



| OACI

**Doc 10024, A38-EX**

**ASAMBLEA  
TRIGÉSIMO OCTAVO PERÍODO DE SESIONES**

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre 2013

**COMITÉ  
EJECUTIVO**

**INFORME Y ACTAS**

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





| OACI

**Doc 10024, A38-EX**

**ASAMBLEA  
TRIGÉSIMO OCTAVO PERÍODO DE SESIONES**

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre 2013

**COMITÉ  
EJECUTIVO**

**INFORME Y ACTAS**

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

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

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas  
y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: [www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 10024, Informe y Actas del Comité Ejecutivo**

Núm. de pedido: 10024

ISBN 978-92-9258-056-8

© OACI 2016

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

# COMITÉ EJECUTIVO

## INFORME Y ACTAS

### ÍNDICE

#### I. Informe

	<i>Página</i>
Informe del Comité Ejecutivo.....	1
Generalidades.....	1
Delegaciones de Estados y observadores representados.....	1
Orden del día.....	2
Cuestión 10: Cuotas atrasadas <i>(asunto presentado oralmente a la Plenaria y sin constancia escrita en la Parte I del presente documento)</i>	
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012 .....	5
Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia.....	5
Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política.....	7
Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) .....	29
Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación.....	30
Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica .....	31
Cuestión 17: Protección del medio ambiente.....	39
Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil.....	79
Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General .....	79
Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años .....	81

Cuestión 21:	Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo .....	82
Cuestión 22:	Gestión de recursos humanos.....	82
Cuestión 23:	Situación relativa al personal de la OACI.....	83
Cuestión 24:	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI .....	84
Cuestión 25:	Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo .....	86

## II. ACTAS

<b>Acta de la primera sesión</b> , miércoles, 25 de septiembre de 2013, 0900 horas .....	75
<b>Acta de la segunda sesión</b> , miércoles, 25 de septiembre de 2013, 1400 horas .....	77
<b>Acta de la tercera sesión</b> , jueves, 26 de septiembre de 2013, 0900 horas .....	89
<b>Acta de la cuarta sesión</b> , jueves, 26 de septiembre de 2013, 1400 horas .....	103
<b>Acta de la quinta sesión</b> , viernes, 27 de septiembre de 2013, 0900 horas .....	111
<b>Acta de la sexta sesión</b> , miércoles, 2 de octubre de 2013, 0900 horas .....	123
<b>Acta de la séptima sesión</b> , miércoles, 2 de octubre de 2013, 0900 horas .....	133
<b>Acta de la octava sesión</b> , miércoles, 2 de octubre de 2013, 1400 horas.....	143
<b>Acta de la novena sesión</b> , jueves, 3 de octubre de 2013, 0900 horas.....	143
<b>Acta de la décima sesión</b> , jueves, 3 de octubre de 2013, 1430 horas.....	143
<b>Acta de la undécima sesión</b> , jueves, 3 de octubre de 2013, 1630 horas .....	143
Apéndice — Lista de notas de estudio consideradas por el Comité Ejecutivo .....	147

LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

FECHA Y NÚMERO DE SESIÓN											
Cuestión		Septiembre						Octubre			
		25 AM 1	25 PM 2	26 AM 3	26 PM 4	27 AM 5	27 PM	2 AM 6, 7	2 PM 8	3 AM 9	3 PM 10, 11
10.	Cuotas atrasadas	X									
11.	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012			X				X			
12.	Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia		X					X			
13.	Seguridad de la aviación — Política					X		X			
14.	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)					X		X			
15.	Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación					X		X			
16.	Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica					X		X			
17.	Protección del medio ambiente			X				X	X	X	X
18.	Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil		X					X			
19.	Duración de los mandatos del Secretario General		X					X			
20.	Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años		X					X			
21.	Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo		X					X			
22.	Gestión de recursos humanos				X			X			
23.	Situación relativa al personal de la OACI				X			X			
24.	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI				X			X			
25.	Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo				X			X			





**PARTE I**  
**INFORME DEL**  
**COMITÉ EJECUTIVO**



## INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO A LA ASAMBLEA

### *Generalidades*

1. En el 38° período de sesiones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo celebró 11 sesiones entre el 24 de septiembre y el 4 de octubre. Las sesiones fueron presididas por el presidente de la Asamblea, Embajador Michel Wachenheim (Francia), con excepción de la sexta sesión que fue presidida por el primer vicepresidente de la Asamblea, Sr. Robert Dick (Canadá).

### *Delegaciones de Estados y observadores representados*

2. Los 184 Estados miembros que siguen estuvieron representados en todas o algunas de las sesiones del Comité:

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

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

3. También estuvieron representados, en una o más sesiones, observadores de las organizaciones internacionales siguientes:

Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM)  
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)  
Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)  
Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación  
Civil de la Comunidad del África Oriental (CASSOA)  
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)  
Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)  
Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)  
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)  
Banco de Desarrollo Africano (AfDB)  
Banco Mundial (BM)  
Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)  
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)  
Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)  
Comisión Radiotécnica Aeronáutica (RTCA)  
Comité Interestatal de Aviación (IAC)

Comunidad del África Oriental (CAO)  
Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEAC)  
Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS)  
Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC)  
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)  
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)  
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)  
Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA)  
Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)  
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)  
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas (IFALDA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Productos Electrónicos para la Seguridad del Tránsito Aéreo (IFATSEA)  
Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA)  
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)  
Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF)  
Global Express Association (GEA)  
Grupo de Familiares de Víctimas de Accidentes de Aviación (ACVFG)  
Mercado Común de África Oriental y Meridional (COMESA)  
Naciones Unidas (ONU)  
Oficina Internacional del Trabajo (OIT)  
Organización de Formación de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO)  
Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)  
Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO)  
Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)  
Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)  
Organización Europea para el Equipamiento de la Aviación Civil (EUROCAE)  
Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)  
Organización Mundial de Aduanas (OMA)  
Organización Mundial del Turismo (OMT)  
Royal Aeronautical Society (RAeS)  
Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)  
Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE)  
Unión Africana/Union africaine (UA)  
Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO)  
Unión Europea (UE)

4. El Secretario General, Sr. Raymond Benjamin, participó en todas las sesiones del Comité. El Sr. J. Augustin, Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, fue secretario del Comité. El Sr. B. Verhaegen se desempeñó como secretario adjunto, y la Sra. N. Abdennebi, el Sr. B. Djibo, el Sr. I. Galán, la Sra. J. Hupe, el Sr. A. Larcos, la Dra. F. Liu, el Sr. J. Marriott, el Sr. P. Noad, el Sr. J. Wan y el Sr. J. Weich actuaron en calidad de secretarios asistentes. Actuaron como redactoras de actas la Srta. S. Black, la Sra. D.J. Cooper, la Srta. V. Muraca y la Sra. L. Wirtanen.

5. Las actas de las sesiones se publicarán como A38-Min. EX/1-11.

## Orden del día

6. Las cuestiones siguientes fueron remitidas al Comité Ejecutivo por la Plenaria para que las examinara:

- Cuestión 10: Cuotas atrasadas
- Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012
- Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia
- Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política
- Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)
- Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación
- Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica
- Cuestión 17: Protección del medio ambiente
- Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil
- Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General
- Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años
- Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo
- Cuestión 22: Gestión de recursos humanos
- Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI
- Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI
- Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo

7. Las notas de estudio y los documentos considerados por el Comité se enumeran dentro de la correspondiente cuestión en el sitio web de la Asamblea de la OACI <http://www.icao.int/Assembly38/>.

## **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012**

11.1 En la tercera reunión del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo presentó información general sobre los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y un informe complementario correspondiente a los seis primeros meses de 2013 que se relacionaba con la Cuestión 11. Se observó que también se podía acceder al texto completo de esos informes, que se habían distribuido a todos los Estados miembros con anterioridad, a través del sitio web público de la OACI.

11.2 Durante la presentación de información general a cargo del Presidente del Consejo, se informó al Comité Ejecutivo de que el Consejo había sido particularmente activo en ese período en la lucha por alcanzar los Objetivos estratégicos existentes relativos a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

11.3 Además, se informó al Comité Ejecutivo de algunos de los principales logros y de las decisiones que había adoptado el Consejo, que tenían por objeto alcanzar la sostenibilidad en el largo plazo. Esto se relacionaba con medidas tomadas por el Consejo en virtud de Resoluciones de la Asamblea adoptadas en el 37º período de sesiones de la Asamblea, celebrado en 2010, y con actividades iniciadas por la Organización. Se observó que, en conjunto, esas medidas respaldaban una estrategia multidimensional basada en la proactividad, la flexibilidad y los procesos de gestión de riesgos.

## **Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia**

12.1 En su segunda reunión, el Comité Ejecutivo examinó el tema de *Cooperación técnica - Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia* sobre la base de la nota A38-WP/19 presentada por el Consejo de la OACI y dos notas de estudio, una presentada por Indonesia (A38-WP/171) y la otra, por el Japón (A38-WP/334), además de una nota de información presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal (A38-WP/134).

12.2 En la nota A38-WP/19, el Consejo proporcionó información actualizada sobre la política y estrategia de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI, incluida la delimitación de responsabilidades en relación con la ejecución de estas actividades dentro de la Secretaría. En el informe se comunicaba a la Asamblea que, en aras de racionalizar y fortalecer los programas de apoyo técnico de la OACI, el Consejo había adoptado nuevas definiciones de los términos "asistencia técnica" y "cooperación técnica" dentro del contexto de la Organización. Por un lado, la Organización prestaría asistencia técnica con recursos del Presupuesto regular y fondos voluntarios, que serían asignados de conformidad con los principios relativos al financiamiento y los criterios de prioridad establecidos por el Consejo, sobre todo para remediar las deficiencias identificadas principalmente en las auditorías de la OACI. Por otro lado, dentro del concepto de cooperación técnica, la Organización, a través de su Dirección de cooperación técnica (TCB), seguiría prestando apoyo a los Estados y otras entidades en el desarrollo y la implantación de proyectos financiados por gobiernos o donantes sobre la base de la recuperación de costos. Recordando que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el informe se presentaba un análisis de los resultados del Programa en el trienio 2010-2012 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, comparándolos con los obtenidos en el trienio precedente y se suministraban los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en el período cubierto por el informe, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto regular. En el informe también se brindaba información sobre novedades significativas dentro de la Dirección de cooperación técnica durante el trienio, incluido el establecimiento de un sistema de gestión de calidad, que reforzaba el compromiso de la OACI con la mejora continua de la calidad y eficacia de sus servicios de cooperación técnica para beneficio de los Estados miembros y la comunidad más amplia de la aviación mundial.

12.3 La nota A38-WP/171, presentada por Indonesia, contenía las opiniones del Estado respecto de las políticas y financiación de las actividades de asistencia y la cooperación técnicas a la luz de las nuevas definiciones adoptadas por el Consejo. El Gobierno de Indonesia destacó su experiencia positiva con los proyectos de la Dirección de cooperación técnica financiados por ese gobierno y los tres programas cooperativos en los que participa Indonesia e informó de su intención de continuar participando en el Programa de cooperación técnica. Respecto del Programa de asistencia técnica, la opinión de Indonesia era que si se financiaba exclusivamente con recursos del Presupuesto regular y fondos voluntarios, solo podrían financiarse actividades de corto plazo de un alcance más limitado en el marco de ese programa. En estas circunstancias y dado el interés mundial y la importancia de mitigar los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, en la nota se proponía recaudar fondos adicionales mediante esfuerzos renovados de la Organización para obtener financiamiento de instituciones internacionales como el Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo. Por lo tanto, Indonesia invitaba a la Asamblea a que pidiera al Secretario General que renovase e intensificase los esfuerzos encaminados a obtener financiación para actividades de asistencia técnica, en particular para prestar apoyo en la rectificación de problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

12.4 En la nota A38-WP/334, presentada por el Japón, este país informaba a la Asamblea de su vasta experiencia en la cooperación internacional en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación y otras esferas de la navegación aérea, incluyendo el desarrollo de aeropuertos, y también de sus logros en la planificación, el diseño, la construcción, la operación, el mantenimiento y la gestión de aeropuertos ecológicos. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la disposición del Japón para prestar asistencia a la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y a otros países en esas esferas de conocimientos especializados.

12.5 En la nota A38-WP/134, presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal, se brindaba información sobre un nuevo enfoque para la instrucción de expertos en aviación en el marco del proyecto de Desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad implantado a través de la OACI en la Comunidad de Estados Independientes (COSCAP-CEI). Esta nueva metodología remplazaba la instrucción convencional impartida a los inspectores de seguridad de vuelo y al personal de operaciones de vuelo y mantenimiento de las administraciones de aviación civil y líneas aéreas con instrucción, mediante talleres y seminarios, relativa a los tipos específicos de aeronaves que operaban en la región. Este enfoque, muy efectivo, productivo y económico, también se aplicará en el proyecto en 2014.

12.6 El Comité Ejecutivo observó que el rendimiento del Programa de cooperación técnica en el trienio en curso había suscitado el interés continuo de los Estados, donantes y entidades privadas, con una ejecución total del programa por un valor de USD 337,9 millones y la implantación de 100 proyectos por año, en promedio, en unos 150 Estados. El Comité reconoció los esfuerzos del Secretario General por continuar fortaleciendo el programa de divulgación y establecer nuevas asociaciones a fin de que los Estados miembros pudieran beneficiarse de forma equitativa de los conocimientos especializados y la experiencia de la OACI al asistirlos para subsanar las deficiencias en el sector de la aviación civil. Asimismo, se informó al Comité de las medidas adoptadas por el Secretario General para reducir los gastos en la medida de lo posible que, conjuntamente con el aumento del volumen de implantación del programa, contribuían a que el Fondo AOSC recuperase una situación financiera saludable.

12.7 Se informó al Comité del desarrollo de un plan de gestión para el Programa de cooperación técnica, en el que se establecen metas y estrategias para los próximos tres años. Se reconoció que, para beneficio de los Estados, la meta de la OACI sigue siendo mejorar continuamente la eficiencia y calidad de los servicios de su Dirección de cooperación técnica. En este sentido, el Comité observó que se había asignado prioridad a la implantación de la norma ISO 9001:2008 como sistema de gestión de la



calidad en la TCB y que se había obtenido la certificación ISO en 2013, excepto para la Sección de personal de misiones, cuya certificación estaba prevista para 2014.

12.8 Se señaló que la elaboración de indicadores clave del desempeño era esencial para medir la eficacia del Programa de cooperación técnica en la consecución de los resultados previstos del proyecto, en particular con respecto a la rectificación de las deficiencias en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación detectadas en las auditorías de la OACI. También se recordó que el uso de evaluaciones *ex post facto* como herramientas para medir la repercusión general del programa en los Objetivos estratégicos de la OACI había recibido el pleno apoyo de la Asamblea anterior. Expresando su acuerdo con esas declaraciones, la Secretaría confirmó que, a modo de seguimiento de la Resolución A36-17 de la Asamblea, se había incluido en los acuerdos marco firmados por la OACI con los gobiernos una disposición por la que se alentaba la realización de evaluaciones *ex post facto* independientes como parte integrante de la planificación e implantación de proyectos, mientras que los indicadores clave del desempeño se definían a nivel de los proyectos y del programa y se comunicaban al Consejo por medio del proceso del plan de gestión.

12.9 Durante los debates sobre asistencia técnica, se señaló que, como resultado del nuevo mecanismo normativo y de financiación, la misma entidad administrativa de la OACI desempeñaba las funciones de reglamentación, auditoría y asistencia. Se expresó la opinión de que, a fin de evitar posibles conflictos de intereses, se debería considerar la posibilidad de asignar todas las responsabilidades del Programa de asistencia técnica a la Dirección de cooperación técnica.

12.10 En relación con el llamamiento de la nota WP/171 para que los bancos mundiales y regionales de desarrollo aumentaran el financiamiento de las actividades de asistencia técnica, en particular aquellas destinadas a subsanar los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, se señaló que el Banco Mundial había financiado numerosos proyectos relacionados con el transporte aéreo en los últimos 61 años en coordinación y cooperación con diversos donantes. Sin embargo, normalmente el Banco solo brindaba financiamiento sobre la base de una licitación, lo cual no había sido una opción para la OACI.

12.11 Se presentó una propuesta para asignar la máxima prioridad al financiamiento de proyectos de asistencia técnica relacionados con la seguridad de la aviación en los Estados considerados de alto riesgo, por un lado, y con recursos insuficientes para mitigar las deficiencias, por otro.

