OACI

INFORME ANUAL DEL CONSEJO A LA ASAMBLEA 2023

Revisado en septiembre de 2025

INFORME ANUAL 2023
DEL CONSEJO
A LA ASAMBLEA

ÍNDICE

Mensaje del Presidente del Consejo

El mundo del transporte aéreo en 2023

- Presentación de los Resultados estadísticos del transporte aéreo 2023

1. Temas emergentes en la aviación

1.1 Emisiones netas cero para 2050
1.2 Nuevas fuentes de energía más limpias para el sector de la aviación
1.3 Financiación de energías más limpias para el sector de la aviación
1.4 Preparación y planificación para la gestión de crisis
1.5 Gestión de sucesos de salud pública y medidas de facilitación conexas
1.6 Innovación
1.7 Movilidad aérea avanzada (AAM)
1.8 Ciberseguridad
1.9 La igualdad de género en el sector de la aviación

2. Avances en los objetivos estratégicos y planes mundiales de la OACI

2.1 Protección del medio ambiente
2.2 Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
2.3 Seguridad de la aviación y facilitación
2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo
2.5 Estado de Derecho – Fortalecer el marco jurídico que rige la aviación civil internacional

3. Apoyo a la implementación e iniciativas Ningún País se Queda Atrás

3.1 Enmiendas de Anexos y PANS, Manuales y Circulares, y Herramientas
3.2 Programas de auditoría de la OACI
3.3 Logros regionales
3.4 Desarrollo de recursos humanos
3.5 Apoyo a la implementación
3.6 Alianzas con organismos internacionales y apoyo de la OACI a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas
3.7 Divulgación y sensibilización

4. Estrategias de apoyo

4.1 Gobernanza
4.2 Planificación Estratégica
4.3 Objetivo de transformación
4.4 Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas
4.5 Continuidad del negocio y servicios de conferencias en formato híbrido
4.6 Gestión de recursos humanos
4.7 Ética

4.8 Vigilancia
4.9 Servicios de idiomas y multilingüismo
4.10 Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT)
4.11 Adquisiciones
4.12 Finanzas

MENSAJE DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO

Las actividades y los logros de la OACI en 2023 sentaron las bases para un año muy significativo del 80º aniversario de la Organización, que se celebra bajo el lema "Cielos seguros – Futuro sostenible".

Si bien los desafíos a los que se enfrenta la aviación internacional hoy en día son tremendamente imponentes, particularmente con una emergencia climática que requiere niveles sin precedentes de cooperación y compromiso globales, tenemos todas las razones para ser optimistas.

La energía limpia para la aviación abre puertas a la esperanza de alcanzar más de la mitad de las reducciones de emisiones que los Estados necesitan para alcanzar sus ambiciones de cero emisiones netas. En 2023 se logró un avance muy significativo con la Tercera Conferencia de la OACI sobre Aviación y Combustibles Alternativos, que dio lugar a un marco mundial para aumentar la producción y el despliegue de energías limpias.

Por su parte, el ritmo de la innovación tecnológica y operacional en el sector de la aviación está aumentando rápidamente, lo que también ofrece oportunidades extremadamente interesantes para la sostenibilidad ambiental, junto con mejoras sumamente necesarias en la seguridad operacional, la protección y la capacidad de la aviación. Al mismo tiempo, la OACI continúa el proceso de modernización de su gobernanza, y la Secretaría se está transformando para garantizar que nos mantenemos al día con las necesidades de nuestros Estados miembros y de nuestras partes interesadas principales y emergentes, y para posicionarnos como líderes y facilitadores en el ámbito de la innovación.

Les invito a considerar el 80º aniversario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por el que se creó la OACI y se sentaron las bases para la aviación civil internacional tal como la conocemos hoy, como una oportunidad para para reafirmar nuestra dedicación a los valores básicos que nos han dado y seguirán dando la fuerza y la inspiración necesarias para aprovechar las oportunidades y superar los desafíos: cooperación, consenso y compromiso.

Salvatore Sciacchitano
Presidente del Consejo de la OACI

1. TEMAS EMERGENTES EN LA AVIACIÓN

1.1 Emisiones netas cero para 2050

1.1.1 En 2023 se avanzó considerablemente con respecto al objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de cero emisiones netas de carbono para 2050, siendo el hito más importante la adopción del Marco mundial de la OACI para los combustibles de aviación sostenibles (SAF), los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación en la tercera Conferencia de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos (CAAF/3).

1.1.2 El éxito del evento fue el resultado de las actividades preparatorias de la CAAF/3. La OACI organizó seminarios regionales presenciales en todas las regiones de la OACI, para sensibilizar y facilitar el intercambio de opiniones de los Estados sobre las expectativas para la conferencia, y la Evaluación OACI sobre el estado de reducción de las emisiones de CO2 en el sector de la aviación y los primeros eventos de la consulta previa a la CAAF/3 sobre políticas y financiación, que abarcaron todas las medidas de reducción de las emisiones de CO2 en el sector de la aviación en el período previo a la CAAF/3.

1.1.3 La primera consulta previa a la CAAF/3 se centró en cuestiones de políticas y financiación, con la participación de instituciones financieras públicas y privadas y de otras partes interesadas pertinentes, mientras que la segunda consulta previa a la CAAF/3 se dedicó a los posibles resultados del evento

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

1.2.1 El Marco Mundial de la CAAF/3 incluye una "visión y ambición mundial compartida" de utilizar estas energías para reducir las emisiones de CO2 de la aviación internacional en un 5% para 2030.

1.2.2 Las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de cada Estado determinarán la capacidad de cada uno para contribuir, dentro de su propio calendario nacional, y sin atribuir obligaciones o compromisos específicos a Estados individuales.

1.2.3 Reflejando el imperativo de que *"Ningún País se Queda Atrás"* en la transición de la aviación hacia energías más limpias, el Marco garantizará que todos los Estados tengan las mismas oportunidades de contribuir a la reducción esperada de las emisiones y de gozar de sus beneficios.

1.2.4 El marco mundial se articula en cuatro elementos constitutivos: 1) políticas y planificación, 2) marcos reglamentarios; 3) apoyo a la implementación y 4) financiación. Estos elementos están interconectados y deben avanzar y trabajar al unísono para lograr su propósito previsto;

1.2.5 El Marco transmite una señal importante a la comunidad mundial de combustibles e inversores de que el sector de la aviación internacional se toma en serio su camino hacia la descarbonización.

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

1.3.1 Para lograr el LTAG se requieren inversiones acumulativas de unos 3,2 billones USD para 2050 a fin de aumentar los SAF y otras energías más limpias, según el *Informe de factibilidad de un LTAG* de la OACI. Por lo tanto, es crucial contar con acceso a recursos financieros.

1.3.2 Por ende, este año la OACI ha involucrado activamente a instituciones financieras, incluyendo bancos de desarrollo, entidades de capital privado e intercambios de alto nivel en el marco del Consejo.

1.3.3 A través del Marco Mundial de la CAAF/3, los Estados acogieron con satisfacción el establecimiento de la iniciativa del Centro Finvest de la OACI, cuyo propósito es facilitar el acceso a las capacidades de inversión y financiación públicas y privadas de las instituciones financieras.

1.3.4 Se han definido actividades clave que el Centro Finvest podría realizar, tales como el desarrollo de una plataforma para conectar proyectos de descarbonización de la aviación (incluyendo una función de emparejamiento) que ayude a los inversionistas a identificar y evaluar los proyectos; crear una base de datos de fuentes de financiación para establecer canales para la financiación de proyectos; y una guía práctica con plantillas de términos para la financiación de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación.

1.3.5 En 2023 también avanzó el Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), en el que participan 89 Estados y 51 organizaciones. La OACI y los socios del ACT-SAF organizaron una serie de sesiones de formación de ACT-SAF y, para facilitar la preparación de estudios de factibilidad de SAF, la OACI consultó con los socios de ACT-SAF para desarrollar una plantilla y una guía.

1.4 Planificación y preparación para la gestión de crisis

1.4.1 Las actividades de ordenamiento por prioridades de las actividades de toda la Organización realizadas por el Consejo de la OACI en el plan de actividades de 2023-2025, así como las nuevas actividades resultantes del 41º período de sesiones de la Asamblea, han dado lugar a una serie de áreas de atención prioritaria. Una de estas áreas es el “mecanismo/marco de respuesta de la OACI a situaciones de crisis”.

1.4.2 Sujeto a la disponibilidad de recursos, el trabajo se encuentra en varias etapas de desarrollo para:

- preparar el marco global de gestión de crisis (que incluya múltiples tipos de crisis);
- establecer mecanismos de alto nivel para reforzar la relación entre las partes interesadas para la respuesta a emergencias;
- reforzar la capacidad de las partes de la OACI implicadas en la respuesta de emergencia, revisar el marco y la gobernanza del CAPSCA;
- establecer un fondo de respuesta de emergencia; y
- desarrollar una estrategia de retirada progresiva para garantizar la continuidad de los objetivos y logros de la respuesta a la enfermedad por coronavirus (COVID-19).

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

1.5.1 En 2023, se recordaron a los Estados las 62 recomendaciones del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021). También se realizó un webinario para ayudar a los Estados miembros a poner en práctica esas recomendaciones.

1.5.2 Se hará un seguimiento de su ejecución mediante un nuevo cuestionario en línea. Esto permite que los Estados vayan actualizando su información a medida que evolucione su situación de ejecución, hasta que esté completa.

1.5.3 En 2023 la OACI también revisó el *Manual de facilitación* (Doc 9957), para proporcionar a los Estados información actualizada sobre cómo implementar las disposiciones relacionadas con la salud del nuevo capítulo 10 del Anexo 9.

1.5.4 En 2023, la OACI participó en la reunión mundial de lanzamiento de la iniciativa de la OMS Preparación y Resiliencia frente a Amenazas Emergentes y en la segunda consulta mundial de la OMS sobre medidas de salud pública y sociales durante emergencias sanitarias.

1.5.5 También se celebró una reunión de colaboración estratégica entre la OACI y la Organización Panamericana de la Salud.

1.5.6 Las reuniones regionales de la CAPSCA se celebraron en las regiones de Oriente Medio (MID), Europa y el Atlántico Norte (EURNAT), África Oriental y Meridional (ESAF), África Occidental y Central (WACAF) y Asia y el Pacífico (APAC).

