianza en el lugar de trabajo para fomentar un entorno laboral más seguro.

2.5.2 La OACI garantizó la protección de denunciantes al atender cuatro casos señalados de represalias percibidas y facilitar el acceso a asesoramiento confidencial, mientras que la tramitación en curso de una petición oficial demostró la capacidad de respuesta a las preocupaciones del personal.

2.5.3 Los riesgos de conflicto de intereses se solventaron con el cumplimiento total del programa de declaración de la situación financiera entre el personal admisible, incluidos los cargos directivos, y ofreciendo asesoramiento personalizado sobre mitigación cuando fuera necesario.

2.5.4 La capacidad ética de la fuerza laboral se fortaleció cuando la OACI finalizó un plan de desarrollo trienal para 10 cursos obligatorios en línea, culminado en 2025 con el lanzamiento de módulos dedicados a conflictos de interés, prevención de la explotación y abuso sexual, y prevención del acoso sexual para personal de dirección y supervisión.

2.5.5 Finalmente, la OACI reforzó la sensibilización sobre el fraude y la corrupción colaborando en su segunda campaña mundial, y reforzó la integridad en todos los niveles de la Organización.

## 2.6 Supervisión

2.6.1 La OACI fortaleció su marco de rendición de cuentas en 2025 mediante actividades integrales de auditoría y evaluación. Se completaron nueve auditorías internas, siete de aseguramiento y dos de asesoramiento, con la consideración de áreas críticas como servicios lingüísticos, operaciones regionales, medidas antifraude, gestión de eventos, gobernanza de sistemas de información y resiliencia organizativa.

2.6.2 Se realizaron tres evaluaciones principales, con el examen de la cartera de proyectos regionales de la Oficina África Oriental y Meridional, el desarrollo económico del transporte aéreo y la gestión del ciclo de proyectos. La evaluación del programa de igualdad de género avanzó durante la fase de recopilación de datos y respaldó el compromiso de la Organización con la evaluación de iniciativas estratégicas.

2.6.3 La gobernanza interna avanzó mediante reuniones de grupos de trabajo y de la Junta de Administración Superior, orientación sobre el marco de delegación de autoridad y contribuciones a campañas antifraude. Las funciones de supervisión conservaron los mecanismos eficaces de examen externo mediante la tramitación de las recomendaciones de la Dependencia Común de Inspección y la preparación de seis notas de estudio para el Consejo de la OACI. Se presentaron al Consejo las actividades anuales de supervisión y el plan de trabajo trienal para 2026–2028, en pro de la transparencia y la convergencia estratégica de las actividades de supervisión.

## APÉNDICES

Los siguientes apéndices acompañan a este informe y se publican por separado: [\*El mundo del transporte aéreo en 2025\*](#) y [\*Resúmenes de los proyectos de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación\*](#).

— FIN —