12.12 En el Comité Ejecutivo hubo un consenso general respecto de las nuevas políticas y estrategias en materia de asistencia técnica y cooperación técnica adoptadas por el Consejo con miras a racionalizar y fortalecer los programas de asistencia técnica de la OACI. El Comité reconoció que la OACI y otros asociados para la implantación deberían continuar la labor en el ámbito de sus mandatos respectivos en estrecha cooperación y coordinación para beneficio de la aviación civil. En cuanto a las perspectivas para el próximo trienio, se acordó que, ante el rápido desarrollo de las tecnologías de la aviación civil, el Programa de cooperación técnica de la OACI seguiría desempeñando un papel importante en la prestación de apoyo a los Estados. Por consiguiente, el Comité expresó su acuerdo con el contenido de la nota WP/19 y recomendó que la Asamblea aprobase las medidas propuestas por el Consejo.

### **Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política**

13.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la política de seguridad de la aviación sobre la base de un informe del Consejo (WP/13) relativo a la aplicación de la Declaración sobre seguridad de la aviación, adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea y la Estrategia global de

la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), así como de un informe del Consejo sobre los resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) celebrada en septiembre de 2012 (WP/12). Sobre la base de esta información, el Comité también examinó la propuesta del Consejo de actualizar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita* (WP/14). Además, examinó 17 notas de estudio presentadas por Estados y Observadores: WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 y 345.

13.2 El Consejo, en la nota WP/12, resumió los resultados principales de la HLCAS celebrada en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012, y describió las medidas que se estaban ejecutando para cerciorarse de la aplicación puntual de todas las recomendaciones de la Conferencia durante el trienio 2014-2016, así como los hitos asociados con cada medida.

13.3 En la nota WP/13, el Consejo celebró el éxito de la Declaración sobre seguridad de la aviación en la mejora de la cooperación internacional para reforzar la seguridad de la aviación, e hizo hincapié en la importancia de promover la aplicación de medidas eficaces y sostenibles de seguridad en todo el mundo, de conformidad con los principios de dicha Declaración. Subrayó los avances permanentes logrados en la ejecución de la ICASS adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea como plan estratégico para fortalecer la capacidad de la OACI de cumplir su mandato relativo a la seguridad de la aviación. El Consejo resaltó también las prioridades de la ICASS para el trienio 2014-2016 y, teniendo en consideración que sus actividades dependen de contribuciones voluntarias, facilitó un desglose de los gastos de la ICASS y de las contribuciones en especie hasta la fecha, así como de las necesidades de contribuciones para el próximo trienio.

13.4 El Consejo, en la nota WP/14, presentó propuestas para revisar la Resolución A37-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Las revisiones propuestas se deben a acontecimientos importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación sucedidos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, como los resultados de la HLCAS y varias Declaraciones conjuntas adoptadas por conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en 2011 y 2012. El proyecto de Resolución incluía enmiendas que se consideraban necesarias para aclarar la intención de los criterios actuales y eliminaba disposiciones porque se consideraba que ya habían cumplido su finalidad. Se conservó la Declaración sobre seguridad de la aviación de 2010, al indicarse que sus criterios seguían siendo válidos para la promoción de la cooperación internacional.

13.5 Egipto, en la nota WP/178, destacó sus esfuerzos por cumplir los requisitos fundamentales relativos a la seguridad de la carga aérea y el correo, y puso de relieve la importancia de aplicar las medidas de seguridad reforzadas para la carga aérea y el correo introducidas por la Enmienda 13 del Anexo 17.

13.6 Indonesia describió sus procesos de inspección de seguridad de la carga aérea y el correo, así como diversos retos de ejecución relacionados (WP/158). La nota subrayó la importancia de acelerar la adopción de disposiciones recomendadas en el Anexo 17 sobre la implantación de la cadena de suministro segura y la armonización de las disposiciones del Anexo 17 con los requisitos aduaneros y de seguridad del correo aplicables. Varios Estados expresaron inquietud con respecto a la aplicación de reglamentos en terceros Estados miembros.

13.7 La Federación de Rusia, en la nota WP/197, señaló varias formas de mejorar la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI. En la nota se mencionó la necesidad de instrucciones operacionales al respecto y se invitó a los Estados a hacer uso de la información disponible en la plataforma segura basada en web AVSECPaedia, asignar equipos modernos de comunicaciones y

realizar pruebas periódicas para evaluar la eficacia de la red. También facilitó información sobre el funcionamiento del punto de contacto de seguridad en la Federación de Rusia.

13.8 Venezuela (República Bolivariana de), en la nota WP/138, propuso el desarrollo de textos de orientación que ayudaran a los Estados en la aplicación de un enfoque de la seguridad de la aviación basado en los resultados. En ella se citaron diversas variables que los Estados debían tener en cuenta al aplicar medidas de seguridad basadas en los resultados y se puso de relieve que podrían beneficiarse de la orientación sobre la forma de aplicar tales medidas de manera eficiente y eficaz.

13.9 Venezuela (República Bolivariana de) enumeró los beneficios de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) y su impacto positivo en la formación del personal de la aviación (WP/235), y mencionó la necesidad de promover su uso en la capacitación en materia de seguridad de la aviación.

13.10 En la nota WP/133, Australia, en nombre de 15 Estados miembros y seis organizaciones internacionales, presentó una propuesta de Hoja de ruta para fortalecer la seguridad de la carga aérea a escala mundial. Concebido como documento que se actualizará continuamente, la Hoja de ruta resume la situación de actividades e iniciativas clave emprendidas para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea frente a las amenazas de interferencia ilícita.

13.11 Australia, Canadá y Estados Unidos informaron, en la nota WP/136, sobre una iniciativa coordinada en varias fases para implantar, para el 31 de enero de 2014, procesos tecnológicos para la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG) en esos Estados y en la Unión Europea, con el objetivo de reducir progresivamente las restricciones del transporte de LAG en el equipaje de mano. La nota resaltó las posibles consecuencias de la inspección de LAG en terceros países y pidió medidas y orientaciones al respecto a escala internacional para elaborar requisitos mínimos mutuamente reconocidos para la inspección de LAG, y transmitir un mensaje claro y coherente a los pasajeros.

13.12 En la nota WP/64, Bélgica propuso, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y de los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), que las recomendaciones de la HLCAS siguieran orientando a la OACI en la ejecución de su mandato en materia de seguridad de la aviación y se consideraran al revisar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Se invitó a la Asamblea a considerar que las tareas señaladas en la nota WP/64 se consideraran como políticas y prioridades de trabajo para el próximo trienio 2014-2016.

13.13 En la nota WP/172, Nicaragua, en representación de 22 Estados miembros, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), explicó la problemática del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, en particular en operaciones clandestinas de la aviación general, así como los esfuerzos continuos de cooperación en el plano internacional para prevenir esas actividades. La nota propuso que la OACI actualizara las normas y métodos recomendados, elaborara textos de orientación, reforzara la cooperación internacional y fomentara la sensibilización sobre la cuestión para cumplir los objetivos de prevención convenidos en Asambleas anteriores.

13.14 En la nota WP/128, Singapur, en nombre de 25 Estados miembros, destacó actividades clave emprendidas por la OACI durante los tres últimos años para reforzar la seguridad de la aviación mundial y puso de relieve la necesidad de que la OACI, sus Estados miembros, la industria aeronáutica y otras partes interesadas continúen actuando individualmente y en colaboración para combatir la amenaza del terrorismo para la aviación civil.

13.15 La nota WP/129, presentada por Singapur en nombre de 26 Estados miembros, propone medidas para aplicar los principios que rigen la cooperación internacional en el ámbito de la seguridad de la aviación, incluida la elaboración de un plan de acción por la Secretaría, con el aporte de las partes interesadas pertinentes.

13.16 En la nota WP/276, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) destacó la importancia de la cooperación entre la OACI y los asociados del sector para elaborar procesos y tecnologías innovadores destinados a mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros, y propuso que esto quedara reflejado en la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*.

13.17 En una nota de estudio (WP/124), Israel señaló su decisión de equipar la flota israelí de transporte aéreo civil con sistemas basados en láser para protegerla contra misiles lanzados mediante sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). La nota resaltó los avances del proceso de certificación e indicó que los explotadores aéreos de Israel comenzarían previsiblemente a volar en rutas internacionales con ese equipo instalado y en funcionamiento a principios de 2014.

13.18 Indonesia presentó una nota de estudio (WP/159) sobre la implantación de un programa de concientización sobre amenazas en el Aeropuerto internacional Ngurah Rai de Bali. El programa, destinado a sensibilizar a todo el personal de seguridad del aeropuerto sobre actividades sospechosas, se inició en junio de 2011 con la colaboración de Australia, y se espera que ayude a detectar posibles amenazas terroristas en sus primeras etapas. Dados los resultados positivos hasta la fecha, Indonesia prevé introducir el programa en otros dos aeropuertos importantes.

13.19 En una nota de estudio (WP/273), la República de Corea ofreció una visión general de las mejores prácticas aplicadas en el aeropuerto internacional de Incheon y otros aeropuertos, incluida la instalación de varios sistemas de seguridad que incorporan tecnologías de información avanzadas. En la nota se resaltó la manera en que se había mejorado la seguridad de las zonas de acceso restringido, en parte mediante la inspección del 100% de las personas que no son pasajeros y el control automatizado del acceso de vehículos.

13.20 Los Estados Unidos informaron en una nota de estudio (WP/104) sobre las iniciativas de seguridad basada en el riesgo que había puesto a prueba o implementado desde agosto de 2011, en un esfuerzo permanente por concentrar los recursos con mayor eficiencia y mejorar la experiencia de la mayoría de los pasajeros por vía aérea en los puestos de control de seguridad. Las técnicas de seguridad basada en información de inteligencia y riesgo ya se aplican en cierta medida en todos los aeropuertos de Estados Unidos y constan de varias iniciativas, incluidas actividades previas al vuelo.

13.21 Viet Nam informó a la Asamblea en una nota de estudio (WP/345) sobre los avances nacionales recientes en el ámbito de la seguridad de la aviación y destacó los esfuerzos realizados para facilitar las operaciones de carga aérea y establecer una cadena de suministro segura.

13.22 El Comité apoyó los esfuerzos del Consejo por aplicar las recomendaciones de la HLCAS y reconoció los logros alcanzados hasta la fecha. En particular, señaló con aprecio las rápidas medidas adoptadas por el Consejo para solucionar las vulnerabilidades de la carga aérea y las amenazas internas al agilizar la Enmienda 13 del Anexo 17. Teniendo en consideración que ya se habían logrado importantes progresos en la aplicación de un número considerable de recomendaciones de la Conferencia, incluida la actualización y distribución periódicas del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* y los planes para celebrar un Simposio sobre innovación en el ámbito de la seguridad de la aviación en 2014, respaldó el

plan de trabajo detallado aprobado por el Consejo para la aplicación de todas las recomendaciones de la HLCAS para finales de 2016.

13.23 El Comité reconoció los resultados satisfactorios de la HLCAS en la definición de principios importantes para la seguridad de la aviación, y recordó diversas recomendaciones clave de la HLCAS en las que se solicitaba a la OACI y a los Estados miembros lo siguiente:

- a) promover un enfoque de la seguridad de la aviación basado en el riesgo;
- b) asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación;
- c) alentar acuerdos de reconocimiento mutuo y la cooperación internacional;
- d) promover la innovación; y
- e) prestar especial atención a las actividades de asistencia.

13.24 El Comité convino en que las recomendaciones anteriores deberían considerarse prioridades de política en el programa de trabajo sobre seguridad de la aviación de la OACI para el trienio 2014-2016, mientras que la Organización emprende tareas específicas establecidas en WP/12, WP/13, WP/64 y WP/128.

13.25 El Comité convino en que la Declaración sobre seguridad de la aviación sigue siendo pertinente y debería seguir orientando a los Estados y otras partes interesadas en sus esfuerzos por impulsar el fortalecimiento de la seguridad de la aviación. Tras tomar nota con satisfacción de los logros clave en la ejecución del mandato de seguridad de la aviación impartido por el 37º período de sesiones de la Asamblea, el Comité reafirmó que la ICASS era la estrategia principal para mejorar la seguridad de la aviación en el trienio siguiente y destacó la importancia de continuar brindando apoyo a las actividades de la ICASS mediante contribuciones financieras y en especie de los Estados.

13.26 En reconocimiento de que ya existía una solución tecnológica para la inspección de LAG, el Comité encomió los esfuerzos de varios Estados por relajar progresivamente las restricciones vigentes aplicando una tecnología de inspección de líquidos de varias fases. No obstante, dadas las consecuencias que esto podría tener para terceros países, el Comité convino en la necesidad de un enfoque coordinado y vías de comunicación claras entre los Estados que inspeccionan los LAG y los que aún no lo hacen, a fin de evitar confusión e inconvenientes a los pasajeros. Invitó al Consejo a que considerara la posibilidad de elaborar requisitos mínimos reconocidos mutuamente para uso de los Estados miembros.

13.27 Reconociendo la importancia de la sostenibilidad para la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de que la OACI elaborara un plan de acción para aplicar los principios que rigen la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación, como se explica en WP/129. A este respecto, acogió con satisfacción los esfuerzos de la OACI y los Estados miembros para aplicar un enfoque basado en el riesgo y centrado en los resultados a la elaboración de medidas y textos de orientación sobre seguridad de la aviación, y alentó a todos los Estados a que reforzaran la sostenibilidad por esos medios, reconociendo el Anexo 17 como la base de referencia. El Comité reafirmó que la facilitación de los pasajeros debe ser una consideración básica al formular y aplicar medidas de seguridad de la aviación.

13.28 Reconociendo que la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI es un mecanismo eficaz para el intercambio de información crítica antes, durante o después de un incidente que afecte a la seguridad de la aviación, el Comité instó a los Estados a utilizar las funciones de la red de

puntos de contacto y a mejorar la efectividad de dicha red manteniendo los datos de contacto actualizados. También alentó a los Estados a que realizaran pruebas periódicas entre los puntos de contacto para conservar la eficacia. En este contexto, el Comité propuso que la OACI elaborara textos de orientación para facilitar el uso de la red de puntos de contacto por los Estados.

13.29 Tomando nota de que las disposiciones de seguridad de la cadena de suministro mundial fueron reforzadas por la Enmienda 13 del Anexo 17, los miembros del Comité también reconocieron que los riesgos para la carga aérea y el correo seguían siendo significativos. Con la disponibilidad de textos de orientación actualizados sobre la seguridad de la carga aérea y el correo, el Comité subrayó la necesidad de que los Estados velaran por la aplicación efectiva de las normas relacionadas con la carga, así como de que continuaran mejorando la seguridad de la cadena de suministro y carga mediante iniciativas de colaboración en las que participaran todas las partes interesadas. También defendió la colaboración internacional como medio para promover el reconocimiento mutuo de medidas al tiempo que se facilita el movimiento de bienes. El Comité respaldó la propuesta de Hoja de ruta para fortalecer la seguridad de la carga aérea a escala mundial e invitó a los Estados a informar a la OACI sobre actividades conexas, señalando que las actualizaciones periódicas ayudarán a garantizar la armonización mundial de los regímenes de seguridad de la carga aérea.

13.30 El Comité tomó nota de los esfuerzos de algunos Estados por aplicar las disposiciones sobre seguridad de la carga aérea y el correo en sus respectivas jurisdicciones, así como los esfuerzos por ajustar los requisitos de carga y de aduanas. También puso de relieve la importancia del multilateralismo y alentó a todos los Estados miembros a utilizar las plataformas existentes de la OACI para debatir las cuestiones de criterios que tengan implicaciones para la aviación civil internacional.

13.31 El Comité reconoció la explotación del sector de la aviación para gran diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea. Asimismo, sobre este asunto, reconoció la importancia de continuar la colaboración activa de la OACI con las Naciones Unidas y los demás organismos especializados, incluida la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), para hacer frente a los problemas relacionados con sustancias psicotrópicas en el ámbito de la aviación civil internacional.

13.32 Una propuesta de que el Consejo continuara fomentando el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación recibió el apoyo del Comité.

13.33 El Comité tomó nota de la solicitud de enmendar las definiciones de pasajero en tránsito y pasajero de transferencia que figuran actualmente en el *Manual de seguridad de la aviación civil* (Doc 8973 de distribución limitada), sustituyendo la palabra “vuelo” por “aeronave”, de conformidad con los mecanismos existentes para actualizar los textos de orientación de la OACI.

13.34 Tomando nota de varios avances importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación en los tres últimos años y teniendo en consideración la función crítica de la OACI en el esfuerzo mundial por obtener la participación de la comunidad de la aviación civil internacional para continuar mejorando la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de Resolución revisada sobre la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, y convino además en un nuevo título para la Resolución, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. Para culminar su labor sobre esta cuestión del orden del día, acordó someter, para su adopción por la Plenaria, la Resolución revisada.