1.6 Innovación

1.6.1 La tercera reunión del Foro Consultivo OACI-Industria en 2023 llevó a que el Consejo de la OACI adoptara una serie de recomendaciones para propiciar la creación de un entorno operacional y normativo favorable para los sistemas de propulsión alternativos. Estas recomendaciones se basaron en las conversaciones de alto nivel mantenidas por el Consejo durante el Foro con 20 panelistas, entre los que se encontraban partes interesadas de distintas regiones geográficas y segmentos de los sectores de la aviación y la energía.

1.6.2 El Consejo también proporcionó orientación estratégica para el trabajo de la Secretaría en materia de innovación en 2023, a través del Grupo Reducido del Consejo sobre Innovación. El ámbito del trabajo de este grupo incluía la evaluación independiente de la OACI sobre innovación realizada por la Escuela Superior del Personal del Sistema de las Naciones Unidas (UNSSC) y recomendaciones resultantes.

1.6.3 Adicionalmente, el grupo validó la nota conceptual de la Feria de Innovación de la OACI – 2024, desde el tema del evento, "*Aviación digital: El futuro es ahora*", hasta la descripción de los objetivos de cada sesión.

1.6.4 Se adelantaron otras actualizaciones del trabajo técnico en el contexto de los objetivos estratégicos de la OACI como se indica en las partes correspondientes de este informe.

1.7 Movilidad aérea avanzada (AAM)

1.7.1 La aviación se enfrenta a un cambio transformador con el aumento de la AAM y de nuevos participantes. En consecuencia, y según lo dispuesto por el 41º período de sesiones de la Asamblea, en 2023 la OACI estableció el grupo de estudio sobre AAM para que se encargue de coordinar las actividades en este campo.

1.7.2 Este grupo está evaluando la AAM incluyendo, no sólo las aeronaves, sino también el ecosistema general, y formulando una visión holística del ecosistema de AAM.

1.7.3 Por ser la AAM un tema muy multidiciplinario, varias áreas técnicas de la OACI están en coordinación permanente.

1.7.4 Con el fin de abordar las oportunidades y los desafíos de la AAM, la OACI programó en 2023 el primer Simposio de Movilidad Aérea Avanzada (AAM 2024). El simposio, basándose en los eventos DRONE ENABLE de la OACI, prestará especial atención a los componentes del ecosistema AAM, entre otros: las aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje verticales (eVTOL), los vertipuertos, la automatización y autonomía; la gestión del tránsito, y los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). Estos componentes y otros conceptos nuevos se considerarán desde la perspectiva de los explotadores, fabricantes, reguladores y proveedores de servicios.

1.7.5 La convergencia estratégica entre los ecosistemas de la AAM y de la aviación convencional será fundamental para lograr la armonización y la interoperabilidad mundiales, y mantener la seguridad operacional y la protección de la navegación y las operaciones aéreas. A tal fin, la OACI está realizando un análisis de las carencias del marco normativo para las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), colaborando con múltiples partes interesadas para mitigar los riesgos asociados al uso indebido de los UAS y elaborando orientaciones para la implantación de la UTM.

1.7.6 Además, se inició el trabajo exploratorio sobre autonomía y automatización, la función del ser humano, la gestión de la información y de los datos, y la forma en que la AAM está contribuyendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

1.7.7 La OACI también sigue colaborando estrechamente con las Naciones Unidas, con su Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, su Departamento de Apoyo Operacional (ONU-DOS), el Programa Mundial de Alimentos y otros. A este respecto, la OACI está participando activamente en la formulación de una resolución de las Naciones Unidas para contrarrestar la amenaza que plantea el uso de UAS con fines terroristas.

1.7.8 Además, la OACI sigue elaborando disposiciones para permitir la explotación internacional de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) certificados de conformidad con el Anexo 8.

1.7.9 Otros grupos expertos también están abordando otras consideraciones, como los aspectos económicos de las operaciones internacionales y la recuperación de costos relacionados con los UAS.

1.8 Ciberseguridad

1.8.1 En 2023, la OACI estableció el Comité Ad Hoc de Coordinación de la Ciberseguridad (AHCCC) del Consejo y convocó su primera reunión. El AHCCC está compuesto por trece personas: dos representantes del Consejo en representación del Comité de Transporte Aéreo y del Comité de Seguridad de la Aviación del Consejo, una persona miembro de la Comisión de Aeronavegación y 10 especialistas en representación de sus grupos expertos que están llevando a cabo trabajos de interés para la ciberseguridad de la aviación.

1.8.2 El AHCCC es uno de los pilares para la gobernanza de la ciberseguridad de la aviación en la OACI.

1.8.3 Elabora y mantiene un programa de ciberseguridad de la aviación en toda la Organización que garantizará un enfoque armonizado y complementario del tema en todos los ámbitos pertinentes de la aviación, y brinda al Consejo una visión completa de todos los elementos de trabajo pertinentes para la ciberseguridad de la aviación en toda la Organización.

1.8.4 La OACI avanzó en su labor de elaboración de un marco sólido para que los Estados y las partes interesadas aborden la ciberseguridad en la aviación civil.

1.8.5 Tras un estudio de las disposiciones de 16 Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en el que se identificaron áreas de posible interés para la ciberseguridad, el Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP) comenzó a trabajar en las normas y métodos recomendados (SARPS) de ciberseguridad de la aviación mediante la ampliación del estudio y la elaboración de un análisis de carencias de las normas y métodos recomendados existentes, con el fin de identificar la necesidad de SARPS en materia de ciberseguridad de la aviación. El análisis de carencias se coordinará con los grupos expertos pertinentes de la OACI.

1.8.6 El Grupo de Trabajo sobre Ciberamenazas y Riesgos (WGCTR) del CYSECP apoyó el desarrollo de una metodología de evaluación de ciberamenazas y riesgos que permite la integración de las ciberamenazas en las evaluaciones de aviación existentes (seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia y capacidad de navegación aérea). Se decidió publicar la metodología en un documento que también proporciona un panorama indicativo de las ciberamenazas para recalcar la importancia de abordar la ciberseguridad de manera armonizada y coordinada en todos los ámbitos de la aviación.

1.8.7 El Grupo de Trabajo sobre Textos de Orientación de Ciberseguridad (WGCGM) del CYSECP apoyó el desarrollo de una serie de textos de orientación que contribuyen a que los Estados integren la ciberseguridad de la aviación en sus procesos normativos, y apoyan a las partes interesadas en la implementación de aspectos importantes relacionados con la ciberseguridad de la aviación, como el intercambio de información sobre ciberseguridad, la notificación de incidentes cibernéticos y la respuesta y recuperación de incidentes cibernéticos.

1.8.8 El WGCGM también está trabajando en paralelo para consolidar todos los textos de orientación en sobre ciberseguridad de la aviación en un Manual de ciberseguridad de la aviación.

1.8.9 La Semana de la Seguridad de la Aviación de la OACI, celebrada del 23 al 27 de octubre de 2023, brindó la oportunidad de debatir temas relacionados con la ciberseguridad de la aviación, así como de llevar a cabo sesiones de sensibilización y un ejercicio de simulación cibernética (TTX) que se centró en la respuesta a un incidente cibernético con posible impacto en la seguridad operacional. El ejercicio, desarrollado y facilitado por 10 personas expertas de la OACI, los Estados y la industria, proporcionó a sus 40 participantes un escenario que puso de relieve la necesidad de integrar la ciberseguridad en los marcos de respuesta a emergencias de la aviación y la importancia de la coordinación entre los Estados y la industria durante los incidentes cibernéticos. Estas consideraciones, y las de otras áreas técnicas, servirán de base para el desarrollo de textos de orientación sobre ciberseguridad de la aviación.

1.9 La igualdad de género en el sector de la aviación

1.9.1 La OACI está implementando el Programa OACI de Igualdad de Género, en consonancia con la resolución A41-26 de la Asamblea de la OACI sobre la igualdad de género.

1.9.2 En 2023, la segunda *Cumbre sobre Igualdad de Género en la Aviación Mundial* de la OACI reunió a partes interesadas públicas y privadas y a personas influyentes en el cambio provenientes de todo el mundo, para debatir soluciones, catalizar el progreso y abogar por el cambio. Acogida por el Gobierno de España a través de su Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la reunión dio lugar a un llamamiento a la acción para el cambio.

1.9.3 La OACI también recopiló las mejores prácticas de los Estados en la promoción de la igualdad de género, en un documento que estuvo disponible antes de la Cumbre titulado *"Compilation of Best Practices and Experiences in Enhancing Gender Equality in Aviation"* (Recopilación de las mejores prácticas y experiencias en la promoción de la igualdad de género en la aviación).

1.9.4 En la Cumbre se realizó la ceremonia de entrega de premios del Concurso de la OACI 2023 de "Participación Multimedia sobre las Mujeres en la Aviación", que recibió más de 289 candidaturas de 64 países. La participación en torno al concurso presentó una importante oportunidad para crear conciencia sobre la igualdad de género en la aviación y promover el progreso.

2. AVANCES EN LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y PLANES MUNDIALES DE LA OACI

2.1 Protección del medioambiente

Reunión del Grupo Directivo (SG) del CAEP en 2023

2.1.1 En 2023, el Grupo Directivo del Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) del Consejo de la OACI realizó avances importantes en varias áreas.

2.1.2 Con respecto al CORSIA, la reunión formuló recomendaciones a cerca de:

- la versión 2023 de la herramienta de estimación y notificación de CO2 (CERT) del CORSIA de la OACI;
- aportes del CAEP para apoyar al Consejo en la realización del examen periódico del CORSIA 2025;
- actualizaciones y aclaraciones de las directrices para la interpretación de los criterios de unidades de emisión del CORSIA a la luz de las decisiones pertinentes relativas al artículo 6 del Acuerdo de París de la CMNUCC.
- enmiendas de tres documentos de la OACI sobre combustibles admisibles en el CORSIA; y
- la forma de actualizar las proyecciones a corto plazo de SAF 2030 para contribuir a las deliberaciones en la CAAF/3.

2.1.3 La reunión avanzó también en el desarrollo de metodologías para hacer el seguimiento del progreso hacia el LTAG, con base en datos, métodos y herramientas ya disponibles para el CAEP y convino en que se estableciera el Grupo Especial sobre Monitoreo y Notificación del LTAG (LMR).

2.1.4 Con respecto al trabajo sobre el análisis integrado de rigurosidad dual ruido/CO_2, se llegó a un acuerdo con respecto a las principales opciones de rigurosidad del análisis y a una serie de hipótesis para modelización, así como sobre el calendario de trabajo y los próximos hitos.

2.1.5 La reunión consideró también cuestiones aeroportuarias y operacionales, entre ellas:

- la actualización del Manual de operaciones de descenso continuo, las interdependencias medioambientales en distintas situaciones operacionales;
- las oportunidades operacionales para reducir las estelas de condensación y los cirrus inducidos por las aeronaves;
- otros efectos en el cambio climático no relacionados con el CO_2; y
- dos nuevas publicaciones electrónicas de información práctica sobre los aeropuertos ecológicos, “Impacto ambiental de las operaciones de aeronaves no tripuladas en los aeropuertos y sus proximidades” e “Innovación y tecnología en la sostenibilidad aeroportuaria”.

2.1.6 Finalmente, la reunión deliberó sobre el progreso del Grupo sobre Impactos y Aspectos Científicos, y tomó nota del avance de la organización del taller OACI para el debate científico sobre la estela de condensación.

CORSIA

2.1.7 La implementación del CORSIA siguió su curso en 2023, contándose ya con 126 Estados voluntarios para participar en su primera fase. Se obtuvo una cobertura de casi el 100 % de notificación anual de emisiones de CO_2 de los Estados al Registro Central de la OACI, gracias a una sólida aplicación del sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CO_2 del CORSIA y al programa de la OACI ACT-CORSIA.

2.1.8 El Consejo adoptó la segunda edición del Anexo 16, Volumen IV sobre el CORSIA así como otras actualizaciones de los elementos para la implementación del CORSIA, incluidas la versión de 2023 de la Herramienta de estimación y notificación de CO_2 (CERT), actualizaciones de los documentos de la OACI relacionados con los combustibles admisibles en el marco del CORSIA y las unidades de emisión admisibles en el CORSIA.

28ª Conferencia de las Partes (COP28) de la CMNUCC

2.1.9 La OACI contribuyó a la COP28 con todas las actividades y material de la OACI, incluyendo un video y un informe especial publicando en el sitio web de la OACI.

2.2 Seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea

Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP)

2.2.1 Se adelantó el trabajo para alcanzar los objetivos y metas de la edición 2023-2025 del GASP.

2.2.2 En 2023, la OACI tomó una serie de iniciativas para promover la ejecución de la estrategia mundial de seguridad operacional del GASP a niveles regional y nacional, que incluyeron talleres sobre creación de capacidad, aprendizaje en línea y un paquete específico de asistencia para la implementación.

2.2.3 Para fines de 2023, todas las regiones de la OACI habían publicado planes regionales de seguridad operacional, acordes con el GASP, para definir una estrategia regional de seguridad operacional. Además, 75 Estados presentaron su plan nacional de seguridad operacional.

Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

2.2.4 En 2023 la OACI tomó medidas para apoyar la ejecución del GANP en los niveles mundial y regional, incluyendo talleres de creación de capacidad para ayudar a las regiones a elaborar sus ANP de acuerdo con el GANP.

2.2.5 Adicionalmente, la evolución del portal del GANP permitió la preparación y publicación de ANP regionales en formato electrónico, mejorando la transparencia y la claridad de la relación entre los planes. Esto beneficia directamente a los Estados y a otras partes interesadas.

2.2.6 La OACI está preparando una nueva edición del GANP centrada en el medioambiente y la resiliencia, conforme a la decisión del 41º período de sesiones de la Asamblea.

2.3 Seguridad de la aviación y facilitación

Seguridad de la aviación

2.3.1 En 2023, se publicaron varias series de textos de orientación, incluyendo los relacionados con la importancia de los factores humanos en AVSEC, el proyecto de la segunda edición del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) enviado mediante una comunicación para consulta a los Estados.

2.3.2 Igualmente, los resultados de una encuesta de la OACI este año sobre la utilidad y la relevancia del Doc 10108 se usarán para preparar la próxima edición.

Facilitación

2.3.3 El Consejo de la OACI consideró la conclusión del trabajo del Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación, y respaldó la finalización de este trabajo integral.

2.3.4 A diciembre de 2023, 93 entidades expedidoras de pasaportes estaban participando en el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI. El Consejo ha supervisado activamente la inscripción en el proyecto piloto del PKD para el sector privado en 2023, y está listo para seguir avanzando hacia un posible programa para tales fines.

2.3.5 En 2023 se realizaron numerosos eventos importantes de facilitación, incluido el 18° Simposio del TRIP de la OACI.

2.3.6 Por último, el Consejo aprobó que 2024 fuera el Año de la Facilitación de la OACI, y propuso otras iniciativas mundiales para aumentar la conciencia sobre la importancia de la facilitación.

Cooperación con las Naciones Unidas

2.3.7 En 2023 la OACI colaboró con la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (CT) de las Naciones Unidas en proyectos tales como el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas, el Programa de las Naciones Unidas de Modelos de Evaluación de Amenazas, y proyectos sobre ciberseguridad y protección de blancos vulnerables.

2.4 Desarrollo económico del transporte aéreo

2.4.1 Respondiendo a las conclusiones de la 16ª reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo, en 2023, cuatro grupos de trabajo estudiaron:

- el proyecto de convenio sobre inversiones extranjeras en las líneas aéreas;
- la necesidad de un instrumento multilateral para la liberalización de la carga aérea;
- los aspectos económicos de las operaciones internacionales de UAS; y
- directrices para que los acuerdos de servicios aéreos respondan a las crisis internacionales.

2.4.2 En la novena reunión conjunta del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos y el Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea, en 2023, se acordaron definiciones de principios fundamentales para la fijación de derechos y un texto de aclaración del artículo 15 del Convenio de Chicago, mientras que en la cuarta reunión del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis se trataron temas como la calidad y la notificación de los datos, el análisis de macrodatos, el marco de la cuenta satélite de la aviación, estadísticas por género sobre profesionales titulares de una licencia de aviación, y los pronósticos de tráfico a largo plazo y el índice de competitividad global de la aviación.

2.4.3 Con respecto a los dos últimos temas, el Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación adelantó su trabajo de desarrollar un índice para medir la capacidad de los Estados de mantener y maximizar el valor del sector del transporte aéreo, mientras que el Grupo de Trabajo Multidisciplinario sobre Pronósticos de Tráfico a Largo Plazo preparó la serie más reciente de pronósticos de tráfico a largo plazo, que puso a disposición de los Estados.

Macrodatos en la aviación

2.4.4 En 2023 la OACI continuó modernizando los tableros gráficos de macrodatos disponibles para ayudar a los Estados miembros en sus esfuerzos de recuperación, planificación y ejecución.

2.5 Imperio de la ley – Fortalecimiento del marco jurídico que rige la aviación civil internacional

2.5.1 Programa general de trabajo del Comité Jurídico

Revisión del Reglamento para la solución de controversias de la OACI
El Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento para la Solución de Controversias de la OACI concluyó su trabajo proponiendo un conjunto de proyectos de enmienda del Reglamento para la solución de controversias (Doc 7782) y recomendaciones para el 39º período de sesiones del Comité Jurídico.

Aspectos jurídicos de las aeronaves no tripuladas
El trabajo del Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA) estudió la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes a las operaciones de aeronaves no tripuladas y deliberó sobre posibles problemas con las aseguradoras y reaseguradoras en el mundo. El Subgrupo del Convenio de Chicago continuó su consideración de la interpretación y aplicación de ciertos aspectos críticos del Convenio a las operaciones de aeronaves no tripuladas, por ejemplo el requisito de llevar el certificado de aeronavegabilidad a bordo de la aeronave y las operaciones sobre alta mar.

Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 12
El Equipo Especial sobre el Artículo 12 deliberó acerca del tema. En mayo de 2023 se concluyó una encuesta jurídica con el objeto de comprender mejor el estado de aplicación, las dificultades y las necesidades de los Estados con respecto al Artículo 12. Las respuestas a la encuesta, a la que respondieron 94 Estados, fueron evaluadas en la Secretaría y los resultados analizados se comunicaron al Equipo Especial sobre el Artículo 12.
Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional
En una nota de estudio presentada en las reuniones de DGCA de las regiones APAC, EUR/NAT, NACC y SAM se destacaron los beneficios de determinados instrumentos de derecho aeronáutico internacional y se incluyó información sobre el proceso de ratificación. En la reunión del Comité Directivo del Plan AFI SECFAL se presentó una nota similar. Después de considerar esas notas de estudio, se invitó a los Estados a que comunicaran a la OACI su progreso hacia la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, utilizando una matriz elaborada para ese fin.

2.5.2 Solución de Controversias

Brasil y Estados Unidos (2016)
La Secretaría está en espera de recibir información sobre el estado de las conversaciones entre las Partes para concluir sus negociaciones para resolver el asunto.

Demanda A: Qatar y Bahrein, Egipto, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos (2017)
Demanda B: Qatar y Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017)
No se tomaron otras medidas en relación con las demandas (A) y (B), las cuales quedaron pendientes contra Bahrein y los Emiratos Árabes Unidos.

Australia y el Reino de los Países Bajos y la Federación de Rusia (2022)
En su 228º período de sesiones, en marzo de 2023, el Consejo consideró la excepción declinatoria presentada por el demandado, y decidió no aceptarla, e invitó a las partes a seguir tratando de solucionar la controversia mediante negociación directa. A tal efecto, encargó al Presidente del Consejo que interpusiera sus buenos oficios para celebrar consultas entre las Partes.

Tras la decisión del Consejo, se presentaron los siguientes escritos sobre la cuestión: contramemoria del demandado (24 de abril de 2023); réplica del demandante (28 de julio de 2023); y dúplica del demandado (14 de noviembre de 2023).

El Consejo acordó tomar una decisión en su 231º período de sesiones sobre el procedimiento que debe seguirse con arreglo al Reglamento para la solución de controversias (Doc 7782) para los siguientes pasos en este asunto.