**Resolución 13/1** (Nuevo número A38-15)

**Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

*Considerando* que en la Resolución A37-17 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y

*Considerando* que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo de enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI contenida en la Resolución A37-17, Apéndices A a I inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 38° período de sesiones;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, según están formulados al clausurarse el 38° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* pedir al Consejo que presente para su consideración en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A37-17.

**APÉNDICE A**

**Criterios generales**

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

*Considerando* que los actos de interferencia ilícita en la aviación civil se han convertido en la mayor amenaza para su desarrollo seguro y ordenado;

*Considerando* que la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantea el uso de aeronaves como armas de destrucción o como blanco de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras y granadas propulsadas por cohetes, llevar a bordo líquidos, geles y aerosoles como componentes de un artefacto explosivo improvisado, el sabotaje o intento de sabotaje utilizando un artefacto explosivo improvisado, el apoderamiento ilícito de aeronaves, el ataque a instalaciones de aviación, así como a la parte pública, y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, perjudican seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional,

poniendo en peligro la vida de las personas que se encuentran a bordo y en tierra y menoscabando la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil internacional;

*Considerando* que todos los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional constituyen un grave delito en violación del derecho internacional;

*Recordando* que las Resoluciones A27-12 y A29-16 continúan siendo vigentes;

*Reconociendo* la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea;

*Recordando* las Resoluciones A33-1 y A36-19 de la Asamblea y las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en febrero de 2002;

*Recordando* la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* las Declaraciones conjuntas adoptadas en las Conferencias regionales de la OACI sobre seguridad de la aviación celebradas en 2011 y 2012;

*Recordando* el Comunicado conjunto emitido por la Conferencia conjunta de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea – Sinergia mediante la cooperación, celebrada en Singapur en julio de 2012;

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en septiembre de 2012 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

*Tomando nota* con satisfacción de las medidas adoptadas para implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y sus siete áreas estratégicas primordiales, adoptadas por el Consejo el 17 de febrero de 2010, que establecen el marco para las actividades de seguridad de la aviación de la OACI en los trienios de 2011-2016;

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa y quienquiera que sea y por cualquier motivo que lo ejecute;
2. *Toma nota* con repudio de los actos y tentativas de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es la destrucción en vuelo de aeronaves civiles, incluido todo uso indebido de las aeronaves civiles como un arma de destrucción, y la muerte de las personas que se encuentren a bordo y en tierra;
3. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
4. *Exhorta* a todos los Estados miembros a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos;



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

6. *Encarga* al Consejo que como prioridad urgente continúe su labor en relación con las medidas para la prevención de los actos de interferencia ilícita, basándose en la dirección estratégica proporcionada en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;

7. *Expresa su reconocimiento* a los Estados miembros por las contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros aportadas a la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación durante el trienio de 2011-2013; y

8. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización por encima de aquellas presupuestadas en el marco del programa regular por medio de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación.

## APÉNDICE B

### **Instrumentos jurídicos internacionales, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la represión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil**

#### a) *Instrumentos jurídicos internacionales*

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

#### *La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros que aún no sean partes en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963), en el *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (La Haya, 1970), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Montreal, 1971) y el *Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988*, en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* (Montreal, 1991), en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) y en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), a que pasen a ser partes en dichos Convenios. Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo “ICAO Treaty Collection” (Colección de Tratados de la OACI);

2. *Exhorta* a los Estados que aún no sean partes en el *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* a que pongan en práctica los principios de dicho instrumento incluso antes de que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a él, y exhorta a los Estados fabricantes de explosivos plásticos a proceder a la marcación de tales explosivos lo antes posible; y

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

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

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

*La Asamblea:*

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

2. *Exhorta* a los Estados miembros a que adopten medidas adecuadas relativas al enjuiciamiento o a la extradición de las personas que cometan actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, actos de sabotaje o intento de sabotaje u otros actos o tentativas de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes, o reforzando los acuerdos existentes y concertando acuerdos apropiados para la represión de tales actos en los que se dispondrá la extradición de las personas que cometan ataques criminales contra la aviación civil internacional.

## APÉNDICE C

### Medidas de seguridad de carácter técnico

*Considerando* que la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita exige que la Organización y sus Estados miembros ejerzan una vigilancia constante y desarrollen y apliquen medidas efectivas de protección;

*Considerando* que es claramente necesario reforzar las medidas de seguridad en todas las fases y procesos relacionados con el transporte de personas, su equipaje de mano y equipaje de bodega, carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica fortalecen la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica permiten además la cooperación de alto nivel entre los Estados para combatir las maniobras ilícitas con pasaportes, tales como su falsificación o

reproducción ilícita, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

*Considerando* que la utilización de documentos de viaje de lectura mecánica y de otros instrumentos de información sobre los pasajeros también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

*Considerando* que las amenazas a los sistemas de carga aérea y correo en su conjunto exigen un enfoque global en la elaboración y aplicación de requisitos de seguridad y mejores prácticas, incluida la cooperación con organizaciones internacionales competentes como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Postal Universal (UPU) y la Organización Marítima Internacional (OMI);

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

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

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

*Considerando* que las innovaciones en la tecnología y los procesos son necesarias para lograr medidas de seguridad de la aviación y facilitación eficaces y eficientes, y para definir el futuro de los regímenes de inspección de seguridad;

*La Asamblea:*

1. *Insta* al Consejo a que continúe asignando máxima prioridad a la adopción de medidas efectivas para la prevención de actos de interferencia ilícita en consonancia con el grado de amenaza a que esté expuesta en ese momento la seguridad de la aviación civil internacional, que tenga en cuenta la naturaleza innovadora y evolutiva de dicha amenaza y que mantenga actualizadas las disposiciones del Anexo 17 al *Convenio de Chicago* desde el punto de vista de la amenaza y los riesgos;

2. *Pide* al Consejo que lleve a cabo, además de lo prescrito en el mandato de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) conforme al *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, estudios sobre métodos de detección de explosivos o de materiales explosivos, especialmente sobre la marcación de aquellos explosivos que son motivo de preocupación, distintos de los explosivos plásticos, con miras a favorecer la evolución, si es necesario, de un régimen jurídico exhaustivo apropiado;

3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;

4. *Insta* a los Estados miembros a que intensifiquen sus esfuerzos para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS), y procedimientos existentes relacionados con la seguridad de la aviación, a velar por su cumplimiento, a que adopten todas las medidas necesarias para evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y a que concedan la debida atención a los textos de orientación

contenidos en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 de distribución limitada), de la OACI, y disponibles en el sitio web de acceso restringido de la OACI;

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

6. *Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación, realizar pruebas operacionales de tales medidas y aplicarlas;

7. *Alienta* a los Estados miembros, de conformidad con sus leyes, reglamentos y programas nacionales de seguridad de la aviación, y en concordancia con los SARPS aplicables y la capacidad de cada Estado, a promover la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera práctica para:

- a) ampliar los mecanismos de cooperación existentes entre los Estados y la industria, según sea apropiado, con el fin de intercambiar información y detectar prontamente las amenazas para la seguridad de las operaciones de la aviación civil;
- b) compartir conocimientos especializados, las mejores prácticas e información relativa a medidas de seguridad preventivas, incluyendo técnicas de registro e inspección, detección de explosivos, detección de conductas en la seguridad de aeropuertos, inspección y validación de credenciales del personal de aeropuertos, desarrollo de recursos humanos e investigación y desarrollo de tecnologías pertinentes;
- c) utilizar tecnología moderna para detectar artículos prohibidos e impedir su transporte a bordo, respetando al mismo tiempo la privacidad y la seguridad de las personas;
- d) definir medidas de seguridad de la aviación basadas en los riesgos, en forma adecuada y proporcional a la amenaza, eficaces, eficientes, operacionalmente viables, económica y operacionalmente sostenibles y en las que se tenga en cuenta el impacto en los pasajeros y en el comercio legítimo;
- e) hacer frente a la amenaza continua que plantean los explosivos en líquidos, aerosoles y geles (LAG), así como implantar las soluciones tecnológicas que se requieren para eliminar gradualmente las restricciones impuestas al transporte de LAG en el equipaje de mano;
- f) tratar los vuelos que llegan de Estados en los que se aplica la inspección de LAG de la misma manera en que se tratan los vuelos procedentes de Estados en los que se aplican restricciones sobre LAG;
- g) intensificar los esfuerzos para contar con un sistema seguro de carga aérea y correo mediante:
  - i. la elaboración de un marco de seguridad de la carga aérea sólido, sostenible y resistente;
  - ii. la aplicación efectiva de normas de seguridad sólidas;
  - iii. la adopción de un enfoque global en la cadena de suministro para la seguridad de la carga aérea y el correo;
  - iv. el establecimiento y reforzamiento de la supervisión y del control de calidad de la seguridad de la carga aérea y el correo;
  - v. la participación en iniciativas de cooperación bilateral y multilateral para coordinar las actividades que se requieren para armonizar y reforzar la seguridad de la carga aérea y el correo y garantizar la seguridad de la cadena de suministro mundial de la carga aérea;
  - vi. el intercambio de las mejores prácticas y experiencias adquiridas con otros Estados para mejorar el nivel general de seguridad de la carga aérea y el correo; y

- vii. el fortalecimiento de las iniciativas destinadas a intensificar la creación de capacidades en el área de seguridad de la carga aérea y el correo; y
  - h) considerar la posible vulnerabilidad en cuanto a la seguridad de la aviación de los sistemas de aeronaves no tripuladas a fin de prevenir la interferencia ilícita.
8. *Exhorta* a los Estados miembros a examinar los mecanismos de intercambio de información, comprendidos el empleo de funcionarios de enlace y el mayor uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles;
9. *Exhorta* a los Estados miembros, con el debido respeto a su soberanía, a minimizar la perturbación de los viajes aéreos como resultado de la confusión o interpretación no uniforme de normas, mediante la cooperación y coordinación de medidas destinadas a lograr la aplicación uniforme, eficiente y eficaz de los SARPS y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;
10. *Exhorta* a los Estados miembros a que, al solicitar a otro Estado la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para proteger a las aeronaves que vuelan hacia su territorio, tomen plenamente en cuenta las medidas de seguridad de la aviación ya implantadas en el Estado que es objeto de la solicitud y, cuando sea apropiado, reconozcan que dichas medidas son equivalentes;
11. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo han hecho a que comiencen a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1;
12. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que:
- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen, siempre y cuando no se comprometa la eficacia de las medidas de seguridad;
  - b) cuando sea pertinente, se incluyan asuntos referentes a la seguridad de la aviación en el orden del día de las reuniones de la OACI;
  - c) continúe promoviendo el desarrollo de procesos y conceptos de seguridad de la aviación eficaces e innovadores, mediante eventos regionales y subregionales que creen conciencia sobre la seguridad de la aviación, a solicitud de los Estados interesados, así como a través de la cooperación con las partes interesadas de la industria y fabricantes de equipo para crear la próxima generación de procesos de inspección de pasajeros y carga;
  - d) continúe trabajando con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas, incluyendo la inspección y el control de seguridad de personas que no son pasajeros con acceso a las instalaciones aeroportuarias de seguridad restringidas, la inspección mejorada de los pasajeros y el equipaje, los controles apropiados de seguridad de la aviación por lo que respecta a la carga, la cadena de suministro y los proveedores de servicios, así como la selección e instrucción de las personas que ponen en ejecución e implantan las medidas de seguridad de la aviación;
  - e) promueva el desarrollo de procesos de reconocimiento mutuo con el propósito de asistir a los Estados en el logro de arreglos de beneficio mutuo, incluyendo los relativos a un control de seguridad único, que les permitan reconocer la equivalencia de sus medidas de seguridad de

la aviación cuando con ellas se logren los mismos resultados y cuando estén basadas en un proceso de validación integral y continuo convenido y en un intercambio de información eficiente con respecto a sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación; y

- f) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las amenazas cibernéticas a la seguridad de la aviación, así como de los riesgos para la parte pública de los aeropuertos y la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación;

13. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el Manual de seguridad y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos los textos de orientación sobre líquidos, aerosoles y geles, y sobre factores humanos, destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas nuevas y existentes para la aviación y a aplicar las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil;

14. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* que ofrece una metodología de evaluación de riesgos para la seguridad de la aviación que los Estados miembros pueden utilizar para seguir desarrollando sus propias evaluaciones de los riesgos a escala nacional, e incluyan evaluaciones basadas en los riesgos en toda recomendación relativa a la adopción de medidas de seguridad de la aviación nuevas o modificadas contenida en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

15. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el empleo de las áreas de especialización apropiadas en la evaluación de los riesgos que enfrenta la seguridad de la aviación y en la elaboración de SARPS, especificaciones, textos de orientación y otros recursos que permitan abordar cuestiones sobre seguridad de la aviación que incluyan la coordinación con otros grupos de expertos; y

16. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que evalúe continuamente sus atribuciones y procedimientos rectores a fin de asegurar que el grupo no tenga limitaciones para estudiar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación.

## APÉNDICE D

### **Medidas que tomarán los Estados afectados por un acto de interferencia ilícita**

#### a) *Actos de interferencia ilícita*

*Considerando* que los actos de interferencia ilícita continúan comprometiendo gravemente la seguridad, regularidad y eficacia de la aviación civil internacional;

*Considerando* que la seguridad de los vuelos de las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito puede verse aún más comprometida si se les niega la utilización de las ayudas para la navegación y los servicios de tránsito aéreo, se bloquean las pistas y calles de rodaje y se cierran los aeropuertos; y

*Considerando* que la seguridad de los pasajeros y de la tripulación de las aeronaves que son objeto de un acto de apoderamiento ilícito puede peligrar más si se permite despegar a las aeronaves y continuar el viaje cuando aún siguen siendo objeto de apoderamiento ilícito;

*La Asamblea:*

1. *Expresa preocupación* por los desafíos que plantean a la seguridad de la aviación civil las amenazas nuevas y existentes y la diversidad de modus operandi utilizados para cometer actos de interferencia ilícita;
2. *Recuerda* a este respecto las disposiciones pertinentes de los Convenios de Chicago, Tokio, La Haya, Montreal y Beijing, el Protocolo complementario del Convenio de Montreal de 1988 y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* de 2010;
3. *Recomienda* que los Estados tengan en cuenta las consideraciones anteriores en la elaboración de sus políticas y planes de contingencia para hacer frente a los actos de interferencia ilícita;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a las aeronaves objeto de actos de apoderamiento ilícito y proporcionarles ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y autorización de aterrizaje;
5. *Insta* a los Estados miembros a asegurarse de que la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas;
6. *Reconoce* la importancia de las consultas entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito y el Estado del explotador de dicha aeronave, así como de la notificación por parte del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado;
7. *Insta* a los Estados miembros a que cooperen para dar una respuesta conjunta con relación a un acto de interferencia ilícita, y también a que empleen, si es necesario, la experiencia y las capacidades del Estado del explotador, del Estado de fabricación y del Estado de matrícula de una aeronave que ha sido objeto de un acto de interferencia ilícita cuando tomen medidas en sus territorios para liberar a los pasajeros y a los miembros de la tripulación de dicha aeronave;
8. *Condena* todo incumplimiento por un Estado miembro de sus obligaciones de devolver sin demora toda aeronave detenida ilegalmente y de poner inmediatamente en conocimiento de las autoridades competentes el caso de toda persona acusada de haber cometido un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, o bien de proceder sin tardanza a su extradición;
9. *Condena* la realización de amenazas falsas a la aviación civil y *exhorta* a los Estados miembros a enjuiciar a los responsables de tales actos, a fin de evitar la perturbación de las operaciones de la aviación civil; y
10. *Exhorta* a los Estados miembros a seguir prestando ayuda en la investigación de tales actos y en la captura y enjuiciamiento de los responsables.

b) *Notificación de actos de interferencia ilícita*

*Considerando* que los informes oficiales proporcionados a la OACI oportunamente por los Estados afectados por actos de interferencia ilícita deberían contener información completa y confiable y constituir la base para la evaluación y el análisis de dichos actos; y

*Considerando* que la base de datos en línea sobre actos de interferencia ilícita, de la OACI, es una herramienta eficaz para la pronta divulgación de información relacionada con incidentes de seguridad de

la aviación, y es de fácil acceso para los Estados miembros en el Portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>);

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* con preocupación de que muchos Estados que sufren actos de interferencia ilícita a menudo no proporcionan al Consejo los informes oficiales de tales actos;
2. *Insta* a los Estados a cumplir sus obligaciones en virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y el Anexo 17, en el sentido de enviar al Consejo, a la mayor brevedad posible, a raíz de incidentes de interferencia ilícita, toda la información pertinente exigida en dichos artículos y en los SARPS a fin de que la Secretaría pueda conservar información precisa y completa y analizar las tendencias y amenazas nuevas contra la aviación civil;
3. *Encarga* al Consejo que encargue al Secretario General que, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que ocurra un incidente concreto de interferencia ilícita, solicite a los Estados en cuestión que, de conformidad con su legislación nacional, envíen al Consejo toda la información en relación con el incidente ocurrido, incluyendo especialmente la relativa a la extradición u otro procedimiento judicial; y
4. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, verifique y analice los actos de interferencia ilícita notificados, informe a los Estados sobre las tendencias y las amenazas potenciales y nuevas y elabore orientaciones apropiadas para disuadir amenazas nuevas y existentes.