La Federación de Rusia y 37 Estados miembros (2023)
Mediante comunicación fechada el 10 de octubre de 2023, la Federación de Rusia presentó a la Organización una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo, identificando como demandados a Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Suecia y Suiza (37 Estados miembros). La demanda se interpone en virtud del artículo 84 del Convenio de Chicago, sus anexos pertinentes y el Reglamento para la solución de controversias (Doc 7782). De acuerdo con la demanda y memoria, desde el 24 de febrero de 2022 los demandados aplican medidas restrictivas unilaterales ilegítimas que tienen el efecto de discriminar a la Federación de Rusia en violación de los artículos 4, 9 b), 11, 15, 22, 28, 37, 38, 44 (incisos a, d, f, g, h), 82 y 87 del Convenio de Chicago, así como de los anexos al Convenio de Chicago.

El Consejo acordó tomar una decisión sobre la fijación del plazo para la presentación de la contramemoria en esta causa en su 231º período de sesiones.

2.5.3 Novedades en materia de tratados

Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (equipo aeronáutico)
En junio de 2023, en su 229º período de sesiones, el Consejo aprobó la renovación del nombramiento de Aviareto Ltd. como Registrador del Registro internacional de garantías Internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) por un quinto período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2026, conforme al artículo XVII (5) del *Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico del Convenio*

relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil (Protocolo aeronáutico).

Mediante comunicación a los Estados en octubre de 2023 el Consejo remitió el sexto informe de la Autoridad Supervisora del Registro internacional correspondiente al período entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 17(2) (j) del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil (Convenio de Ciudad del Cabo). Al 1 de enero de 2024, había 84 Partes en los instrumentos de Ciudad del Cabo.

En mayo de 2023 se publicaron los Docs 9793, 9794 y 9795 (Convenio de Ciudad del Cabo, Protocolo Aeronáutico y Texto refundido del Convenio de Ciudad del Cabo y Protocolo Aeronáutico, respectivamente) con correcciones introducidas por el Depositario, UNIDROIT, en los textos en árabe, español y francés conforme al artículo 79 (2) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969).

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

3.1 Enmiendas de Anexos y PANS, manuales & circulares, y herramientas

3.1.1 Enmiendas de Anexos y PANS adoptadas en 2023

- **Anexo 7 –** ***Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, emblemas nacionales y marcas comunes*****, Suplemento, Parte B**

La enmienda 7 se refiere a: Matriculación, desmatriculación y transferencia de matrícula de aeronaves.

- **Anexo 10 –** ***Telecomunicaciones aeronáuticas***
  Volumen I – ***Radioayudas para la navegación,*** **enmienda 93 (Comunicación AN 7/62.2.3-23/26)**

La enmienda 93 se refiere a:

a) facilitar la introducción del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de constelaciones múltiples de frecuencia doble (DFMC) añadiendo disposiciones para frecuencias adicionales de operación para el sistema mundial de determinación de la posición (GPS), el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS) y el sistema de aumentación basado en satélites (SBAS), e introduciendo disposiciones para el nuevo sistema de navegación por satélite BeiDou (BDS) y el sistema Galileo; y

b) facilitar la mitigación del gradiente ionosférico para el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS).

- **Anexo 16** – ***Protección del medio ambiente***
  Volumen I – ***Ruido de las aeronaves*****, enmienda 14 (comunicación AN 1/17.14–23/35)**

La enmienda 14 se refiere a:

a) la alineación del Anexo 16, Volumen I, con las Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas (Doc 8143), parte II, Instrucciones para la reunión, redacción de propuestas relativas a normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, especialmente con respecto al uso correcto de los verbos modales;

b) la inclusión de directrices para obtener datos del ruido de helicópteros en vuelo estacionario como parte del adjunto H; y

c) enmiendas para resolver las limitaciones que tienen las especificaciones relativas a los ajustes para conciliar el SPL del día del ensayo a las condiciones de referencia; y la corrección de errores tipográficos menores.

Volumen II – ***Emisiones de los motores de las aeronaves,*** **enmienda 11 (comunicación AN 1/17.14–23/36)**

La enmienda 11 se refiere a:

a) la reestructuración y las actualizaciones de las referencias pertinentes, introducidas de conformidad con las Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas (Doc 8143), parte II, Instrucciones para la reunión – Redacción de propuestas relativas a normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales;

b) actualizaciones con fines de coherencia lingüística, como el uso correcto de los verbos modales y la aplicación sistemática de las notas y recomendaciones de conformidad con el Doc 8143, parte II;

c) mejoras de los textos relativos a la aplicación, para reflejar, entre otras cosas, la aplicabilidad de las normas sobre el índice de humo y la concentración de masa de nvPM a los motores;

d) introducción de una nueva definición de "procedimiento equivalente" con los cambios consiguientes para mantener la uniformidad en el Anexo 16, Volúmenes II y III;

e) mejoras en las definiciones, descripciones, referencias y la redacción, que incluyen aclaraciones detalladas, descripciones metodológicas, pasos intermedios del procedimiento, y notas y recomendaciones adicionales;

f) mejoras del procedimiento de medición de nvPM de acuerdo con las últimas actualizaciones de las normas SAE ARP 6320A y AIR 6241A sobre el muestreo y la medición continuos de las emisiones de nvPM de los motores de turbina de las aeronaves; y

g) correcciones técnicas, de nomenclatura y tipográficas generales.

Volumen III – ***Emisiones de CO_2 de los aviones*****, enmienda 2 (comunicación AN 1/17.14-23/37)**

La enmienda se refiere a mejoras en la definición, la descripción, las referencias y la redacción, que tienen por objeto, entre otras cosas, evitar posibles interpretaciones erróneas e introducir aclaraciones adicionales con respecto al factor geométrico de referencia (RGF).

Volumen IV – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), enmienda 1 (comunicación AN 1/17.14–23/38)

La enmienda 1 se refiere a:

a) aclaración de los aspectos técnicos relativos a las disposiciones sobre vigilancia, notificación y verificación;

b) definición de un umbral de compensación para los explotadores de aviones con bajos niveles de actividad en la aviación internacional;

c) aclaración del cálculo de los requisitos de compensación de nuevos explotadores de aviones que no pueden ser catalogados como nuevos explotadores;

d) alineación con las versiones actualizadas de las normas ISO;

e) enmiendas consiguientes como resultado de la enmienda 7 del Anexo 7; y

f) enmiendas consiguientes como resultado de la resolución A41-22 de la Asamblea.

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

Circ 359, *Elaboración de procedimientos para maniobras visuales con derrotas prescritas utilizando la performance de navegación requerida*
Doc 7910, *Indicadores de lugar,* 187ª edición
Doc 7910, *Indicadores de lugar,* 188ª edición
Doc 7910, *Indicadores de lugar,* 189ª edición
Doc 7910, *Indicadores de lugar,* 190ª edición
Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, 203ª edición*
Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, 204ª edición*
Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, 205ª edición*
Doc 8585, *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos, 206ª edición*
Doc 8643, *Designadores de tipos de aeronave, 51ª edición*
Doc 9137, *Manual de servicios de aeropuertos, Parte 1 – Salvamento y extinción de incendios,* enmienda 1 de la 4ª edición
Doc 9184, *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 1 – Planificación general,* 3ª edición
Doc 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, adenda núm. 1 de la edición 2023-2024
Doc 9613, *Manual de navegación basada en la performance (PBN)*, 5ª edición
Doc 9718, *Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias*, Volumen I – *Estrategia de la OACI en materia de espectro, declaraciones de política e información correspondiente*, 3ª edición
Doc 9735, *Manual de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional*, 5ª edición
Doc 9849, *Manual sobre el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)*, 4ª edición
Doc 9871, *Disposiciones técnicas sobre servicios en Modo S y señales espontáneas ampliadas*, enmienda 2 de la 2ª edición
Doc 9957, *Manual de Facilitación*, 2ª edición
Doc 10039, *Manual sobre el concepto de gestión de la información de todo el sistema (SWIM),* 1ª edición
Doc 10171, *Manual para la formulación de estrategias integrales de lucha contra la trata de personas en el sector de la aviación*, 1ª edición
Doc 10185, *Manual sobre el programa de respuesta a incidentes críticos para la tripulación de cabina*, 1ª edición

3.1.3 Herramientas

- Herramienta de estimación y notificación de CO_2 (CERT) del CORSIA de la OACI
- Calculadora OACI de emisiones de carbono de la aviación (ICEC)
- Instrumento OACI de estimación de las economías de combustible (IFSET)
- Calculadora de beneficios ambientales (EBT)

3.2 Programas de auditoría de la OACI

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP)

Actividades del CMA-USOAP en 2023	
Auditorías	15
Solicitudes de información obligatoria (MIR)	1
Misiones de validación coordinadas (ICVM) OACI	6
Validaciones *ex situ* (OVA)	1
Evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSPIA)	3
Talleres	5
Total de actividades del CMA-USOAP	**31**

3.2.1 Además de las actividades enumeradas, también se realizaron dos cursos de preparación de auditorías en 2023.

3.2.2 El programa validó la resolución de una preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) EN 2023 y se detectaron cinco SSC en tres Estados. Seguían sin resolverse nueve SSC que afectaban a seis Estados en las áreas de operaciones de aeronaves (OPS), aeronavegabilidad (AIR) y servicios de navegación aérea (ANS).

3.2.3 En diciembre de 2023, la OACI implementó nueve recomendaciones del Grupo Asesor *ad hoc* del CMA-USOAP, siguió la integración de las evaluaciones de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional (SSPIA) con las actividades tradicionales del USOAP, e inició el desarrollo de un marco de gestión de datos del USOAP, como se recomendó en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19.

Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP)

Actividades del CMA-USAP en 2023	
Auditorías	37
Misiones de validación	4
Total de actividades del CMA-USAP	**41**

3.2.4 Al 31 de diciembre de 2023 seguían sin resolverse 21 preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) en 10 Estados.

3.2.5 En 2023 se hicieron cambios en el indicador de cumplimiento del CMA-USAP, para reflejar con más precisión el cumplimiento de las normas del Anexo 17 y las normas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad de la aviación.

3.2.6 Por último, en 2023 se impartió un curso para auditoras/es CMA-USAP, con el apoyo de Kenya, para que el Programa cuente con suficiente personal de auditoría calificado, y se realizaron cuatro sesiones informativas virtuales para actualizar a auditoras/es certificados sobre la auditoría de las normas del Anexo 17.

3.2.7 Adicionalmente se realizaron tres seminarios regionales del CMA-USAP.

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) establecieron prioridades, indicadores de ejecución y metas de seguridad operacional y navegación aérea para la ejecución regional del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). También consideraron asuntos regionales de seguridad operacional y navegación aérea, como se indica en sus programas de trabajo.

3.3.2 El informe anual consolidado de 2023 sobre los PIRG y los RASG fue la base para que la Comisión de Aeronavegación evaluara el proceso de la implementación en las regiones. Se centró no sólo en los resultados de las reuniones de los PIRG y los RASG, sino también en el progreso y las dificultades en la implementación regional de la seguridad operacional y la navegación aérea.

3.3.3 Anualmente se realizan cinco reuniones regionales de seguridad y facilitación de la aviación:

- La WACAF y la ESAF se reúnen en la AFI SECFAL;
- La NACC y la SAM también se reúnen en el Grupo Regional sobre Seguridad y Facilitación de la Aviación (RASFG);
- La EUR NAT se reúne en el grupo EUR NAT AVSEC también denominado el grupo ENAVSEC;
- La APAC se reúne en el Grupo Regional sobre Seguridad y Facilitación de la Aviación (RASFG); y
- La MID se reúne en la Reunión Regional de Implementación de la Seguridad y Facilitación de la Aviación (RASFI).

3.3.4 Se ha iniciado un proceso de presentación de informes sobre los resultados de los grupos regionales de seguridad y facilitación de la aviación al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación por conducto de su vicepresidencia para cerciorarse de que la OACI se beneficie plena y globalmente de la labor realizada a nivel regional.

3.4 Desarrollo de los recursos humanos

Instrucción

3.4.1 Acorde con la iniciativa de la OACI de fomentar una mayor participación de la mujer en la instrucción en la aviación, en 2023 la OACI lanzó el curso "*Empowering Career and Leadership Development for Women*" (Desarrollo de Carrera y del Liderazgo para el Empoderamiento de las Mujeres). La Incheon International Airport Corporation y el Estado de Qatar financiaron la participación de mujeres profesionales de países menos adelantados.

3.4.2 Ese año el programa TRAINAIR PLUS se ejecutó en 77 Estados miembros y contó con 125 organizaciones de instrucción y socios corporativos.

3.4.3 Se realizaron 32 evaluaciones de organizaciones de instrucción con el fin de facilitar la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de instrucción en aviación.

3.4.4 Se elaboraron 11 conjuntos de material didáctico de la OACI (ITP), incluyendo cinco ITP en formato aula/virtual y seis cursos en línea. Adicionalmente, miembros y socios corporativos desarrollaron tres ITP (M-ITP), 20 conjuntos de material didáctico normalizado (STP) y dos conjuntos de material didáctico preparados en asociación.

3.4.5 En 2023 se impartieron 756 cursos reconocidos por la OACI a 9 759 personas.

3.4.6 Además, se integraron 46 cursos en línea en el Sistema de Gestión del Aprendizaje (LMS). Esto atrajo 3 517 inscripciones, con lo cual el número total de participantes en los cursos de la OACI ascendió a 13 276.

3.4.7 En 2023 se crearon nuevas iniciativas y programas con los actuales socios corporativos, y se firmaron acuerdos adicionales con dos socios nuevos para seguir aumentando continuamente las asociaciones de la OACI para la instrucción.

3.4.8 Con respecto a la instrucción en seguridad de la aviación, se realizaron 39 eventos patrocinados por la OACI a través de la Red de Centros de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) de la OACI, que beneficiaron a 597 especialistas en AVSEC de 93 Estados. El Programa de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) gestionó el cuadro de 396 instructoras/es AVSEC con certificación de la OACI, provenientes de 107 Estados. Además de los eventos de instrucción auspiciados, en 2023 se realizaron en total 80 actividades de asistencia en seguridad de la aviación respaldadas por la Sede de la OACI, que beneficiaron a 1 016 especialistas en seguridad de la aviación provenientes de 93 Estados miembros.

Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)

En 2023 la OACI desarrolló una estrategia integral de NGAP que abarca todos los objetivos estratégicos de la OACI. En adelante, las actividades de NGAP, contarán con aportaciones especializadas de personas expertas en temas transversales dentro de la Secretaría, y de otros socios y partes interesadas claves en la aviación.

3.5 Apoyo a la implementación

3.5.1 Siguiendo la Política de la OACI sobre Apoyo a la Implementación que la OACI Proporciona a los Estados, en 2023 la OACI trabajó para definir, coordinar y apoyar el desarrollo e introducción de estas actividades bajo el concepto de "Una sola OACI".

3.5.2 La ejecución total del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación en 2023 ascendió a 108,1 millones USD, de los cuales el 99 % fue financiado por entidades y gobiernos beneficiarios, y el 1 % con contribuciones de los fondos voluntarios de la OACI, del presupuesto regular y de fuentes de financiación externa. Mediante diversos arreglos con fondos fiduciarios se ejecutaron 101 proyectos y se implementaron 24 iPacks en 140 países y 9 organizaciones, cuyos resúmenes se encuentran en los Resúmenes de los proyectos de la Dirección de Desarrollo de Capacidades e Implementación.

Región	Cooperación técnica	Asistencia Técnica	IPAV	iPacks	Ejecución total (en millones de USD)
África	23	8	0	10	18,9
Américas	39	0	2	4	78,3
Asia y el Pacífico	13	3	0	2	1,9
Europa	4	0	0	6	1,1
Oriente Medio	9	0	0	2	7,9
Total	88	11	2	24	108,1

3.5.3 En 2023 la OACI contrató, asignó y administró los contratos de 578 personas expertas y consultoras internacionales de misiones, además de 750 personas nacionales de proyectos contratadas para administraciones de aviación civil, ascendiendo el total de 1 328 funcionarias/os, incluyendo a 64 personas expertas y consultoras internacionales que ya estaban en el campo trabajando en proyectos en curso.

3.5.4 En términos de la instrucción en aviación civil, se otorgaron 1 063 becas por una duración total de 414,83 meses de trabajo, incluidas 576 becas en el marco del Programa de Instrucción para Países en Desarrollo, de la OACI, en virtud de memorandos de acuerdo suscritos por la OACI con Indonesia, la República de Corea, Singapur y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) para impartir instrucción financiada por los Estados y administrada por la OACI. Además, los programas de instrucción en el país impartidos por instructoras/es que se contrataron en el marco de proyectos de cooperación técnica beneficiaron a 1 329 personas empleadas de administraciones de aviación civil, y 458 miembros del personal nacional recibieron instrucción impartida por proveedores de equipo a través del componente de adquisiciones de los proyectos de cooperación técnica.

3.5.5 En 2023 se adquirieron equipos y servicios de aviación civil para proyectos de campo por un total de 76,5 millones USD, que representan un total de 216 órdenes de compra y subcontratos.

3.5.6 El Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) se usa para sufragar el costo total de la administración del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI. Los ingresos totales del AOSC ascendieron a 19,8 millones CAD y los gastos a 11,0 millones CAD, lo que arroja un superávit de ingresos con respecto a los gastos de 8,8 millones CAD. Al 31 de diciembre de 2023 el superávit acumulado del Fondo

AOSC ascendía a 18,2 millones CAD (20,6 millones CAD incluyendo el Fondo para la Mejora de la Eficiencia y Eficacia y el Fondo Especial de Reserva).

3.5.7 El Secretario General aprobó un plan de movilización de recursos para la implementación, con la meta de conseguir 8,5 millones CAD en 2023 para las actividades del Plan de Actividades que no están financiadas, el objetivo de transformación y el apoyo a la implementación. Se recibieron 12,0 millones CAD en contribuciones voluntarias de 35 Estados miembros y 2,3 millones de otros (instituciones financieras internacionales, el sector privado, organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y regionales), incluido un equivalente a 12,4 millones CAD por concepto de personal proporcionado gratuitamente a la Organización. Esto incluyó contribuciones al Fondo de la OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (2,5 millones CAD), al Fondo para la Seguridad de la Aviación y Facilitación (3,7 millones CAD), al Fondo para el Medioambiente (1,3 millones CAD), al Fondo de Movilización de Recursos (0,7 millones CAD), a la Suboficina Regional (1,1 millones CAD) y a otros (5 millones CAD). De esta suma, en 2023 se gastaron 13,1 millones CAD así: Fondo para la Seguridad Operacional de la Aviación (0,9 millones CAD), Fondo para la Seguridad de la Aviación y Facilitación (4,9 millones CAD), Fondo para el Medioambiente (1,0 millón CAD), Fondo de Movilización de Recursos 2,3 millones CAD), Suboficina Regional (1,0 millón CAD) y otros (3,0 millones CAD).

3.5.8 En 2023 la OACI apoyó también a los Estados miembros durante diversos talleres y seminarios sobre análisis de datos, pronósticos de tráfico, recolección de datos del personal de la aviación por género, y visualización de macrodatos. También se proporcionaron apoyo y conocimientos técnicos en talleres relacionados con la reglamentación y la supervisión económicas.

3.5.9 La segunda edición del Simposio de Apoyo Mundial a la Implantación (GISS) de la OACI contó con 1 000 participantes provenientes de 95 Estados. Se destacaron las actividades más recientes de la Organización de apoyo a la implementación y las iniciativas de colaboración para propiciar la resiliencia, la innovación, el desarrollo sostenible y soluciones operacionales de la aviación.

3.6 Asociación con organismos internacionales y apoyo de la OACI a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

3.6.1 En 2023 la OACI contribuyó a las revisiones temáticas del Foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible (FPAN) y contribuyó en un informe de toda Naciones Unidas sobre el progreso hacia el desarrollo sostenible en el mundo.

3.6.2 La OACI inició también el proceso de revisión de la Política de la OACI sobre las Interacciones con Partes Externas. En este sentido, se facilitaron reuniones estratégicas con socios clave, incluyendo las reuniones de la Junta de los Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación, del Comité de Alto Nivel sobre Programas, la Red de Participación del Sector Privado de las Naciones Unidas, la reunión del Grupo Experto en Transporte Sostenible de las Naciones Unidas, el Grupo Consultivo Interinstitucional para los Países en Desarrollo sin Litoral y una reunión del Comité Mixto celebrada de conformidad con el memorando de cooperación entre la OACI y la Unión Europea.