## APÉNDICE E

### **Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación**

*Considerando* que el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) ha cumplido con éxito el mandato de la Resolución A37-17, Apéndice E;

*Considerando* que el objetivo primordial de la Organización continúa siendo el de garantizar la seguridad y protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las disposiciones del Anexo 17 y las relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9;

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

*Recordando* que la responsabilidad final de asegurar tanto la seguridad operacional como la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

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



*Reconociendo* que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías y otras actividades en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del USAP son parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial;

*Reconociendo* la importancia de contar con un nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación de la OACI, equilibrando la necesidad de que los Estados conozcan los problemas de seguridad de la aviación sin resolver con la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público;

*Considerando* la aprobación del Consejo de un mecanismo para abordar los problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) de manera oportuna;

*Reconociendo* la importancia de una estrategia coordinada para facilitar la asistencia a los Estados mediante la Junta de examen de la observación y la asistencia de la Secretaría;

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

*Recordando* que el 37º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que rindiera informe sobre la ejecución general del USAP, comprendida su decisión con respecto al estudio para evaluar la viabilidad de ampliar el CMA al USAP después de la conclusión del segundo ciclo de auditorías en 2013;

*Considerando* la aprobación por el Consejo de la aplicación de un CMA al USAP después de completarse el segundo ciclo de auditorías en 2013; y

*Considerando* la aprobación por el Consejo de un plan de transición a un USAP-CMA con plena implantación de una nueva metodología a partir del 1 de enero de 2015;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota con satisfacción* de que el primer y el segundo ciclos de auditorías realizadas en el marco del USAP han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;
2. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;
3. *Apoya* la decisión del Consejo de ampliar el CMA al USAP en 2015, después de la finalización con éxito del segundo ciclo de auditorías del USAP en 2013 y un período de transición;
4. *Pide* al Consejo que supervise las actividades del USAP-CMA en la observación de los niveles estatales de aplicación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, el cumplimiento de los SARPS de la OACI, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
5. *Hace suyo* el criterio de nivel limitado de transparencia respecto de los resultados de las auditorías correspondientes al USAP-CMA, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación;

6. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
  - a) aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
  - b) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA;
  - c) preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiere; y
  - d) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, previa solicitud, si corresponde y en consonancia con su soberanía, los resultados de las auditorías y otras actividades del USAP-CMA realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado; y
8. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP-CMA.

## APÉNDICE F

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite y coordine la asistencia técnica y el apoyo a los Estados que necesitan mejorar su vigilancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de un marco coordinado, específico y eficaz de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación internacional;
2. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan voluntariamente con recursos financieros y en especie a fin de aumentar el alcance y el impacto de las actividades de mejoramiento de la seguridad de la aviación, de la OACI;
3. *Invita* a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes a contribuir también al desarrollo continuo del marco de creación de capacidad de seguridad de la aviación internacional, de la OACI;
4. *Invita* a los Estados desarrollados a que ofrezcan ayuda a los Estados que no puedan poner en práctica los programas de medidas de carácter técnico recomendadas para la protección de aeronaves en tierra y, en particular, para los trámites de despacho de pasajeros, equipaje de mano y de bodega, así como carga, correo, paquetes de mensajería y encomiendas por expreso;

5. *Invita* a los Estados miembros a que consideren solicitar asistencia de la OACI y otras organizaciones internacionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
6. *Invita* a los Estados miembros a valerse de la capacidad que tiene la OACI para proporcionar, facilitar o coordinar asistencia correctiva a corto plazo y asistencia a más largo plazo para subsanar las deficiencias en su aplicación de los SARPS de los Anexos 17 y 9, y de la capacidad de la OACI para aprovechar al máximo los resultados de las auditorías USAP para definir y canalizar las actividades de creación de capacidades en materia de seguridad de la aviación a fin de beneficiar a los Estados miembros que las requieran;
7. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI;
8. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a concertar acuerdos de asociación para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad, que abarquen a todas las partes interesadas e incluyan los compromisos en que han de convenir todos los asociados;
9. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que desarrolle y actualice el Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación y fomente el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación;
10. *Invita* a los Estados miembros a que aporten documentación de capacitación para colaborar en el desarrollo y las actualizaciones en el futuro del Programa de instrucción de la OACI en materia de seguridad de la aviación, los ASTP y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación;
11. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que supervise, desarrolle promueva y revalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantengan las normas de instrucción y niveles adecuados de cooperación;
12. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación;
13. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
14. *Encarga* al Consejo que pida al Secretario General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas; y
15. *Insta* a la comunidad internacional a que considere la posibilidad de intensificar la asistencia a los Estados y aumentar la cooperación entre los mismos, a fin de que puedan beneficiarse del logro de los fines y objetivos del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, en particular mediante la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE).

## APÉNDICE G

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* que sólo se logrará erradicar las amenazas a la aviación civil mediante la actuación concertada de todos los interesados y una estrecha relación de trabajo entre las dependencias y órganos nacionales de reglamentación de la seguridad de la aviación de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a todos los Estados miembros a que inserten en sus acuerdos multilaterales y bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación, teniendo en cuenta la cláusula modelo adoptada por el Consejo el 25 de junio de 1986 y el acuerdo modelo adoptado por el Consejo el 30 de junio de 1989;
3. *Insta* a todos los Estados miembros a adoptar los principios clave siguientes como base para la cooperación internacional en el área de seguridad de la aviación y para garantizar una cooperación efectiva en seguridad de la aviación entre los Estados, la OACI y otras organizaciones internacionales pertinentes:
  - a) respeto del espíritu de cooperación definido en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos;
  - b) reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes; y
  - c) concentración en resultados de seguridad;
4. *Insta* a todos los Estados miembros que aún no formen parte de la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a incorporarse a la misma, dado que ha sido establecida para permitir la comunicación de toda amenaza inminente a las operaciones de transporte aéreo civil, proporcionando de este modo una red de contactos internacionales de seguridad de la aviación dentro de cada Estado e intensificando su coordinación y cooperación para garantizar el intercambio de las mejores prácticas por conducto de la AVSECPaedia;

5. *Insta* al Consejo a que pida al Secretario General que promueva iniciativas que permitan establecer plataformas tecnológicas para intercambiar información sobre la seguridad de la aviación entre los Estados miembros;

6. *Pide* que el Consejo continúe:

- a) recogiendo los resultados de la experiencia adquirida por los Estados en materia de cooperación para la prevención de los actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional;
- b) analizando las diferentes circunstancias y tendencias en la prevención de las amenazas a la aviación civil internacional en distintas regiones del mundo; y
- c) formulando recomendaciones para fortalecer las medidas encaminadas a disuadir y prevenir dichos actos de interferencia ilícita;

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

## APÉNDICE H

### Cooperación internacional y regional en materia de seguridad de la aviación

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

*La Asamblea:*

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

2. *Encarga* al Consejo que tenga en cuenta la Iniciativa internacional de viaje seguro y facilitado (SAFTI) del G8 y continúe colaborando con éste y otros grupos de Estados pertinentes, como el de la iniciativa de Comercio seguro en la región de Asia y el Pacífico (STAR) del Foro de cooperación

económica de Asia Pacífico, en su labor relativa a la elaboración de medidas para hacer frente a la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y alentar su aplicación por todos los Estados miembros; y

3. *Encarga* al Consejo que continúe cooperando con el Comité contra el terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas en relación con el esfuerzo mundial para combatir el terrorismo.

### **Declaración sobre seguridad de la aviación**

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo, frente a la continua amenaza para la aviación civil, incluyendo el intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines el 25 de diciembre de 2009; y *reconociendo* el valor que tienen las declaraciones conjuntas sobre la seguridad de la aviación civil dimanantes de las conferencias regionales celebradas con la idea de reforzar la cooperación internacional, por la presente *insta* a los Estados miembros a que tomen las siguientes medidas para mejorar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas para la aviación civil:

- 1) fortalecer y promover la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI, centrándose particularmente en el Anexo 17 — *Seguridad*, y elaborar estrategias para enfrentar las amenazas actuales y emergentes;
- 2) reforzar los procedimientos de inspección de seguridad de la aviación, mejorar los factores humanos y utilizar tecnologías modernas para detectar artículos prohibidos y apoyar la investigación y desarrollo de tecnología para la detección de explosivos, armas y artículos prohibidos, con la finalidad de impedir actos de interferencia ilícita;
- 3) establecer medidas de seguridad mejoradas para proteger las instalaciones aeroportuarias y aumentar la seguridad a bordo, con las mejoras apropiadas en tecnología y capacitación;
- 4) formular e implantar medidas reforzadas y armonizadas, así como mejores prácticas de seguridad de la carga aérea, teniendo en cuenta la necesidad de proteger la totalidad de la cadena de suministro de carga;
- 5) promover un mayor grado de seguridad respecto de los documentos de viaje y su validación mediante el empleo del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI conjuntamente con información biométrica, y el compromiso de notificar con regularidad a la Base de datos de documentos de viaje perdidos o robados de INTERPOL acerca de los pasaportes extraviados o robados, a fin de impedir el uso de tales documentos de viaje para actos de interferencia ilícita en la aviación civil;
- 6) mejorar la capacidad de los Estados miembros de corregir las deficiencias detectadas en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) asegurando la disponibilidad apropiada de los resultados de las auditorías entre los Estados miembros, la cual permitiría una mejor concentración en los esfuerzos en materia de creación de capacidades y asistencia técnica;
- 7) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, incluyendo la financiación, la creación de capacidades y las transferencias de tecnología para abordar con eficacia las amenazas para la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria;

- 8) promover un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil, a fin de intercambiar información sobre medidas de seguridad de la aviación para evitar la redundancia, cuando corresponda, y lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles; y
- 9) compartir las mejores prácticas e información en una variedad de áreas clave tales como técnicas de registro e inspección, incluyendo evaluaciones de tecnología avanzada de inspección para la detección de armas y explosivos; seguridad de los documentos y detección de fraude; detección de comportamientos y análisis de riesgos en función de las amenazas; inspección de los empleados aeroportuarios; privacidad y dignidad de las personas; y seguridad de las aeronaves.

#### **Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)**

14.1 En su sexta reunión, el Comité Ejecutivo examinó el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) sobre la base de la nota de estudio WP/16, en la que se facilitaba un informe detallado del Consejo acerca de la conclusión del segundo ciclo de este programa, junto con un informe del mismo después de 2013; asimismo, se proporcionaba un plan de ejecución de la transición a la siguiente fase del programa (WP/15).

14.2 La Federación de Rusia, en su nota de estudio WP/230, subrayó la importancia de avanzar hacia un enfoque de observación continua con el fin de aplicar un enfoque más progresivo y eficaz a la seguridad de la aviación en los planos mundial, regional y estatal. La Federación de Rusia solicitó asimismo que se mantuviera el principio actual de la transparencia limitada de los resultados de las auditorías del USAP.

14.3 La República Dominicana, en la nota de información WP/168, narró su experiencia en el establecimiento y el mantenimiento de un sistema eficaz de vigilancia del control de la calidad de la seguridad de la aviación a fin de determinar, prevenir y rectificar deficiencias de manera oportuna en el sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación civil.

14.4 En la nota de estudio WP/328, el Sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS) informó sobre las actividades que había desempeñado desde el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, comprendida la constitución de un comité permanente de seguridad de la aviación.

14.5 El Comité Ejecutivo señaló el éxito logrado en general por el USAP durante su segundo ciclo de auditorías y la función que éstas cumplen a la hora de determinar deficiencias y actividades de asistencia y desarrollar nuevas estrategias de auditoría. Observó, en cambio, que a los Estados aún les quedaba mucho trabajo por hacer en lo que se refiere a reforzar la seguridad de la aviación y abordar las constataciones determinadas por el programa.

14.6 El Comité Ejecutivo acogió con satisfacción la decisión de que el USAP evolucione hacia un enfoque de observación continua (USAP-CMA) y refrendó el plan de transición hacia un CMA del USAP, tal como se indica en la nota de estudio WP/15.

**Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación**

15.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo examinó el tema del apoyo a la implantación de la seguridad de la aviación, basándose en un informe del Consejo (WP/20) sobre la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación y en el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) (WP/21). Además, los Estados y observadores presentaron las notas WP/107, 130, 152, 160, 217, 299, 313 y 320.

15.2 En la nota WP/20, el Consejo puso de relieve la implantación satisfactoria de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación, que es el marco de la OACI para la prestación de asistencia en seguridad de la aviación a los Estados. También subrayó las actividades de capacitación en materia de seguridad de la aviación y, en particular, las efectuadas mediante la red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), así como la preparación constante de material didáctico y la expansión de la mencionada red.

15.3 El Consejo, en la nota WP/21, proponía continuar implantando la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación y perfeccionar aún más la serie de actividades e instrumentos de asistencia y creación de capacidad de la OACI. Ello incluye el reforzamiento de las actividades de cooperación regional y el establecimiento de un enfoque normalizado para evaluar la asistencia ya prestada. A fin de mejorar el nivel de la instrucción y lograr un mayor alcance de la seguridad de la aviación, se intensificará la labor de diversificación de la gama de actividades de instrucción.

15.4 Canadá, en la nota WP/130, proponía, en nombre de 12 Estados miembros y organizaciones internacionales, un mayor desarrollo de los materiales didácticos sobre seguridad de la carga aérea y la creación de capacidades específicas en materia de carga aérea, de la OACI, en un marco de mejores prácticas y de seis pilares principales de una cadena de suministro segura, haciendo hincapié en la importancia del papel de la OACI en la coordinación de las actividades de asistencia a nivel mundial, con el fin de evitar la duplicación de esfuerzos. Invitaba a la Asamblea a respaldar esta iniciativa y a tener en cuenta esta nota de estudio al actualizar la Resolución A37-17 de la Asamblea.

15.5 En la nota WP/107, los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) expresaban su apoyo a la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación. La CAFAC reconocía la contribución positiva de la red ASTC a la seguridad de la aviación, pero señalaba que la red debería ampliarse. Invitaba a la Asamblea a continuar mejorando la Estrategia con miras a aumentar el nivel de la asistencia prestada, dando prioridad a los Estados en desarrollo y ampliando la red de los centros ASTC en el continente africano.

15.6 En la nota WP/320, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ponía de relieve sus actividades en materia de seguridad de la aviación y facilitación, así como su cooperación con la OACI por intermedio del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG) OACI-CLAC. En particular, la CLAC subrayó la labor que está realizando el Grupo regional y se ofreció a poner a disposición de la comunidad internacional de aviación los diversos materiales elaborados. El Comité apoyó el trabajo del Grupo regional y acogió con beneplácito su contribución.

15.7 La República Dominicana, en la nota WP/152, describía las actividades de su nuevo ASTC. Tras la certificación de dicho ASTC, la República Dominicana se encuentra actualmente en mejor posición para contribuir al desarrollo y la mejora de la capacitación en materia de seguridad de la aviación a nivel regional y en el ámbito mundial.



15.8 La India, en la nota WP/160, describía las medidas de seguridad aplicadas en el país para proteger y mantener la integridad de las zonas de seguridad restringidas de sus aeropuertos. Dichas medidas se establecieron basándose en la evaluación de riesgos que realizaron las autoridades nacionales competentes

15.9 En la nota WP/299, la República de Corea informaba a la Asamblea de sus programas de creación de capacidad para mejorar la seguridad de la aviación en los países en desarrollo, de asesoría en materia de explotación de aeropuertos y de intercambio de información. Estas actividades se realizan principalmente en el Aeropuerto Internacional Incheon y con la Corporación de aeropuertos de Corea.

15.10 La Federación de Rusia, en la nota WP/217, presentaba información sobre la Conferencia internacional “Seguridad de la aviación” celebrada en Moscú, en julio de 2013. Conmemorando el 40° aniversario del servicio de seguridad de la aviación civil en Rusia, la conferencia puso de relieve las actividades en materia de seguridad de la aviación en Rusia y apoyó las decisiones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de la OACI y de la 24ª sesión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/24).