3.7 Promoción y divulgación

3.7.1 En 2023, la OACI promovió la aviación y las actividades de la OACI en pro del desarrollo sostenible mundial.

3.7.2 Entre las actividades cabe destacar el discurso del Presidente del Consejo ante el tercer Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, los discursos del Secretario General ante el Foro Mundial 2023 sobre el Transporte Sostenible y el 25º período de sesiones de la Asamblea General de la Organización Mundial del Turismo (OMT).

3.7.3 En asociación con Estados y otras partes interesadas, la divulgación pública se centró en reforzar su promoción, en particular en preparación para la CAAF/3, la Cumbre 2023 sobre Igualdad de Género en la Aviación Mundial, el tercer Foro sobre Cielos más Seguros y el evento Mundo de la Navegación Aérea – Procedimientos ATM para las operaciones de hoy.

4. ESTRATEGIAS DE APOYO

4.1 Gobernanza

4.1.1 En 2023, el Consejo siguió trabajando para mejorar los métodos de trabajo del Consejo y sus órganos subsidiarios. En particular, se introdujo un nuevo enfoque sobre la presentación de informes del Secretario General al Consejo; se disolvió el Comité de Recursos Humanos, mientras que algunas de sus funciones permanecerán en el Comité de Gobernanza; el principio de la composición abierta se ha extendido a casi todos los Comités del Consejo (facilitando así la preparación de las decisiones del Consejo); el principio de la composición abierta se ha extendido a casi todos los Comités del Consejo (facilitando así la preparación de las decisiones del Consejo); Por último, se continuó trabajando en la identificación de opciones para establecer un presupuesto sostenible a medio-largo plazo, que finalizará en 2024.

Adopción de políticas y proceso de establecimiento de normas: métodos de trabajo y mecanismos de priorización

4.1.2 El papel de la OACI para responder a los desafíos que se avecinan depende fundamentalmente de la labor de la Comisión de Aeronavegación, el Comité Jurídico del Consejo, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), el Órgano Técnico Asesor (TAB) y de la amplia gama de especialistas que participan en sus numerosos grupos expertos y especializados.

4.1.3 Su labor sigue haciendo evolucionar las normas y métodos recomendadas de la OACI de manera fiable, previsible e inclusiva, incluyendo a agentes no tradicionales como la industria y los grupos de intereses especiales, y proporcionando una base sólida para las decisiones del Consejo. Sin embargo, a medida que aumenta el ritmo de crecimiento y cambio en la aviación, y esto impulse una demanda cada vez mayor de recursos de la OACI, es oportuno considerar lo que debe cambiar para garantizar que la OACI siga estando bien posicionada para adoptar políticas y establecer normas de la manera más eficiente y apropiada posible. En 2023, el Consejo exploró posibles opciones y acciones a este respecto, destinadas a mejorar los mecanismos de adopción de políticas y los procesos de establecimiento de normas con el fin de ayudar a la OACI a seguir el ritmo de una industria de la aviación en constante evolución.

4.2 Planificación estratégica

Planificación estratégica

4.2.1 Un análisis completo de los aportes de los Estados y otras partes externas, junto con un análisis interno de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) realizados en 2023 llevaron a la preparación de un proyecto de plan estratégico para presentarlo a la consideración del Consejo.

Gestión basada en los resultados (GBR)

4.2.2 En 2023 se introdujo la herramienta para supervisión e información sobre el rendimiento institucional (CPMR) y se incorporó al sistema el Plan de Actividades 2023-2025. La herramienta se perfeccionó para incluir el marco de seguimiento del desempeño. Mediante tableros gráficos se indica la situación de los resultados de los objetivos estratégicos, el objetivo de transformación y las estrategias de apoyo de la OACI.

Áreas de interés prioritario (PFA)

4.2.3 Habiendo estudiado las resoluciones y recomendaciones de la Asamblea, el Consejo de la OACI estableció siete PFA este año, y encargó a la Secretaría que, en la medida de lo posible, realineara sus recursos en consecuencia.

Rendición de cuentas

4.2.4 El Grupo Reducido del Consejo presentó un informe final sobre las funciones y responsabilidades de los dos primeros niveles de rendición de cuentas (Secretario General al Consejo y Consejo a la Asamblea).

4.2.5 Tras el informe de la Dependencia Común de Inspección (DCI) "Examen de los marcos de rendición de cuentas en las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas" en 2023, se pidió al Comité de Gobernanza del Consejo (COG) que, con el apoyo de la Secretaría, finalizara un proyecto de marco de rendición de cuentas.

Gestión de los riesgos institucionales (ERM)

4.2.6 En 2023 la OACI estuvo en el proceso de armonización de su programa de gestión de riesgos con las mejores prácticas proporcionadas por los 10 puntos de referencia para ERM de la DCI y el modelo de madurez de riesgos de las Naciones Unidas (RMM). En una auditoria de ERM realizada por la Oficina Federal de Auditoría de Suiza (SFAO) sobre el diseño de controles a nivel de entidad, se concluyó que la OACI tiene un entorno de control eficaz, y en una segunda auditoría realizada por la Oficina de Supervisión Interna (OIO) se calificó la madurez de la ERM de la OACI entre el nivel en proceso de desarrollo y las primeras etapas del nivel ya establecido. También se crearon cinco módulos de instrucción sobre riesgos que se ofrecieron a todo el personal de la OACI.

4.3 Objetivo de transformación

4.3.1 El año 2023 marcó la culminación de la primera fase de la estrategia de transformación de la Secretaría de la OACI.

4.3.2 Esta se basa en tres pilares de trabajo fundamentales:

- *Gente y cultura,* para crear un lugar de trabajo incluyente, ético, coherente y sostenible;
- *Digital*, para habilitar herramientas digitales eficientes, transparentes, simplificadas y conectadas, y la seguridad de la información; y
- *Operacional*, para reforzar la rendición de cuentas, la sostenibilidad, la excelencia operacional y la cultura orientada hacia resultados.

4.3.3 El Secretario General estableció un equipo de transformación que se encarga de mantener a la Organización alineada con el objetivo de transformación y de coordinar e informar sobre los seis resultados del objetivo de transformación establecidos.

4.3.4 La Implementación del objetivo de transformación se ha beneficiado además con las aportaciones del Comité Asesor sobre Evaluación y Auditoría (EAAC) del Consejo de la OACI, la Oficina de Supervisión Interna de la OACI y un auditor externo.

4.3.5 Esto ha contribuido al progreso en los tres pilares.

4.3.6 Como parte de la Estrategia de la Gente de la OACI, se mejoraron las comunicaciones internas con el lanzamiento de una intranet nueva y de un programa integral de instrucción en comunicaciones eficaces, y se reforzó la integración del Marco de Ética de la OACI en las operaciones de la Organización gracias a una serie cursos de formación ética.

4.3.7 Se aprobó el traslado de la administración de la justicia al Tribunal Contencioso-Administrativo de las Naciones Unidas, con mayor apoyo a los colegas de la Secretaría de la OACI en todo lo relacionado con principios y valores, y se elaboraron planes para mejorar la resolución informal y formal de conflictos.

4.3.8 También se avanzó en la igualdad de género con el lanzamiento de la iniciativa "Mujeres en la Aviación" en asociación con la Universidad McGill.

4.3.9 Entre los logros en el proceso de transformación digital de la OACI figuran la finalización del segundo año de la hoja de ruta para la seguridad de la información de la Organización y el logro del nivel meta de 2.5 basado en la escala del modelo de madurez de la Integración del Modelo de Madurez de Capacidades (CMMI). Se seleccionó un nuevo sistema de planificación de los recursos institucionales (ERP) en asociación con Quantum, un consorcio encabezado por el PNUD.

4.3.10 El Sistema de Gestión de los Servicios de Idiomas y la herramienta para supervisión y notificación del rendimiento institucional, que se introdujeron este año, aumentarán la eficiencia y la integración de todo el flujo de trabajo de los servicios de idiomas y facilitarán el seguimiento del avance frente al Plan de Actividades, respectivamente, mientras que el inicio del proyecto del sistema de gestión de normas y métodos recomendados y de documentos aportará mejoras en la elaboración y la gestión del ciclo de vida de los SARPS de la OACI.

4.3.11 Con respecto al funcionamiento de la OACI, se aprobó una nueva política de recuperación de costos que contribuirá a la sostenibilidad del presupuesto de la Organización. Se inició el desarrollo de un nuevo marco de rendición de cuentas, así como la racionalización en estas áreas, en el marco de la Estrategia de Movilización de Recursos y de la Estrategia de Apoyo a la Implementación de la OACI. Se implantó un enfoque mejorado para la planificación estratégica que condujo a la elaboración de un plan estratégico a largo plazo para la OACI.

4.3.12 Todos estos logros establecen las bases para seguir avanzando en la estrategia.

4.4 Servicios jurídicos y relaciones exteriores

Administración de la justicia en la OACI

4.4.1 La Junta de Apelación de la OACI tuvo cinco audiencias de apelación en 2023.

4.4.2 El Consejo, en su 230º período de sesiones, decidió aceptar la competencia del Tribunal Contencioso-Administrativo de las Naciones Unidas como tribunal de primera instancia en procesos internos de apelación en casos de controversias relacionadas con el empleo de los miembros del personal. Las disposiciones administrativas y financieras necesarias se concluirán lo antes posible para facilitar la transición.

Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de la Aviación Civil

4.4.3 La segunda edición del Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALAF) fue auspiciada por el Sultanato de Omán en 2023. Participaron más de 150 juristas de más de 60 Estados y organizaciones internacionales. Hubo ponencias de la industria, el sector académico y profesionales del derecho aeronáutico. Se

informó a la asistencia sobre decisiones clave del 41º período de sesiones de la Asamblea en cuestiones jurídicas y de cumplimiento, el régimen de indemnización de los familiares de las víctimas de accidentes aéreos, el mecanismo de solución de controversias del Consejo, y la respuesta a la pandemia de COVID-19 y la recuperación de los viajes aéreos. También se intercambiaron opiniones sobre los medios para reforzar la capacidad y la efectividad de las asesoras y asesores jurídicos de la aviación civil. Al margen del Foro se celebró una sesión oficiosa de la nueva generación de profesionales de la aviación ("NGAP"), con interacciones entre el Secretario General, representantes en el Consejo de la OACI y estudiantes omanís.