15.11 En la nota WP/313 se informaba a la Asamblea sobre las medidas adoptadas por la Comisión de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA) con apoyo de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) encaminadas a establecer experiencia y conocimientos AVSEC a nivel regional. La UEMOA anunció que se había elaborado un sistema de observación del cumplimiento para aumentar el nivel de cumplimiento en materia de aplicación de las disposiciones del Anexo 17.

15.12 El Comité Ejecutivo tomó nota con satisfacción del progreso realizado en la aplicación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación durante el actual trienio, así como de los resultados de la asistencia ofrecida a los Estados pero hizo un llamamiento a la OACI para que proporcione liderazgo en la coordinación del desarrollo ulterior de actividades de creación de capacidad eficaces, puntuales y sostenibles. Reconociendo el alto nivel de la instrucción prestada en toda la red ASTC, el Comité acogió con beneplácito las perspectivas de una nueva ampliación de la red que permitirá a los Estados en desarrollo beneficiarse de la instrucción. El Comité apoyó plenamente la continuidad de la aplicación de la Estrategia, los nuevos perfeccionamientos de la asistencia y de las actividades e instrumentos de creación de capacidad, así como la toma de conciencia sobre la escasez de instructores y auditores de seguridad de la aviación.

15.13 El Comité señaló que debe continuar dándose prioridad a la asistencia a los Estados que la necesitan y demuestren el compromiso y la capacidad necesarios para mantener las mejoras. Dicha asistencia debería estar claramente orientada y basarse en el riesgo.

15.14 El Comité tomó nota de la importante labor que se está realizando en relación con la seguridad de la carga aérea y apoyó plenamente que se priorizara el desarrollo de nuevos materiales didácticos y de otras actividades específicas de creación de capacidad en la esfera de la carga aérea.

#### **Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica**

16.1 En sus sesiones quinta y sexta, el Comité Ejecutivo examinó las novedades relativas a la Facilitación (FAL), los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y el directorio de claves públicas (PKD) sobre la base de informes del Consejo presentados en las notas de estudio WP/3, 4, 11 y 23. Además, examinó nueve notas de estudio presentadas por Estados y Observadores: WP/94, 105, 161, 180, 246, 254, 267, 269 y 322.

16.2 El Consejo, en la nota WP/3, describió las novedades relativas al Programa FAL desde la Asamblea anterior y propuso prioridades para dicho programa y resultados previstos para el trienio 2014-2016.

16.3 En la nota WP/4, el Consejo presentó un informe sobre las novedades relativas al Programa MRTD y al PKD de la OACI desde la Asamblea anterior.

16.4 El Consejo, en la nota WP/11, presentó la estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) e invitó a la Asamblea a respaldar la Estrategia ICAO TRIP propuesta y a recomendar la participación de los Estados en el PKD.

16.5 En la nota WP/267, la República de Corea invitó a la Asamblea a solicitar al Consejo que considerara la posibilidad de incluir en el Anexo 9 — *Facilitación*, nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) para sistemas automatizados de despacho de inmigración.

16.6 Los Emiratos Árabes Unidos, en la nota WP/254, invitaron a la Asamblea a solicitar al Consejo que considerara la posibilidad de enmendar el Doc 9944, *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*, con arreglo a lo sugerido en el párrafo 2.4 de la nota de estudio.

16.7 Estados Unidos, en la nota WP/161, propuso etapas para elaborar y adoptar mejores normas biométricas y para viajes internacionales, a fin de facilitar una mayor interoperabilidad de los programas nacionales de viajeros confiables.

16.8 Los 54 miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) presentaron la nota WP/105, en apoyo y como comentario de la nota WP/4 relativa al progreso logrado en el marco del Programa MRTD y el PKD.

16.9 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la nota WP/94, Revisión núm. 1, se ocupó del incumplimiento por los Estados de las normas internacionales adoptadas para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del PNR de los pasajeros, que afecta tanto a los Estados como a las líneas aéreas. En la nota también se analizan las posibles causas del bajo nivel de cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 pertinentes.

16.10 La Organización Mundial del Turismo (OMT), en la nota WP/246, afirmó que los requisitos para los visados y los procedimientos de tramitación de visados vigentes restringen el crecimiento de los sectores de la aviación y del turismo y, por consiguiente, el desarrollo económico y el empleo. La nota presentó diversos aspectos en los que la facilitación de esos requisitos y procesos influiría positivamente en tales sectores.

16.11 En la nota de estudio WP/322, Chile informó sobre las actividades realizadas en relación con el Programa MRTD de la OACI, en particular su participación en las reuniones correspondientes de la OACI y la aplicación de las disposiciones pertinentes del Doc 9303 y del Anexo 9 — *Facilitación*.

16.12 China, en la nota de estudio WP/180, describió el progreso realizado por ese Estado desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en materia de facilitación e implantación de pasaportes electrónicos, con arreglo a los SARPS pertinentes del Anexo 9 y las especificaciones técnicas del Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*.

16.13 En la nota de estudio WP/269, la República de Corea describió su servicio automatizado de despacho de inmigración basado en el reconocimiento facial, que fue elaborado para mejorar la facilitación de los servicios de tránsito aéreo y la seguridad de la aviación.

16.14 El Comité respaldó las prioridades propuestas para el Programa FAL y los resultados previstos para el trienio 2014-2016, como figuran en el párrafo 3.12 de la nota WP/3.

16.15 El Comité tomó nota de los avances relativos al Programa MRTD y al PKD, presentados en la nota de estudio WP/4.

16.16 El Comité respaldó la Estrategia ICAO TRIP propuesta y recomendó la participación de los Estados en el PKD, como se propuso en el WP/11. El Comité también pidió que se tuvieran en consideración las inquietudes planteadas por los pequeños Estados en relación con las tarifas para la participación en el PKD.

16.17 El Comité convino en que se debería pedir al Consejo que considerara la posibilidad de incluir nuevos SARPS en el Anexo 9 relativos a sistemas automatizados de despacho de inmigración, como se indica en el párrafo 4 de la nota WP/267.

16.18 El Comité convino en que se debería pedir al Consejo que examinara las propuestas para la actualización del Doc 9944 que figuran en el párrafo 2.4 de la nota WP/254.

16.19 El Comité, tomando nota de la importancia de los programas de viajeros confiables descritos en la nota WP/161 para mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación, convino en que el Consejo debería examinar métodos por los que la OACI pueda apoyar el desarrollo de tales programas, así como su interoperabilidad y su armonización.

16.20 En lo que respecta a las cuestiones relacionadas con nuevas disposiciones para el Anexo 9 sobre Sistemas automatizados de despacho de inmigración, la revisión del Doc 9944 y SARPS para programas de viajeros confiables, el Comité convino en que esas cuestiones deberían remitirse al Grupo de expertos FAL para su examen.

16.21 El Comité estuvo de acuerdo con las propuestas, presentadas en la nota WP/105, de que el Consejo debería obtener compromisos de alto nivel entre los Estados responsables de la expedición de documentos de viaje y las autoridades de aviación civil con miras a asegurarse de que se sensibilicen respecto de las responsabilidades vinculadas con el plazo límite del 24 de noviembre de 2015 para los pasaportes de lectura mecánica (MRP). Tomando nota de la elaboración prevista de una hoja de ruta modelo de la OACI para asistir a los Estados en las iniciativas de implantación de pasaportes electrónicos, el Comité convino en que la OACI debería concederle alta prioridad y, concretamente, debería organizar seminarios teóricos y prácticos regionales para dar a conocer a los Estados los beneficios de la participación en el PKD.

16.22 En lo relativo a la nota WP/94, Revisión núm. 1, el Comité convino en que se debería pedir a los Estados que sensibilicen a las autoridades de inmigración y control fronterizo respecto de los SARPS de la OACI y los textos de orientación relativos a los datos sobre pasajeros. Sin embargo, el Comité no apoyó la propuesta de ampliar el Programa de auditoría universal sobre seguridad de la aviación a todos los SARPS relacionados con API y PNR del Anexo 9.

16.23 El Comité estuvo de acuerdo en que se debería instar a los Estados miembros a continuar el proceso de facilitación de visados, como se sugirió en la nota WP/246. También convino en que la OACI y la OMT deberían abordar conjuntamente la cuestión de la facilitación de visados a un nivel estratégico, pero en el marco de los recursos a disposición del Grupo de expertos FAL.

16.24 Para culminar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité examinó la propuesta de *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la*

*facilitación* presentada en la nota WP/23, en la que figura un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea (Resolución 16/1).

16.25 El Comité tomó nota de que las cuestiones pertinentes a la *facilitación* habían aparecido hasta la fecha en la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. No obstante, teniendo en cuenta los nuevos Objetivos estratégicos aprobados por el Consejo, el Comité convino en que las cuestiones relativas a la *facilitación* debían presentarse en un proyecto de Resolución independiente, como se propuso. También señaló que la Declaración consolidada propuesta reflejaba las últimas novedades, así como el futuro enfoque de la labor de la OACI en ese campo. Dicho enfoque incluía las actividades previstas del Programa FAL para el trienio siguiente y elementos clave de la Estrategia ICAO TRIP relacionados con la gestión de la identidad y con la seguridad e integridad de los documentos de viaje.

16.26 Tras examinar el proyecto de resolución e incluir un párrafo adicional (11) en el Apéndice C, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que adoptara la Resolución siguiente.

**Resolución 16/1** (Nuevo número A38-16)

**Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la *facilitación***

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la *facilitación*, a la clausura del 38º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre *facilitación*

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

Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de *facilitación*

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

3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A37-20 (Apéndice D – *Facilitación*).

## **APÉNDICE A**

### **Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación**

*Considerando* que la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su Protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

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

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

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
3. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros respecto a la administración de los controles fronterizos, de la carga y de los pasajeros; los avances tecnológicos asociados a dicha administración; la facilitación de la carga; el manejo de sucesos relacionados con la salud y otros sucesos perturbadores que afecten a la aviación y la respuesta para atender dichos sucesos; y los menores no acompañados;
4. *Pide* al Consejo que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, y del Anexo 17 — *Seguridad*, sean compatibles y se complementen; y
6. *Pide* al Consejo que actualice el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, para asegurarse de que esté al día y responda a las necesidades de los Estados miembros.

## **APÉNDICE B**

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

*Considerando* que los Estados reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para la seguridad de la aviación y la facilitación;

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

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

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

*Considerando* que la Estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) ofrece un marco para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación y aprovechando el éxito del Programa de MRTD de la OACI;

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

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

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

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

*Considerando* que en la Resolución 1373, adoptada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el 28 de septiembre de 2001 se decidió que todos los Estados impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

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

*Considerando* que en todo el mundo está cambiando la dirección de la actividad criminal para pasar cada vez más del fraude en los documentos de viaje al fraude en la identificación;

*Considerando* que la OACI ha establecido el Directorio de claves públicas (PKD) para verificar, validar y autenticar los MRP dotados de datos biométricos (pasaportes electrónicos), reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos; y

*Considerando* que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar sus programas de identificación de viajeros y control fronterizo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a que, a través de sus programas de documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios derivados de la seguridad y la facilitación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;
2. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;
3. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que aplique la Estrategia ICAO TRIP para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
4. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
5. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1;
6. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;
7. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación de viajeros y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
8. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos, y que explore posibles soluciones tecnológicas para mejorar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos;
9. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
10. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación de viajeros y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;

11. *Insta* a todos los Estados a que se incorporen al PKD de la OACI; y a todos los Estados receptores a que verifiquen las firmas digitales relacionadas con los pasaportes electrónicos; y

12. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen datos sobre pasaportes extraviados y robados, de manera rutinaria y oportuna, para que se incorporen a la base de datos de búsqueda automática de INTERPOL sobre los documentos de viaje robados y extraviados.

### **APÉNDICE C**

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

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

*Considerando* que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

*Considerando* que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados; y

*Considerando* que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre los pasajeros que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

2. *Pide* al Consejo que elabore textos de orientación pertinentes sobre el establecimiento de programas y/o comités nacionales de facilitación, según corresponda, para complementar las disposiciones del Anexo 9;

3. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

4. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

- a) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
  - i. hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
  - ii. hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y
- b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;



5. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
6. *Insta* a los Estados vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
7. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
  - a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
  - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales;
9. *Insta* a los Estados miembros a asegurar, respecto al uso de sus sistemas electrónicos de intercambio de datos, que sus requisitos en materia de datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas por los organismos competentes de las Naciones Unidas con esta finalidad;
10. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro; y
11. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre órganos nacionales y regionales competentes en materia de facilitación y seguridad de la aviación.

#### **Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

17.1 En su tercera sesión, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión de la protección del medio ambiente basándose en los informes del Consejo sobre la marcha de la labor técnica de la Organización en lo relativo al ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves (WP/25 y WP/26) y el cambio climático (WP/28, WP/29, WP/30, WP/31, WP/32 y WP/33). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A37-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* (WP/27) y la Resolución A37-19, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/34). Adicionalmente, se recibieron 34 notas presentadas por Estados y observadores: WP/68, WP/70, WP/83, WP/106, WP/108, WP/131, WP/163, WP/164, WP/165, WP/166, WP/176, WP/183, WP/222, WP/234, WP/240, WP/250, WP/258, WP/268, WP/270, WP/271, WP/272, WP/275, WP/279, WP/288, WP/289, WP/297, WP/305, WP/317, WP/318, WP/327, WP/328, WP/346, WP/348 Y WP/350.

## 17.2 DISPOSICIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL

17.2.1 En la nota WP/25, el Consejo informaba sobre los avances realizados por la OACI desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en los aspectos relacionados con la aviación civil y el medio ambiente, y en particular sobre las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), incluida su novena reunión (CAEP/9). También pasaba revista a las actividades de la Secretaría y la cooperación con otras organizaciones.

17.2.2 Entre otros temas, en la nota WP/25 se incluía el acuerdo de CAEP/9 sobre las propuestas de una nueva norma de ruido para aeronaves de turborreactor y turbohélice para el Volumen I del Anexo 16 y una nueva norma de ruido para las aeronaves de rotor basculante, y se brindaban detalles del acuerdo alcanzado en CAEP/9 sobre las nuevas metas tecnológicas para la reducción del ruido. En lo relativo a las emisiones de los motores, se informaban los avances en la elaboración de la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub>, incluida la aprobación de CAEP/9 para un requisito de certificación. Asimismo, en la nota se daban detalles sobre la labor del CAEP dirigida a elaborar una norma sobre la emisión de materia particulada (PM) y sobre el desarrollo de dos documentos relacionados con las mejoras operacionales: el acuerdo alcanzado en CAEP/9 sobre las nuevas metas operacionales de reducción del consumo de combustible y el análisis ambiental de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Para finalizar, se indicaba que el Consejo había estado de acuerdo con todas las recomendaciones formuladas por la CAEP/9 y que se estaba en proceso de consultar a los Estados sobre las propuestas de enmienda de los Volúmenes I y II del Anexo 16.

17.2.3 El Comité volvió a poner de relieve la importancia de la labor técnica de la Organización dirigida a la protección del medio ambiente en la aviación civil y manifestó su respaldo a la labor sostenida y eficaz del CAEP y de la Secretaría de la OACI en este campo.

17.2.4 En respuesta a la solicitud del 37º período de sesiones de la Asamblea, en la nota WP/26 el Consejo informaba sobre la evaluación de las tendencias ambientales emprendida por el CAEP para establecer las repercusiones actuales y futuras del ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves. El Comité tomó nota del considerable aporte de distintos Estados miembros y organizaciones observadoras en la evaluación de las tendencias ambientales, que fueron examinadas y reflejan el consenso del CAEP. El Comité también tomó nota de que, tal como se solicitaba en la Resolución A37-19 de la Asamblea, la Secretaría trabaja en el desarrollo de los medios que le permitirán a la Organización informar regularmente las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional al proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y medir los avances hacia la consecución de las aspiraciones mundiales, para lo cual resultaría beneficioso que aumente el flujo de información sobre consumo de combustible que los Estados miembros envían a la OACI.

17.2.5 En términos absolutos, se prevé un aumento de la población total mundial expuesta al ruido de las aeronaves, de las emisiones mundiales totales de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y de las emisiones mundiales totales de las aeronaves que afectan al clima mundial durante todo el período que abarca el análisis, aunque el ritmo de dicho aumento será menor que el de la demanda de transporte aéreo. Se prevé que el rendimiento de combustible mejore hasta 2050; sin embargo, se necesitarán medidas adicionales a las consideradas en el análisis para alcanzar la meta mundial a la que se aspira del 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible. Igualmente, considerando sólo las mejoras en tecnología de aeronave y operacionales, se necesitarán medidas adicionales para lograr el crecimiento neutro en carbono con respecto a 2020. Si bien los combustibles alternativos sostenibles son capaces de contribuir significativamente a la reducción de las emisiones, los datos con que se cuenta son insuficientes para predecir con confianza su disponibilidad o las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida de estos combustibles.