Eventos mundiales de derecho aeronáutico

4.4.4 En 2023, más de 100 participantes de Estados miembros y organizaciones internacionales se beneficiaron de seminarios y talleres en las regiones APAC, EUR/NAT y WACAF, cuyo objetivo era capacitar a profesionales de la aviación para apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico. Estos eventos, que presentan el Convenio de Chicago, tratados de derecho aeronáutico y disposiciones de la OACI, fomentan la enseñanza y la difusión del conocimiento del derecho aeronáutico en cumplimiento de la resolución A41-4 de la Asamblea. Los eventos contaron con el apoyo de las oficinas regionales, 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). También se destacaron los beneficios, los procesos y los requisitos para la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional.

4.4.5 Se realizaron 29 sesiones del curso de la OACI de derecho aeronáutico internacional, con más de 300 participantes de todas las regiones de la OACI, con objetivos similares de apoyar a los Estados en la aplicación del derecho aeronáutico.

4.4.6 En cooperación con la IATA, la OACI organizó un seminario sobre protección de datos y transporte aéreo internacional, en el que se destacó la complejidad de las legislaciones nacionales vigentes sobre protección de datos, así como la importancia de proteger los datos personales cuando se transfieren entre jurisdicciones.

4.5 Continuidad de las actividades y servicios de conferencias híbridas

4.5.1 La OACI veló porque las medidas de seguridad y de salud en la sede estuvieran actualizadas durante todo el año 2023, y al mismo tiempo por la prestación continua de servicios de conferencias completos y de alta calidad a los Estados miembros, junto con el apoyo conexo. La instalación de la infraestructura técnica para el *Centro de Transmisión para Reuniones Híbridas* permitió la convocación de hasta tres reuniones híbridas simultáneas en el Centro de Conferencias de la OACI.

4.5.2 En 2023, el personal de la OACI en la sede y en las oficinas regionales siguió trabajando en un entorno híbrido, con el requisito de dos días de trabajo presenciales.

4.6 Gestión de los recursos humanos

4.6.1 A fines de diciembre de 2023, la Secretaría de la OACI contaba con 657 miembros del personal, de ellos 355 de las categorías profesional y superior, que representaban 90 nacionalidades, y 302 de la categoría de servicios generales.

4.6.2 La representación general de las mujeres en la Secretaría en puestos de categoría profesional y superior aumentó a 35,5 % (de 34 % en 2022). Cabe destacar que el 50 % de todos los puestos profesionales que se llenaron en 2023 fueron ocupados por mujeres, en comparación con el 39 % en 2022.

4.6.3 Con respecto a las adscripciones, la mayor transparencia y una divulgación más extensa se tradujeron en un aumento importante del número personas adscritas en la Secretaría, que asciende a 83 personas procedentes de 25 países. De ellos, 68 trabajan sin remuneración y 15 reciben apoyo de fondos fiduciarios. Esto representa un aumento significativo del 56 % en los últimos cinco años.

4.6.4 De los 193 Estados miembros, 88 están actualmente representados en puestos sujetos a representación geográfica equitativa (RGE). De este grupo, 38 Estados tienen representación al nivel adecuado, 20 Estados están subrepresentados y 30 Estados exceden el nivel adecuado de representación.

4.7 Ética

Servicios de asesoramiento

4.7.1 La Oficina de Ética proporcionó asesoramiento y orientación confidenciales sobre diversos temas, a través de reuniones presenciales y virtuales, y por escrito. La Oficina de Ética recibió 227 solicitudes de asesoramiento y orientación, entre ellas 123 clasificadas en la categoría “individual” (consultas de carácter más personal), 97 de la categoría “ocupacional” (consultas del personal de la OACI relativas al ejercicio de sus funciones oficiales) y siete solicitudes “externas” (consultas de fuera de la OACI).

Normalización y apoyo a las políticas

4.7.2 La Oficina de Ética prestó asesoramiento sobre 39 cuestiones de política y normalización (15 de las cuales se presentaron proactivamente *de oficio*) y contribuyó a avances positivos en relación con las directrices sobre recompensas para el personal y el tratamiento, el registro y la eliminación de los obsequios recibidos. A fin de implementar una recomendación *ad hoc* pendiente de la Dependencia Común de Inspección, la Oficina de Ética también emprendió un ejercicio de registro de los conflictos de intereses institucionales dentro de la OACI.

Protección contra las represalias

4.7.3 En 2023 el oficial de Ética recibió tres solicitudes oficiales de protección contra represalias. Si bien un caso sigue abierto a la espera de que la persona denunciante presente la información pertinente, los otros dos casos se cerraron porque se determinó que quienes denunciaron no plantearon un caso *prima facie* de represalia.

Instrucción, educación y divulgación

4.7.4 En 2023 la Oficina de Ética elaboró e introdujo tres cursos de ética en línea para todo el personal de la OACI, independientemente del tipo y la duración de su contrato, sobre prevención del acoso sexual, protección contra las represalias en la OACI y el marco de reglamentación de la OACI sobre ética y cumplimiento.

4.7.5 En 2023 se inició el ejercicio anual del Diálogo sobre Liderazgo de la OACI, cuyo tema –Uso personal de las redes sociales: ¿Cómo es mi comportamiento en línea?– se centró en la importancia de hacer un uso responsable de las redes sociales, respetando a la vez las libertades individuales y reflejando los principios y valores de la OACI.

4.7.6 Durante el período de este informe, la Oficina de Ética inició una campaña de sensibilización sobre ética para despertar conciencia en el personal sobre los principios, valores y normas de conducta de la OACI.

4.7.7 El oficial de Ética visitó las Oficinas Regionales de WACAF y APAC, así como la Suboficina Regional de APAC, y sostuvo reuniones de cortesía con representantes de los Estados en el Consejo recientemente elegidas/os. Igualmente, y continuó participando activamente en el trabajo de la Red de Ética de las Organizaciones Multilaterales.

Programa de declaración de la situación financiera (FDP)

4.7.8 Durante el período de este informe, la Oficina inició, administró y finalizó el FDP de 2023, logrando un cumplimiento del 100 % del personal sujeto a este requisito, incluyendo el Presidente del Consejo y el Secretario General. En los casos en que se consideró necesario, se contactaron las personas en cuestión para asesorarlas sobre medidas de mitigación adecuadas y el ejercicio concluyó sin ningún caso de conflictos de intereses que requiriera notificación y ameritara alguna acción. Así mismo, el Oficina de Ética registró confidencialmente toda la documentación recibida y presentó un informe *ad hoc* al Secretario General que incluía información pertinente sobre cumplimiento, estadísticas de las declaraciones presentadas y acciones examinadas.

4.8 Supervisión

4.8.1 En 2023, la Oficina de Supervisión Interna (OIO) preparó cuatro informes de auditoría interna (personal de proyectos de la TCB, gestión de la nómina, gestión de contratos y gestión de los riesgos institucionales). Igualmente preparó cuatro informes de evaluación (Plan AFI, necesidades y expectativas de los Estados miembros, contribución de la OACI a los ODS y cartera regional de la Oficina NACC) y un informe recomendatorio sobre el análisis de los informes de supervisión interna. Además, se presentaron al Consejo cuatro informes de la Dependencia Común de Inspección (DCI), junto con los planes de acción correspondientes propuestos por la Secretaría. Todos los informes de la OIO se pusieron a disposición del Consejo. Los informes de evaluación se presentaron y se examinaron en los períodos de sesiones 228º, 229º, y 230º del Consejo, respectivamente. La OIO también presentó al Consejo el *Informe anual del jefe de la OIO* correspondiente a 2022 y su plan de trabajo anual para 2024.

4.9 Servicios de idiomas y multilingüismo

Proyecto del Sistema de Gestión de los Servicios de Idiomas (LSMS)

4.9.1 En respuesta a la Estrategia de multilingüismo de implementación de nuevas tecnologías para aumentar la calidad y eficiencia de los servicios de idiomas, en 2023 se incorporaron nuevas herramientas a través del proyecto LSMS.

4.9.2 Estas incluyen la gestión del flujo de trabajo de los servicios de idiomas y un repositorio de documentos único (gDoc2.0), una aplicación para la gestión de la interpretación (eAPG), y eLuna, que es una herramienta de traducción asistida por computadora (CAT) con dos traductores automáticos (TA) integrados, a saber, MS Translator y DeepL. Este año también se integraron la UNTERM y la terminología de la OACI (ICAOTERM).

4.9.3 Estas nuevas herramientas mantendrán a la OACI alineada con las normas de las Naciones Unidas.

Estadísticas de traducción, interpretación y publicaciones

Palabras traducidas: Palabras presupuestadas:	8,2 millones (55 % traducción interna, 45 % traducción externa) 7,7 millones
Sesiones interpretadas: Publicaciones para la venta y nuevas ediciones publicadas:	1 042 (versus 1 303 sesiones en 2022) 60

4.10 Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT)

4.10.1 El panorama digital de la OACI cambió en 2023 tras la colaboración entre ICT, Seguridad de la Información (INFOSEC), y socios comerciales.

4.10.2 Se reforzó la gobernanza de la plataforma de ICT (con cambios probados y aprobados por conducto de INFOSEC y la Junta Asesora de Cambios de la OACI), se instituyó la Junta de Gobernanza de los Datos, se inició la catalogación de los activos de datos de la OACI y se tramitaron varias recomendaciones de auditoría.

4.10.3 Siguiendo la estrategia de ICT de la OACI, se documentó la arquitectura de la Organización, se externalizaron algunas partes, y se diseñó la futura macroarquitectura totalmente en la nube. La externalización incluyó el apoyo a la infraestructura [Centro Internacional de Cálculos Electrónicos (CICE)], herramientas de los servicios de idiomas (Secretaría de las Naciones Unidas) y ERP y la gestión de servicios (PNUD).

4.10.4 La modernización de las aplicaciones institucionales de la OACI incluyó el lanzamiento de la aplicación para licencias electrónicas de personal (EPL) y una nueva versión de la aplicación para designadores telefónicos y de tres letras (3LD).