17.2.6 El Comité recomendó el uso de las tendencias mundiales en la esfera del medio ambiente de la nota WP/26 como base para tomar decisiones sobre asuntos ambientales en este período de sesiones de la Asamblea, y pidió al Consejo que continúe su labor en este ámbito con el apoyo de los Estados y que se asegure de proporcionar una evaluación actualizada de las tendencias mundiales en materia de medio ambiente al próximo período de sesiones de la Asamblea.

17.2.7 El Comité era consciente de la importancia de contar con una base sólida sobre las tendencias históricas y futuras en la esfera del medio ambiente. Recomendó que la Asamblea inste a los Estados a que presenten los datos sobre consumo de combustible que requiere la OACI en respuesta a la solicitud formulada al Consejo por la Asamblea de notificar las emisiones de la aviación y que considere la información de esta nota para actualizar las Resoluciones A37-18 y A37-19 de la Asamblea.

17.2.8 En la nota WP/27, el Consejo presentó una propuesta para revisar la Resolución A37-18 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, a la luz de los desarrollos producidos desde el 37º período sesiones de la Asamblea.

17.2.9 En la nota WP/106, los Estados Unidos reconocían el progreso logrado en la reducción del ruido de aeronaves y de las emisiones de los motores que afectan a la calidad del aire local mediante la adopción de políticas, normas y orientaciones, incluyendo el acuerdo de la novena reunión del CAEP sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y la recomendación de dicha reunión que alienta a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales con respecto a las aeronaves que cumplen la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 o la nueva norma acústica, una vez que haya sido adoptada por el Consejo. En la nota se invitaba también a la Asamblea a reafirmar el compromiso con respecto a la adopción de un enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado cada uno de los demás elementos. Los Estados Unidos apoyaban también la labor ulterior relacionada con la elaboración de una norma sobre certificación para las emisiones de partículas (PM) no volátiles.

17.2.10 En la nota WP/70, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) acogía con satisfacción el progreso de la reunión CAEP/9, incluyendo el acuerdo sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y la labor en curso respecto a la elaboración de una norma sobre PM no volátiles (nvPM). En la nota se alentaba también a los fabricantes de motores de aeronave a contribuir activamente al trabajo de muestreo y medición para la norma nvPM.

17.2.11 En la nota WP/297, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) expresaba que la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> constituye un elemento integrante de un conjunto de medidas de la OACI, y que si dicha norma no tiene un efecto incremental, otras medidas del conjunto deben compensarlo. En la nota se invitaba a la Asamblea a confirmar que la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> constituye un elemento fundamental del conjunto de medidas adoptadas y se solicitaba al Consejo que vele por que el CAEP mantenga su compromiso de llegar a convenir una norma que se traduzca en reducciones incrementales de las emisiones superiores a lo normal.

17.2.12 El Comité acogió con beneplácito el avance en el trabajo de la CAEP/9, incluido el acuerdo sobre la nueva norma acústica del Anexo 16, Volumen I, y alentó la continuación de su trabajo encaminado a lograr una norma sólida sobre PM no volátiles y una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub>.

17.2.13 En la nota WP/327, la Federación internacional de los trabajadores del transporte (ITF) describía las posibles inquietudes de tipo sanitario derivadas de la exposición de los empleados de aeropuertos a partículas ultrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diesel en dichos

aeropuertos, e invitaba a la Asamblea a instar a la OACI a que amplíe consecuentemente sus políticas y prácticas relativas a la protección del medio ambiente a la protección de la salud y la seguridad de los empleados. La ITF puso de relieve que se ha constituido un grupo de trabajo compuesto por directores del aeropuerto de Copenhague, compañías que operan en el aeropuerto y sindicatos representantes de los empleados de éste, lo que podría constituir un punto de partida para los debates.

17.2.14 El presidente dijo que la OACI continúa trabajando con una serie de organizaciones internacionales, incluida la Organización Mundial de la Salud, sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente en las proximidades de los aeropuertos. Se aclaró que el CAEP realiza actualmente un programa de trabajo encaminado a elaborar una norma de certificación de PM no volátiles (nvPM) de los motores de aeronave y que está en marcha una investigación para profundizar en el conocimiento de la formación de partículas volátiles, y que la información proporcionada por el ITF se señalaría a la atención del CAEP para que la considerara en el marco de su labor.

17.2.15 En la nota WP/222, la India ofrecía información sobre sus iniciativas en cuanto a gestión del ruido en su país y solicitaba la realización de estudios sobre ruido y la instalación de sistemas de vigilancia del ruido en los aeropuertos importantes, así como la formulación de planes de acción para los aeropuertos principales con respecto a los límites acústicos y planes sobre utilización de los terrenos en torno a dichos aeropuertos con arreglo a la *Orientación sobre el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves*, de la OACI.

17.2.16 En la nota WP/240, Sudáfrica describía la forma en que la prohibición de vuelos nocturnos en diversas partes del mundo afecta a la industria mundial de la aviación e invitaba a la Asamblea a garantizar que la OACI continúe desempeñando una función de liderazgo en la elaboración de orientaciones de políticas sobre la prohibición de vuelos nocturnos. En la nota se alienta a la OACI a seguir al tanto de las prácticas de los Estados en materia de prohibición de vuelos nocturnos y a evaluar sus repercusiones en la explotación de servicios aéreos. En la nota también se pide a los Estados y regiones que han impuesto prohibiciones de vuelo durante ciertas horas que examinen sus políticas.

17.2.17 En la nota WP/163, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) apoyaba la recomendación formulada por la novena reunión del CAEP de que los Estados se abstengan de imponer restricciones operacionales sobre las aeronaves que cumplen con la norma del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, o la nueva norma acústica. La IATA también se oponía firmemente a toda medida que daría lugar a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen con las normas del Volumen I, Capítulo 3, del Anexo 16. En la nota se invitaba a la Asamblea a examinar las propuestas de modificación de los Apéndices D y E de la Resolución A37-18 de la Asamblea.

17.2.18 En relación con la prohibición de vuelos nocturnos, el Comité recordó que el tema ya se había debatido en la última Asamblea, en la que se había tomado nota de la evaluación de la prohibición de vuelos nocturnos que había realizado el CAEP y en la que la India había solicitado nuevos estudios. En la última Asamblea se acordó remitir este asunto al Consejo para que lo examinase y la India, señalando las limitaciones en cuanto a recursos de la Secretaría, se ofreció a facilitar los recursos necesarios para realizar nuevos estudios. Desde la última Asamblea, la Secretaría, supeditada a la aportación de los fondos por la India, prosiguió el trabajo con la ayuda de consultores y, aunque no se ha recibido financiación hasta la fecha, se elaboraron las atribuciones. Se aclaró que la India se comunicaría con la Secretaría oportunamente en relación con la oferta de los recursos necesarios para la realización de nuevos estudios sobre prohibición de vuelos nocturnos.

17.2.19 El Comité recomendó que la Asamblea reafirme su compromiso con el enfoque equilibrado, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado cada uno de los demás elementos. El Comité apoyó la recomendación formulada por el CAEP instando a los Estados a que se abstengan de imponer

restricciones operacionales sobre las aeronaves que cumplen con la norma propuesta de certificación de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4, o la nueva norma acústica, una vez adoptada por el Consejo.

17.2.20 En relación con las enmiendas de la Resolución A37-18 de la Asamblea, el Comité convino en todas las enmiendas propuestas por la Secretaría en el apéndice de la nota WP/27. Además, respecto a las enmiendas propuestas por la IATA en la nota WP/163, el Comité acordó recomendar que las enmiendas propuestas en el Apéndice D y en el cuarto considerando del Apéndice E queden reflejadas en el texto del proyecto de resolución que figura en el apéndice de la nota WP/27.

17.2.21 En la nota WP/318, Argentina expresaba la necesidad de facilitar el intercambio de información y de opiniones entre los Estados de una región que no contribuye directamente al trabajo del CAEP y recomendaba que la Resolución reflejara que el Consejo aliente a las distintas oficinas regionales para que se promuevan iniciativas de diversas índoles (como por ejemplo seminarios teóricos y prácticos y otros eventos similares), destinadas a que los Estados que no son miembros u observadores del CAEP puedan beneficiarse aún más de su trabajo. El Comité acogió con satisfacción la propuesta y reiteró la necesidad de que participen en el CAEP los Estados que actualmente no están representados en él.

17.2.22 En la nota WP/348, Viet Nam ofrecía información sobre sus iniciativas encaminadas a atenuar el ruido y las emisiones provenientes de las operaciones aéreas interiores e internacionales.

17.2.23 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la resolución siguiente:

#### **Resolución 17/1** (Nuevo número A38-17)

#### **Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local**

*Considerando* que en la Resolución A37-18 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

*Considerando* que la Resolución A37-18 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados;

*Considerando* la necesidad de reflejar la evolución posterior al 37º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves; y

*Considerando* la necesidad de definir una política específica de la OACI para evaluar el impacto de la aviación en el clima mundial (A38-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*), la creciente inquietud sobre la aviación y el cambio climático y como parte de las políticas y prácticas de la OACI relacionadas con la protección del medio ambiente;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, junto con la A38-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 38º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

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

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

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

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

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

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

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

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

3. *Declara* que la presente resolución junto con la Resolución A38-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones A37-18 y A37-19.

## APÉNDICE A

### Generalidades

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

*Considerando* que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

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

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

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

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

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

*Considerando* que la gestión y el diseño del espacio aéreo pueden estar presentes al considerarse las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

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

*Reconociendo* la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética y de los combustibles alternativos para la aviación que permita que las operaciones del transporte aéreo internacional tengan un menor impacto en el medio ambiente;

*La Asamblea:*

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

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c) limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial;

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

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

4. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;
5. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;
6. *Pide* al Consejo que difunda información sobre los efectos y tendencias actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave, sobre la labor del CAEP y sobre las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, utilizando medios adecuados tales como informes periódicos y seminarios prácticos, así como mediante la coordinación con las Oficinas regionales de la OACI;
7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;
8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;
9. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y
10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

## APÉNDICE B

### **Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente**

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

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

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

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

*Considerando* que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, que contiene normas de homologación acústica para las aeronaves subsónicas (excepto las de aviones para



despegue y aterrizaje cortos/despegue y aterrizaje verticales) y ha comunicado a los Estados miembros esta medida;

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

*Considerando* que el Consejo ha iniciado la labor de elaborar requisitos de certificación para las emisiones de materia particulada (PM) no volátil;

*Acogiendo con satisfacción* el acuerdo del CAEP sobre los requisitos de certificación conforme a una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> para las aeronaves;

*Considerando* que se han elaborado, enmendado y publicado orientaciones de política de la OACI para abordar las inquietudes ambientales relacionadas con el ruido y las emisiones de motores; y

*Considerando* que el Consejo ha adoptado metas tecnológicas a mediano y largo plazos para la reducción del ruido y de los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), y metas tecnológicas y operacionales para la reducción del consumo de combustible de las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Acoge con satisfacción* los continuos beneficios de la norma más estricta respecto al ruido de las aeronaves que figura en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 que surtió efecto el 1 de enero de 2006;
2. *Acoge con satisfacción* la consideración por el Consejo, en junio de 2013, de la nueva norma más rigurosa con respecto al ruido para aplicarla el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha y el 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha a las aeronaves de menos de 55 toneladas;
3. *Acoge con satisfacción* la consideración por el Consejo, en junio de 2013, de la nueva norma relativa al ruido para aplicarla el 9 de noviembre de 2017 o después de esa fecha a las aeronaves de rotor basculante;
4. *Acoge con satisfacción* el plan aprobado por el Consejo en junio de 2013 para la elaboración ulterior y finalización de una norma sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves para 2016;
5. *Pide* al Consejo que, con la ayuda y cooperación de otros órganos de la Organización y de otras organizaciones internacionales, prosiga enérgicamente la labor de preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación referentes a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente;
6. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo en junio de 2013 de las metas tecnológicas de mediano y largo plazos para reducir el ruido de las aeronaves y las metas tecnológicas y operacionales para reducir el consumo de combustible;
7. *Pide* al Consejo que se asegure de que su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) prosiga rápidamente su programa de trabajo en materia de ruido y de emisiones con el fin de poder elaborar soluciones apropiadas lo antes posible, y que se le proporcionen los recursos necesarios para hacerlo;
8. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente subrepresentadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;

9. Pide al Consejo que proporcione a los Estados y organizaciones internacionales toda la información sobre medidas disponibles para reducir la repercusión de las operaciones de la aviación en el medio ambiente de modo que sea posible actuar aplicando las medidas apropiadas;
10. Insta a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula 5 de este apéndice; y
11. Pide al Consejo que continúe la preparación de escenarios y siga empleándolos para evaluar la repercusión futura de las emisiones de la aviación en el medio ambiente y que coopere con otras organizaciones internacionales a este respecto.

## APÉNDICE C

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

*Considerando* que un objetivo de la OACI es promover el nivel más elevado posible de coherencia en la aviación civil internacional, incluidos los reglamentos sobre el medio ambiente;

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

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

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

*Considerando* que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI consiste en determinar el problema del ruido en un aeropuerto y luego analizar las diversas medidas aplicables para reducirlo considerando cuatro elementos principales, a saber, reducción en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones, con miras a resolver el problema del ruido de la forma más económica;

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

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

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

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

*Reconociendo* que las medidas para solucionar los problemas del ruido pueden tener repercusiones importantes en los costos para los explotadores y otros interesados, particularmente los de los países en desarrollo;

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

*Reconociendo* que algunos Estados tal vez tengan también políticas más amplias sobre la gestión del ruido; y

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

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a que reconozcan la función rectora de la OACI para tratar los problemas del ruido de las aeronaves;
2. *Insta* a los Estados a que:
  - a) adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las políticas establecidas pertinentes, cuando aborden los problemas del ruido en sus aeropuertos internacionales;
  - b) instituyan o supervisen un proceso transparente cuando consideren medidas para mitigar el ruido, que incluyan:
    - 1) la evaluación del problema del ruido en el aeropuerto en cuestión basándose en criterios objetivos y mensurables y otros factores pertinentes;
    - 2) la evaluación de los costos y los beneficios probables de las diversas medidas posibles y, basándose en esa evaluación, la selección de medidas con el objeto de obtener ventajas máximas para el medio ambiente del modo más eficaz en función del costo; y
    - 3) disposiciones para la divulgación de los resultados de la evaluación, la consulta con los interesados y la solución de controversias;
3. *Alienta* a los Estados a:
  - a) promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y desarrollo tecnológico dirigidos a reducir el ruido en la fuente o por otros medios teniendo en cuenta las interdependencias y otras inquietudes ambientales;

- b) aplicar políticas de planificación y gestión de la utilización de los terrenos para limitar una expansión urbana incompatible con áreas sensibles al ruido y medidas de atenuación para las áreas afectadas por el ruido, compatibles con el Apéndice F de esta resolución;
  - c) aplicar procedimientos operacionales de atenuación del ruido, en la medida posible sin afectar a la seguridad operacional y considerando las interdependencias y otras inquietudes ambientales; y
  - d) no aplicar restricciones a las operaciones como primer recurso, sino sólo después de haber considerado las ventajas que se pueden obtener de otros elementos del enfoque equilibrado y de manera compatible con el Apéndice E de esta resolución y teniendo en cuenta el posible impacto de estas restricciones en otros aeropuertos;
4. *Pide* a los Estados que:
- a) en la medida posible, cooperen estrechamente para garantizar la armonización de los programas, planes y políticas;
  - b) se aseguren de que la aplicación de toda medida para mitigar el ruido sea compatible con el principio de no discriminación del Artículo 15 del Convenio de Chicago; y
  - c) consideren las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo;
5. *Invita* a los Estados a que mantengan informado al Consejo acerca de sus políticas y programas para mitigar el problema del ruido de las aeronaves en la aviación civil internacional;
6. *Pide* al Consejo que:
- a) evalúe continuamente la evolución de los efectos del ruido de las aeronaves;
  - b) se asegure de que la orientación sobre el enfoque equilibrado del Doc 9829 está actualizada y responde a los requisitos de los Estados; y
  - c) fomente la aplicación del enfoque equilibrado, por ejemplo mediante seminarios prácticos; y
7. *Pide* a los Estados que presten el debido apoyo a esta labor de orientación de la OACI y a todo trabajo adicional sobre métodos y para la evaluación de las repercusiones o la eficacia de las medidas del enfoque equilibrado, según sea necesario.