4.10.5 La migración de la OACI a la nube se inició en 2023, con la migración de la intranet, los servidores de reserva y la Oficina Regional de París. Se hizo el primer alojamiento en la nube en Microsoft Azure, la transferencia a una solución en la nube más ecológica para telefonía y el desmantelamiento de aplicaciones locales duplicadas.

4.10.6 En 2023 la resiliencia de la infraestructura y la red de la OACI llegó al 99,9 %, con sólo una interrupción del servicio. La resiliencia se reforzó aún más mediante la documentación y ensayos de los planes de recuperación en caso de desastre con el CICE.

4.10.7 Por último, de los nueve proyectos insignia de ICT, ocho progresaron considerablemente, y se reorientaron recursos internos para garantizar el avance de los proyectos no financiados.

4.11 Adquisiciones

4.11.1 Las mejoras que se introdujeron en el plan anual de adquisiciones en 2023 mejoraron la respuesta a los requisitos de los programas y proyectos, y redujeron las adquisiciones de última hora, en tanto que las inversiones en la transformación digital hicieron que los gastos en adquisiciones aumentaran en 2023 en comparación con 2022.

4.11.2 En octubre de 2023, la OACI acogió la reunión de la Red de Adquisiciones de las Naciones Unidas en Montreal, que se centró en la Declaración de Reconocimiento Mutuo de las Naciones Unidas, en novedades con respecto al Código de Conducta de los Proveedores de las Naciones Unidas, la gestión estratégica de los proveedores y las adquisiciones con perspectiva de género.

4.12 Finanzas

Nota: Todas las cifras reflejadas en los aspectos financieros destacados de 2023 no están auditadas y pueden contener ligeras discrepancias (en las tablas) debido al redondeo.

4.12.1 El informe anual resume y explica más la información clave presentada en los estados financieros de la OACI correspondientes al ejercicio 2023.

Ejecución del presupuesto regular de 2023

4.12.2 Los resultados presupuestarios en 2023, en miles CAD, se resumen como sigue:

Cuadro 1. Consignaciones y gastos finales revisados correspondientes a 2023 (en miles CAD)

	Consignación		Gastos	Variación
Objetivo estratégico/ Estrategia de apoyo	**Resolución original de la Asamblea A41-28**	**Final revisada**	**Real al tipo de cambio del presupuesto**	**Final Consignación revisada contra cifra real**
Seguridad operacional	32 825	37 722	35 572	2 150
Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	21 460	24 276	22 492	1 784
Seguridad de la aviación y facilitación	14 906	17 250	15 934	1 316
Desarrollo económico del transporte aéreo	4 952	5 665	5 240	424
Protección del medio ambiente	6 877	8 833	8 149	684
Subtotal	**81 019**	**93 745**	**87 387**	**6 359**
Objetivo de transformación	8 041	9 578	9 346	232
Apoyo a los objetivos estratégicos	13 909	17 803	16 811	992
Gestión y administración	14 062	21 585	21 300	284
Subtotal	**36 012**	**48 966**	**47 458**	**1 508**
Total	**117 032**	**142 711**	**134 844**	**7 867**

Cuotas por cobrar de los Estados

4.12.3 Resumen de las cuotas por cobrar de los Estados:

Cuadro 2. **Montos de las cuotas por cobrar y número de Estados** (en millones CAD)

	Estados representados en el Consejo		**Estados no representados en el Consejo**		**Total**	
	Monto	*# de Estados*	*Monto*	*# de Estados*	*Monto*	*# de Estados*
2022 y cuotas atrasadas de años anteriores						
Saldo por pagar al 1 de enero de 2023	11,9	4	13,6	42	25,5	46
(menos) recaudos en 2023	11,9	4	4,3	11	16,2	5
Saldo por pagar al 31 de dic. de 2023	0	0	9,3	31	9,3	31
Cuotas de 2023						
Saldo por pagar al 1 de enero de 2023	90,2	36	26,4	157	116,6	193
(menos) recaudos en 2023	89,3	31	23,1	109	112,4	140
Saldo por pagar al 31 de dic. de 2023	0,9	5	3,3	48	4,2	53
Total de cuotas por pagar al 31 de dic. de 2023	**0,9**		**12,6**		**13,5**	

4.12.4 Al 31 de diciembre de 2023, ocho Estados habían concertado acuerdos para liquidar sus cuotas atrasadas en un plazo de varios 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

4.12.5 El Fondo rotatorio, establecido con efecto a partir del 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 2023, el déficit acumulado del Fondo, incluyendo las reservas, llegó hasta 132,1 millones CAD al cierre del ejercicio, como sigue:

	Déficit neto acumulado al final de 2022	138,1 millones CAD
Agregar:	Prestaciones del personal acumuladas durante el año	9,4 millones CAD
Deducir:	Costos de servicios corrientes pagados durante el año	4,1 millones CAD
Deducir:	Ganancia actuarial sobre el ASHI para 2023	11,3 millones CAD
	Déficit neto acumulado al final de 2023	132,1 millones CAD

4.12.6 El ASHI acumulado y otras obligaciones por prestaciones del personal todavía no están financiadas, y por el momento se sigue utilizando el régimen de reparto, en espera de una decisión a nivel de las Naciones Unidas.

Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF)

4.12.7 El ARGF registró un superávit operativo de 10,4 millones CAD en 2023, de los que se hicieron la contribución requerida de 8,1 millones CAD al presupuesto regular y contribuciones adicionales por 0,6 millones CAD a los programas de trabajo de la OACI.

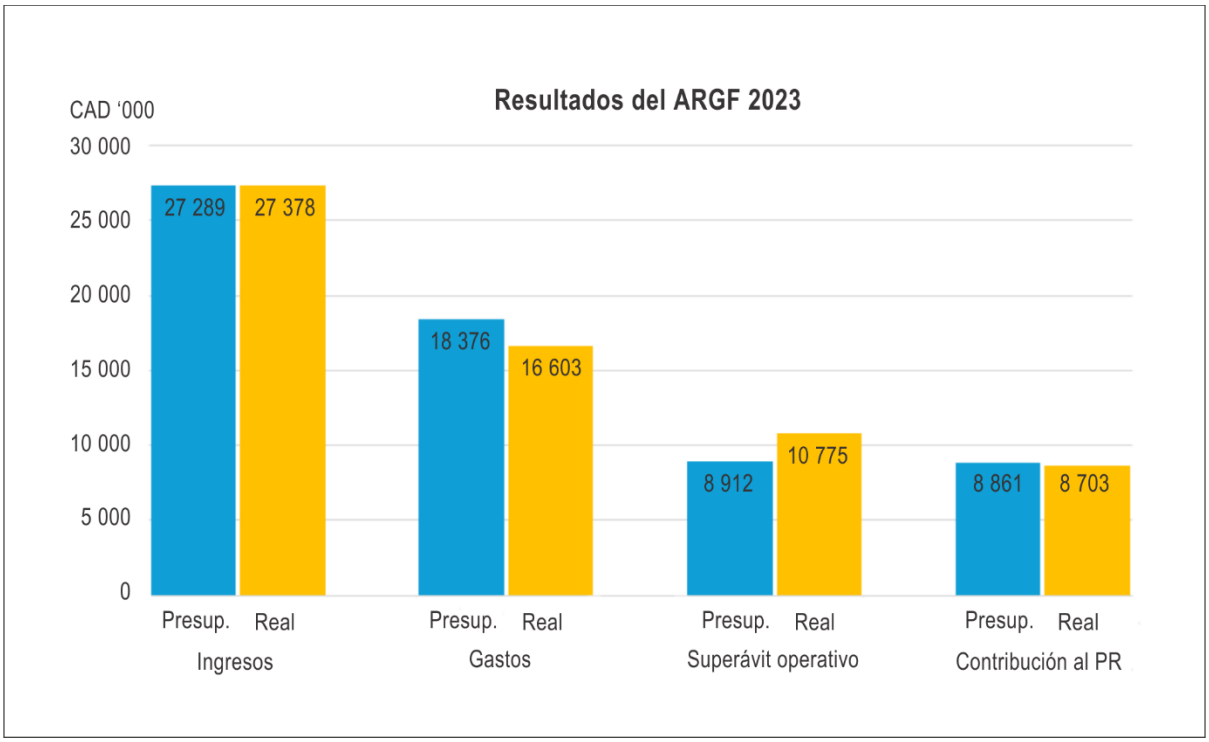

Figura 1. Resultados operacionales del ARGF

Cuadro 3: Resultados financieros del ARGF

	2023 (en miles CAD)	2022 (en miles CAD)
Superávit acumulado al 1 de enero de 2023	**8 122**	**9 021**
Ingresos	27 378	25 478
Gastos y transferencias al presupuesto regular	25 306	26 377
Superávit/(déficit) neto del año	2 072	(899)
Subtotal de superávit/(déficit) acumulado al 31 de diciembre de 2023	**9 610**	**8 122**
Superávit restringido/reservas		
Reserva operativa	5 594	4 511
Contribución al presupuesto regular	–	–
Destinado a proyectos especiales	3 095	956
Superávit restringido para protección de riesgos debidos a la COVID		789
Subtotal de superávit restringido	**8 689**	**6 256**
Superávit/(déficit) ajustado al 31 de diciembre de 2023	**921**	**1 866**

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

4.12.8 El Fondo AOSC se estableció para cubrir los gastos de administración y funcionamiento del Programa de Cooperación Técnica de la OACI. La Asamblea aprobó las previsiones presupuestarias indicativas del Fondo AOSC por un total de 9,3 millones CAD para el ejercicio de 2023.

4.12.9 El superávit acumulado del AOSC al 31 de diciembre de 2023 ascendió a 20,6 millones CAD.

	2023 (en miles CAD)	**2022 (en miles CAD)**
Superávit acumulado al 1 de enero	**11 998**	**9 217**
Ingresos	20 233	12 598
Gastos	**11 654**	**9 817**
Superávit/(déficit) neto del año	*8 579*	*2 781*
Subtotal de superávit/(déficit) acumulado al 31 de diciembre	20 577	11 998
Superávit restringido		
Superávit del Fondo para la eficiencia y la eficacia	810	1 017
Fondo especial de reserva	1 560	0
Subtotal de superávit restringido	**2 370**	**1 017**
Superávit/(déficit) ajustado al 31 de diciembre	**18 027**	**10 981**

– FIN –