## APÉNDICE D

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

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

*Considerando* que, para los fines de este apéndice, eliminación gradual se define como el retiro de las operaciones internacionales de una categoría de aeronaves basada en el ruido, en todos los aeropuertos de uno o más Estados;

*Considerando* que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación ha concluido que una eliminación progresiva general de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 3 por todos los países que impusieron una eliminación gradual de las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 no se apoya en fundamentos de costo-beneficio, habiendo emprendido la tarea que culminó con la recomendación de una nueva norma de homologación acústica para el Volumen I del Anexo 16 en la inteligencia de que no correspondía considerar una nueva eliminación gradual;

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

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

- a) definan toda restricción de modo que las aeronaves de un explotador que sean conformes al Capítulo 2 y que estén operando en la actualidad en sus territorios puedan ser retiradas de dichas operaciones gradualmente, en el curso de un período no menor de siete años;

- b) no restrinjan, antes del término del período mencionado, las operaciones de ninguna aeronave antes de que hayan transcurrido 25 años después de la fecha de expedición de su primer certificado individual de aeronavegabilidad;
  - c) no restrinjan, antes del término del período, las operaciones de ninguna aeronave de fuselaje ancho existente en la actualidad ni de ninguna equipada con motores que tienen una relación de dilución superior a 2:1; y
  - d) informen a la OACI y a otros Estados interesados de toda restricción impuesta;
3. *Exhorta encarecidamente* a los Estados a seguir colaborando bilateral, regional e interregionalmente, a fin de:
- a) reducir el ruido que deben soportar las comunidades situadas alrededor de los aeropuertos sin crear problemas económicos serios a los explotadores de aeronaves; y
  - b) tener en cuenta las dificultades de los explotadores de los países en desarrollo con respecto a las aeronaves del Capítulo 2 matriculadas actualmente en sus países, cuando no puedan sustituirse antes de que termine el período de eliminación gradual, siempre que haya constancia de que se ha expedido una orden de compra o un contrato de arrendamiento para sustituirlas por aeronaves que satisfagan las disposiciones del Capítulo 3, y que se haya aceptado la primera fecha de entrega;
4. *Insta* a los Estados a no introducir medidas para la eliminación gradual de aeronaves que cumplen, por homologación original o rehomologación, las normas de homologación del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 u otro capítulo más reciente;
5. *Insta* a los Estados a que no impongan ninguna restricción a las operaciones de las aeronaves que sean conformes al Capítulo 3, salvo que sea como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido elaborado por la OACI y de conformidad con los Apéndices C y E de esta resolución; y
6. *Insta* además a los Estados a que asistan a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende a evitar los obstáculos y permitir a todos los Estados el acceso al arrendamiento o compra de aviones que cumplen los requisitos del Capítulo 3, incluyendo la asistencia técnica multilateral cuando corresponda.

## **APÉNDICE E**

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

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

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

*Considerando* que en el Apéndice C de la presente resolución se insta a los Estados a que adopten un enfoque equilibrado para la gestión del ruido cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales;

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

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

*Considerando* que la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, (como se prevé en el Apéndice D de esta resolución) se completó en algunos Estados y que, suponiendo un continuo crecimiento de la actividad aeronáutica, si no se adoptan otras medidas podría aumentar el número de personas expuestas al ruido de las aeronaves en algunos aeropuertos de esos Estados;

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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

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

- a) completar el retiro gradual de las aeronaves que excedan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, en el aeropuerto en cuestión; y
  - b) evaluar plenamente todas las medidas aplicables para solucionar el problema del ruido en el aeropuerto en cuestión de conformidad con el enfoque equilibrado descrito en el Apéndice C;
3. *Insta* a los Estados que, a pesar de las consideraciones de la Cláusula dispositiva 2, permiten la introducción en un aeropuerto de restricciones a las operaciones de las aeronaves que cumplen los requisitos del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, por homologación original o por rehomologación, a que:
- a) basen dichas restricciones en la performance acústica de la aeronave, según lo determine el procedimiento de homologación realizado con arreglo al Anexo 16, Volumen I;
  - b) adapten dichas restricciones al problema acústico del aeropuerto en cuestión, de conformidad con el enfoque equilibrado;
  - c) limiten dichas restricciones a las que sean de carácter parcial cuando sea posible, en vez de la eliminación total de las operaciones en un aeropuerto;
  - d) tengan en cuenta las consecuencias posibles para los servicios de transporte aéreo para los cuales no hay alternativas apropiadas (p. ej., servicios de larga distancia);
  - e) consideren las circunstancias especiales de los explotadores de los países en desarrollo, a fin de evitar dificultades excesivas, otorgando exenciones;
  - f) introduzcan esas restricciones gradualmente, cuando sea posible, a fin de tener en cuenta las repercusiones económicas para los explotadores de las aeronaves afectadas;
  - g) den a los explotadores un preaviso razonable;
  - h) tengan en cuenta las consecuencias económicas y ambientales para la aviación civil; e
  - i) informen a la OACI, así como a los otros Estados interesados, acerca de todas las restricciones impuestas; y
4. *Insta además* a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

## APÉNDICE F

### Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

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

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



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

*Considerando* que la eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que cumplen las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 2, pero que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, ha tenido éxito en muchos aeropuertos para reducir el tamaño de las curvas isosónicas que definen las áreas en que la población está expuesta a niveles de ruido inaceptables, así como para reducir la cantidad total de personas expuestas al ruido;

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

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

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

*Considerando* que en el *Manual de planificación de aeropuertos (Doc 9184), Parte 2 — Utilización del terreno y control del medio ambiente*, que es necesario revisar a fin de incluir disposiciones pertinentes para tener en cuenta los efectos relacionados con las emisiones, figuran textos de orientación sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados que hayan eliminado gradualmente las operaciones de las aeronaves del Capítulo 2 en sus aeropuertos, como se prevé en el Apéndice D de esta resolución, a que, mientras se preservan las ventajas para las comunidades locales en la medida de lo posible, eviten, cuando sea factible, que en las áreas en que se han logrado reducciones del ruido se produzcan una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas;
2. *Insta* a los Estados a asegurarse de que las posibles reducciones en los niveles de ruido que se obtengan con la introducción de aeronaves más silenciosas, particularmente las que cumplen la nueva norma del Capítulo 4, no resulten comprometidas por una utilización de los terrenos o una expansión urbana inapropiadas, que podrían evitarse;
3. *Insta* a los Estados, cuando aún exista la posibilidad de minimizar los problemas de ruido de las aeronaves mediante medidas preventivas, a que:
  - a) emplacen los nuevos aeropuertos en lugares apropiados, lejos de zonas sensibles al ruido;
  - b) adopten las medidas apropiadas para que la planificación del uso de los terrenos se tome plenamente en cuenta en la etapa inicial de todo nuevo aeropuerto o en la ampliación de un aeropuerto existente;
  - c) definan alrededor de los aeropuertos zonas que correspondan a diversos niveles de ruido teniendo en cuenta los niveles de población y el crecimiento, al igual que los pronósticos de aumento del tráfico, y establezcan criterios para un uso apropiado de esos terrenos teniendo en cuenta la orientación de la OACI;

- d) sancionen leyes, den orientación y dispongan otros medios apropiados para lograr el cumplimiento de esos criterios para la utilización de los terrenos; y
  - e) se aseguren de que se dispone de información sobre las operaciones de las aeronaves y sus efectos en el medio ambiente que sea de fácil lectura para las comunidades cercanas a los aeropuertos; y
4. *Pide* al Consejo:
- a) que se asegure de que la orientación sobre la utilización de los terrenos en el Doc 9184 está actualizada y responde a las necesidades de los Estados; y
  - b) que considere qué medidas podrían adoptarse para promover la gestión de la utilización de los terrenos, particularmente en aquellas partes del mundo en que pueda existir la posibilidad de evitar problemas de ruido de las aeronaves en el futuro.

## APÉNDICE G

### **Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico**

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

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

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido al estampido sónico de las aeronaves supersónicas en servicio comercial;
2. *Encarga* al Consejo que, teniendo presente la información disponible y utilizando el mecanismo apropiado, examine los Anexos y otros documentos pertinentes, para cerciorarse de que se tengan debidamente en cuenta los problemas que podría crear para el público la operación de las aeronaves supersónicas y, especialmente en lo que respecta al estampido sónico, que tome medidas encaminadas a lograr un acuerdo internacional sobre la medición de dicho estampido, la definición tanto cuantitativa como cualitativa de la expresión “situaciones inaceptables para el público”, y el establecimiento de los límites correspondientes; y
3. *Invita* a los Estados que participan en la fabricación de aeronaves supersónicas a que comuniquen a la OACI, a su debido tiempo, propuestas sobre la manera en que se podrían satisfacer cualesquiera especificaciones que determine la OACI.

## APÉNDICE H

### Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

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

*Considerando* que las evidencias del impacto de las emisiones de NO<sub>x</sub> y de materia particulada (PM) de los motores de aeronave en la superficie local y en la calidad del aire local regional son actualmente más convincentes;

*Reconociendo* que la comunidad científica está mejorando su comprensión de las incertidumbres relacionadas con las consecuencias de las emisiones de NO<sub>x</sub> y de PM de los motores de aeronave en el clima a escala mundial;

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

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

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

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

*Considerando* que una evaluación de las tendencias en las emisiones de NO<sub>x</sub>, PM y otras emisiones gaseosas producidas por la aviación revela un aumento de los valores de las emisiones globales;

*Considerando* que las repercusiones de las emisiones de NO<sub>x</sub>, PM y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

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

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

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

*Considerando* que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados miembros en materia de derechos

*(Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos relacionados con las emisiones que afectan a la calidad del aire local;*

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

1. *Pide al Consejo que, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la PM, los NO<sub>x</sub> y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;*
2. *Pide al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;*
3. *Pide al Consejo que continúe elaborando requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil y al mismo tiempo continúe manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;*
4. *Alienta a los Estados miembros a que ayuden en la elaboración de requisitos de certificación para las emisiones de PM no volátil;*
5. *Pide al Consejo que se asegure que las interdependencias entre las medidas para reducir el ruido y las emisiones de los motores de aeronave que afectan la calidad del aire local así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;*
6. *Pide al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas y operacionales de largo plazo en relación con los problemas ambientales de la aviación, incluido el relativo a las emisiones de NO<sub>x</sub> procedentes de las aeronaves;*
7. *Pide al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;*

8. *Alienta* a los Estados miembros y a otras partes interesadas a que adopten medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional que afectan a la calidad del aire local, y a que mantengan informada a la OACI;

9. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos;

10. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;

11. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados miembros a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y

12. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local.

### 17.3 CAMBIO CLIMÁTICO

#### **Combustibles alternativos sostenibles para la aviación**

17.3.1 El Consejo presentó la nota WP/28 relativa a las actividades que la OACI ha llevado a cabo para promover y facilitar el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, comprendidas también las relativas al intercambio de información, entre los Estados y otras partes interesadas, sobre mejores prácticas, principalmente por medio del Seminario de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos sostenibles celebrado en octubre de 2011 y la actualización del sitio web del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI, así como mediante la promoción de esfuerzos mundiales que incluyen el lanzamiento, con motivo de la Cumbre Río+20 de junio de 2012, de la iniciativa “En ruta hacia un futuro sostenible”.

17.3.2 En junio de 2012, se creó el Grupo de expertos sobre aviación y combustibles alternativos sostenibles para que preparara recomendaciones sobre este tema. Asimismo, de acuerdo con lo expuesto en la nota WP/26, durante la labor del CAEP relativa a la evaluación de las tendencias en materia de CO<sub>2</sub> se trató la dificultad de cuantificar los futuros niveles de producción de los combustibles alternativos para la aviación y de dar cuenta de los cambios en las emisiones netas de CO<sub>2</sub> con base en el ciclo de vida. Estas actividades permitieron identificar las dificultades y los pasos siguientes, así como la necesidad de abordar la cuestión de las barreras económicas iniciales para el despliegue, a escala comercial, de los combustibles alternativos para la aviación y de garantizar la sostenibilidad de dichos combustibles, así como la necesidad de mejorar la manera de reflejar, en la evaluación de la OACI de las tendencias ambientales, la futura producción y los cambios en las emisiones de ciclo de vida.

17.3.3 En la nota WP/164, Indonesia proporcionó información sobre sus “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en lo que respecta a los combustibles alternativos para las operaciones de las aeronaves, como parte de su plan estatal de acción sobre cambio climático. Se invitó a la Asamblea a tener en cuenta la iniciativa sobre la formulación de políticas y medidas de implantación recomendadas en lo que respecta a la reducción de emisiones de GEI.

17.3.4 En la nota WP/250, la Federación de Rusia expresó sus puntos de vista sobre las dificultades del desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, en particular la

limitada capacidad de producción, el alto precio, el bajo “factor de rendimiento” ecológico, cuestiones de seguridad alimentaria, etc.

17.3.5 En la nota WP/108, los Estados Unidos comunicaron sus esfuerzos para hacer avanzar en materia de investigación, desarrollo, demostración y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para reactores, así como los relativos al apoyo para la certificación de combustibles, los análisis ambientales y de costos y el desarrollo de la capacidad de producción, y reconocieron las dificultades que hay que vencer para utilizar dichos combustibles. En la nota se reafirmó la importancia que tienen los combustibles alternativos para reactores en el logro de las metas ambientales de la aviación internacional, si bien hay que tener en cuenta las dificultades al hacer la proyección de su posible contribución en el corto plazo. También, se invitó a la Asamblea a reafirmar la función que desempeña la OACI en apoyar los esfuerzos de los Estados miembros y a facilitar el intercambio de información y mejores prácticas entre los Estados en los campos de investigación, desarrollo, demostración y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para reactores.

17.3.6 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), comunicaron sus iniciativas, las cuales están teniendo lugar en Europa en materia de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, y apoyaron la función permanente de la OACI, en particular, en cuanto a la recopilación de información, la promoción de la aplicación de criterios de sostenibilidad sólidos, la facilitación de la convergencia de políticas sobre mecanismos que permitan garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos y tener en cuenta los beneficios en términos de las emisiones de GEI de ciclo de vida, y en cuanto a la participación en foros internacionales sobre combustibles alternativos.

17.3.7 El Comité puso de relieve el progreso logrado desde la celebración de la última Asamblea, y apoyó la labor futura de la OACI y sus Estados miembros tendente a vencer las dificultades que se presentan en el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, así como el trabajo relativo a los criterios de sostenibilidad y la proyección de la producción futura y los beneficios ambientales del ciclo de vida de dichos combustibles.

### **Planes de acción de los Estados**

17.3.8 El Consejo presentó la nota WP/30 sobre los acontecimientos que han tenido lugar en la OACI desde la celebración de la última Asamblea, en relación con los planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Para asistir a los Estados a fin de que preparen y presenten en forma voluntaria a la OACI sus planes de acción antes de junio de 2012, de acuerdo con lo establecido en la Resolución A37-19 de la Asamblea, la OACI elaboró para un período de dos años un documento de orientación, una plantilla de plan de acción y una interfaz de web, y también impartió ocho talleres prácticos de instrucción. Para mediados de agosto de 2013, 63 Estados miembros, que representan alrededor del 80% del tráfico aéreo internacional mundial, prepararon y presentaron a la OACI planes de acción. Se esperaba que la presentación de planes de acción adicionales para finales de 2013 elevaría a más del 90% la cobertura total del tráfico aéreo internacional global.

17.3.9 Con base en estas iniciativas y luego de examinar la información contenida en los planes de acción presentados a la OACI, se identificaron las áreas que hay que mejorar y los próximos pasos que deben darse para mejorar la calidad de dichos planes, ayudar a armonizar los datos contenidos en los mismos y aumentar el número de planes de acción preparados y actualizados.

17.3.10 En la nota WP/305, Brasil reconoció la importancia de presentar planes de acción voluntarios como un valioso medio para comunicar las iniciativas en curso y los futuros planes de cada uno de los Estados miembros para enfrentar los impactos ambientales de la aviación internacional. Brasil apoyó las iniciativas de la Organización, destacó la naturaleza voluntaria de los planes de acción de los

Estados y recomendó que los planes de acción presentados estuvieran disponibles para el público a fin de promover la transparencia y eficacia de las iniciativas.

17.3.11 En la nota WP/165, Indonesia proporcionó información sobre sus “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en lo que respecta a la energía renovable para las operaciones aeroportuarias, como parte de su plan estatal de acción sobre cambio climático. Se invitó a la Asamblea a tener en cuenta la iniciativa sobre la formulación de políticas y medidas de implantación recomendadas en lo que respecta a la reducción de emisiones de GEI.

17.3.12 En la nota WP/250, la Federación de Rusia destacó la necesidad de mantener el carácter voluntario de los planes de acción de los Estados, y su valor como instrumento para comunicar las iniciativas en curso y los futuros planes de cada Estado miembro.

17.3.13 En la nota WP/234, los Estados Unidos apoyaron decididamente las iniciativas de la Organización y reconocieron que los planes de acción de los Estados constituían una herramienta eficaz para destacar los esfuerzos en curso y los futuros planes de cada uno de los Estados miembros para enfrentar los impactos ambientales de la aviación y avanzar para lograr las metas de la OACI. En la nota se recomendaba mejorar los planes de acción, lo que comprendía presentar y actualizar los planes cada tres años a partir de junio de 2012 y, con el fin de que sean más eficaces, proporcionar al público los planes de acción.

17.3.14 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC), pusieron énfasis en la necesidad de mejorar la presentación de informes por parte de los Estados sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>, de manera que se pueda dar un mejor seguimiento al progreso logrado en alcanzar las metas mundiales. En la nota también se alentaban las asociaciones entre los Estados para desarrollar planes de acción, incluso movilizando apoyo financiero y técnico para los Estados que desean desarrollar planes de acción.

17.3.15 En la nota WP/317, 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) reconocieron la importancia de los planes de acción voluntarios de los Estados para lograr los objetivos ambientales de la OACI y promover una aviación sostenible. Por lo tanto, la región de Latinoamérica estaba muy empeñada en promover el desarrollo de planes de acción, y se tomó nota de que seis Estados de Centroamérica prepararon y presentaron un plan de acción conjunto (véase la nota WP/279).

17.3.16 El presidente tomó nota de cinco documentos (WP/131, 268, 279, 328 y 346) presentados a título informativo.

17.3.17 El Comité reconoció los resultados positivos de las iniciativas y el progreso logrado por la Organización en lo que respecta a la preparación y presentación de los planes de acción de los Estados, y apoyó la labor permanente de la Organización en brindar asistencia ulterior a los Estados en la preparación y actualización de los planes de acción, así como la implantación de las medidas contenidas en los mismos.

17.3.18 El Comité destacó la importancia de reafirmar la naturaleza voluntaria de los planes de acción de los Estados. Alentó a los Estados miembros a que presenten en forma voluntaria datos más completos y sólidos en sus planes de acción para facilitar a la OACI la compilación de datos de las emisiones mundiales, así como para que pongan a disposición del público sus planes de acción. También, alentó las asociaciones entre los Estados y otras organizaciones a apoyar la preparación de planes de acción y puso énfasis en la necesidad de que la Secretaría ofrezca más orientación y otra asistencia técnica.

## **Asistencia a los Estados**

17.3.19 El Consejo presentó la nota WP/31 sobre las novedades en la OACI después de la celebración de la última Asamblea en lo que respecta a la prestación de asistencia a los Estados miembros para facilitar el acceso a la transferencia de tecnología, la creación de capacidades y los recursos financieros, y para preparar planes de acción de los Estados.

17.3.20 El alto nivel de interés, cooperación y compromiso de los Estados miembros y otras partes interesadas durante la iniciativa de los planes de acción y el progreso sustancial logrado en un período muy breve, se debió, en gran parte, al poderoso programa de creación de capacidades, que cubrió desde el suministro de textos de orientación y herramientas prácticas, como el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET), hasta talleres prácticos de instrucción y más de 200 teleconferencias con coordinadores nacionales individuales. Otras actividades de difusión, comprendido el Simposio sobre la aviación y el cambio climático de la OACI celebrado en mayo de 2013, así como varias publicaciones, han mejorado la creación de capacidades de los Estados y la transferencia de tecnología a los mismos.

17.3.21 En el seminario de la OACI “Asistencia para la acción – Aviación y cambio climático”, celebrado en octubre de 2012, se identificaron oportunidades para proporcionar la asistencia necesaria a fin de implantar las medidas identificadas en los planes de acción de los Estados. Se puso énfasis en que la OACI ha venido creando asociaciones con otras organizaciones internacionales con la intención de establecer procesos que puedan facilitar el financiamiento a Estados miembros que requieren esa asistencia. La OACI se asoció con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y con la Unión Europea (UE).

17.3.22 En la nota WP/176, el Reino de Arabia Saudita expresó su punto de vista en torno a la aviación y el cambio climático. En lo que respecta a la asistencia a los Estados, en la nota se invitaba a la Asamblea a instar a que se estudie la identificación y elaboración de mecanismos para facilitar la provisión de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitar su acceso a recursos financieros, tecnológicos y de creación de capacidad, tanto actuales como futuros, así como medidas de mitigación del impacto ambiental. También, se instaba a la Asamblea a estudiar ideas innovadoras respecto a fuentes de financiamiento para cubrir el costo de las medidas de adaptación y la transferencia de tecnología sin recurrir a la imposición de tasas o impuestos al consumo de combustible de aviación.

17.3.23 El presidente tomó nota de dos documentos (WP/166 y 270) presentados a título informativo.

17.3.24 El Comité tomó nota de las novedades que han tenido lugar en la OACI en lo que respecta al suministro de asistencia a los Estados en el campo de la aviación y el cambio climático, así como de las asociaciones recientes establecidas con el FMAM y la UE, a fin de facilitar el financiamiento para los planes de acción de los Estados. También, apoyó la labor continua de la Organización en la prestación de asistencia a los Estados para la preparación e implantación de planes de acción y la facilitación permanente del acceso de los países en desarrollo a recursos financieros actuales y nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

## **Cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas (ONU) y organizaciones internacionales**

17.3.25 El Consejo presentó la nota WP/32 sobre los acontecimientos que han tenido lugar desde la última Asamblea en relación con el trabajo ambiental que la OACI ha realizado en cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales. La información proporcionada en dicha nota incluyó los acontecimientos dimanantes de: el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC); la Organización Marítima Internacional (OMI); la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD), también conocida como



Cumbre Rio+20; el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC); el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); y la Organización Mundial del Turismo (OMT).

17.3.26 En lo que respecta a la movilización de ingresos para el financiamiento climático y el uso de la aviación como posible fuente de dichos ingresos para otros sectores que se está analizando en el marco del proceso de la CMNUCC, en la parte de la decisión de la Asamblea de la nota WP/32 se propuso el texto mediante el cual se transmite la preocupación de que la aviación internacional no debería identificarse de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos; y en la nota WP/34 se proponía un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático.

17.3.27 El Comité estuvo de acuerdo con las decisiones propuestas en la WP/32 y recomendó a la Asamblea que:

- a) apoye la cooperación continua de la OACI con otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, en particular en el campo de la aviación internacional y el cambio climático;
- b) pida a los Estados miembros que expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos; y
- c) pida a los Estados miembros que se comuniquen y coordinen con sus delegaciones de las Partes en el proceso de la CMNUCC en lo que respecta a las novedades sobre la aviación internacional y el cambio climático que tengan lugar en el marco de la OACI.

17.3.28 El Consejo presentó la nota WP/33 sobre el progreso logrado por la OACI en proporcionar apoyo a otros organismos de las Naciones Unidas en el marco de la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas. La Calculadora de emisiones de carbono de la OACI siguió sirviendo como el instrumento oficial de las Naciones Unidas para calcular el componente de viajes aéreos de los inventarios de emisiones de los órganos de las Naciones Unidas, y se proporcionó información actualizada y asistencia técnica para la Calculadora. Asimismo, la OACI desarrolló la Calculadora de reuniones ecológicas que genera una ubicación óptima para celebrar una reunión en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de los viajes aéreos de quienes participarán en la reunión. El inventario de la OACI de emisiones de carbono se actualiza anualmente y el grupo especial de la Secretaría ha realizado un trabajo sustancial para desarrollar el plan de reducción de emisiones de la Organización.

17.3.29 El Comité pidió al Consejo que siguiera cooperando con la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y manteniendo su liderazgo, desarrollando métodos y actualizando herramientas para cuantificar las emisiones de GEI de la aviación. También, pidió al Consejo que siguiera desarrollando e implantando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y mejorar la sostenibilidad de las prácticas de gestión en el seno de la Organización.

### **Medidas basadas en el mercado (MBM)**

17.3.30 El Consejo presentó la nota WP/29 sobre la labor de la Organización relativa a las medidas basadas en el mercado (MBM), en respuesta a lo que la última Asamblea solicitó al Consejo: que desarrollara un marco de MBM; examinara el umbral *de minimis* para las MBM; explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM; recopilara información sobre el volumen de compensaciones de carbono; y estudiara el mecanismo de desarrollo limpio del Protocolo de Kyoto para su aplicación a la aviación internacional.

17.3.31 En la nota WP/29 se informaba que, en cuanto a la viabilidad de un plan mundial de MBM, se examinaron posibles opciones para dicho plan mundial, y que en junio de 2012 el Consejo redujo las opciones a tres para preparar más a conciencia los elementos de diseño y el análisis de impactos. En noviembre de 2012, el Consejo reconoció que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones demostraba que éstas eran técnicamente viables. En 2013, se refinó más el análisis, usando pronósticos de tráfico actualizados y las tendencias de CO<sub>2</sub> del CAEP. En la WP/29 también se cubría la labor relativa a la creación de un marco de MBM, que se realizó en forma paralela al trabajo sobre el plan mundial, y se centró en cuestiones clave, entre las que cabe destacar: la finalidad del marco, la cobertura geográfica de las MBM y cómo se acomodarían las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados.

17.3.32 El Comité reconoció la labor realizada por la Organización en materia de MBM en respuesta a lo solicitado por la última Asamblea.

17.3.33 En las notas de estudio WP/250 y 275, la Federación de Rusia presentó un análisis de una capacidad de MBM para reducir el volumen de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación internacional. En la WP/250 se proponía un enfoque alternativo para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> dentro del sector. Proponía revisar las metas mundiales a las que se aspira, de manera que éstas puedan lograrse reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> dentro del sector, y estudiar la posibilidad de reemplazar el concepto de MBM por el concepto de “incentivos económicos” para lograr reducciones “reales”. En la nota también se proponía examinar la posibilidad de crear un fondo climático de la OACI para ofrecer asistencia a los países en desarrollo y establecer “fuerzas móviles de la aviación para la extinción de incendios forestales” bajo los auspicios de las Naciones Unidas como alternativa para que el sector proporcione recursos financieros al Fondo Verde para el Clima (GCF) de la CMNUCC. En la nota también se instaba a los Estados a abandonar el principio de exenciones *de minimis* para las MBM. En la nota WP/275 se proponían enmiendas del proyecto de texto de Resolución sobre la aviación internacional y el cambio climático que estaba presentando el Consejo en la nota WP/34.

17.3.34 En la nota WP/176, el Reino de Arabia Saudita expresó su punto de vista respecto a cuestiones relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático. En cuanto a las MBM, la nota invitaba a la Asamblea a centrarse en medidas más eficaces que las MBM para reducir las emisiones, y a pedir un estudio ulterior de la Secretaría sobre el impacto económico de las MBM para los Estados en desarrollo y remotos.

17.3.35 En la nota WP/258, los Emiratos Árabes Unidos expresaban sus puntos de vista sobre el texto de Resolución propuesto que figuraba en la WP/34. En la nota se invitaba a la Asamblea a: adoptar un marco de MBM aplicable dentro del espacio aéreo del Estado de implantación sin el requisito de consentimiento mutuo; convenir en desarrollar un plan mundial de MBM para la aviación internacional que incluya una hoja de ruta y un calendario; pedir al Consejo que presente los resultados de dicho trabajo ante el 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016; pedir al Consejo que prepare normas de la OACI para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones de GEI de los explotadores de aeronaves que participan en la aviación internacional; y pedir al Consejo que explore más detenidamente la posibilidad de un método alternativo para medir el rendimiento de combustible.

17.3.36 En la nota WP/350, Viet Nam invitaba a la Asamblea a pedir a los Estados que se abstuvieran de tomar medidas MBM unilaterales y a que trabajaran en colaboración con la OACI para resolver el problema de las emisiones de la aviación. En la nota también se instaba a la OACI a proporcionar un sólido liderazgo para continuar los esfuerzos destinados a reducir la contribución de la aviación al cambio climático permitiendo, al mismo tiempo, que la aviación sea segura, costeable y accesible.

17.3.37 En la nota WP/272, 54 Estados africanos subrayaron su postura, en particular respecto a las MBM. En la nota se invitaba a la Asamblea a que pidiera al Consejo que desarrollara, para someterlo a la consideración del 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016, un plan mundial de MBM administrativamente sencillo, que constituiría una medida transitoria y sería complementario a las medidas técnicas. También se invitaba a la Asamblea a resolver que cualquier MBM que propusiera un Estado o región con respecto a la aviación civil internacional, antes de la adopción del plan mundial, debería basarse en el consentimiento mutuo de los Estados afectados y debería otorgar exenciones en las rutas hacia y desde los países en desarrollo cuyas actividades de la aviación civil internacional estuvieran por debajo del umbral del 1% del total de toneladas-kilómetros de pago de las actividades de la aviación civil internacional.

17.3.38 En la nota WP/234, los Estados Unidos acogieron con beneplácito el trabajo técnico realizado para evaluar la viabilidad de un plan mundial de MBM y examinar los elementos de un marco de MBM. Los Estados Unidos apoyaron las conclusiones de que las MBM podrían ser técnicamente viables. En la nota se ponía énfasis en la necesidad de aprovechar el trabajo ya concluido y trabajar para desarrollar un plan mundial de MBM y de que el Consejo formulara una recomendación sobre dicho plan para presentarla ante el 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016. La labor futura incluiría el desarrollo de un enfoque común para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones, el establecimiento de tipos aceptables de créditos de carbono que serían admisibles para el cumplimiento de una MBM, y el desarrollo de enfoques para tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas. El marco debería proporcionar orientación a los Estados y regiones para implantar las MBM en ausencia de un plan mundial de MBM.

17.3.39 En la nota WP/83, Lituania, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), puso de relieve el progreso logrado desde la última Asamblea de la OACI, así como el reconocimiento, por parte del Consejo de la OACI en noviembre de 2012, de que las MBM mundiales serían técnicamente viables. También se destacó el apoyo de la industria de aviación mundial y organizaciones de la sociedad civil a la adopción de una MBM mundial. En esta nota se invitaba a la Asamblea a que: conviniera en establecer una meta mundial de largo plazo de reducción de las emisiones y en adoptar un programa y calendario de trabajo para finalizar la elaboración de la MBM mundial, incluido un conjunto de tareas a fin de presentar los principales elementos técnicos al 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su adopción; conviniera en la aplicación de una medida de mercado (MBM) mundial para 2020; y preparara un marco propicio para las MBM implantadas por Estados o grupos de Estados, en espera de la entrada en vigor de la MBM mundial.

17.3.40 En la nota WP/68, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) reconocieron la naturaleza complementaria y transitoria de las MBM en el contexto de la estrategia de cuatro pilares, y pidieron a la Asamblea que estableciera un proceso claramente definido para que el Consejo desarrollara, para su adopción por el 39° período de sesiones de la Asamblea en 2016, una MBM mundial única basada en los principios establecidos en el Apéndice de la nota WP/68. Dichos principios incluían maximizar la integridad ambiental, reduciendo al mínimo la distorsión competitiva y la complejidad administrativa. La industria de la aviación creía que un plan sencillo de compensación de carbono sería el más rápido de implantar, el más fácil de administrar y el más rentable. En la nota WP/68, se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que desarrollara elementos de diseño claves de un plan mundial de MBM, que incluyera el desarrollo de una norma de la OACI para la medición, notificación y verificación (MRV) de emisiones con el principio de que cada explotador debería informar acerca de sus emisiones a un Estado únicamente.

17.3.41 En la nota WP/288, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) puso énfasis en que una MBM mundial sería el único mecanismo viable para cerrar la brecha entre las metas de emisiones y las emisiones reales proyectadas, destacando la importancia de tomar medidas en forma temprana. En esta nota se invitaba a la Asamblea a desarrollar una MBM mundial para adoptarse en 2015 e implantarse en 2016, que sería eficaz para reducir las emisiones, no discriminatoria, no distorsionante y respondería a las preocupaciones acerca de ajustarse a las circunstancias especiales y capacidades respectivas. También, se reconocía que MBM nacionales y regionales podrían ser, mientras tanto, instrumentos esenciales si el sector aportara su justa parte para garantizar que el calentamiento de la Tierra permanezca por debajo de los 2 grados.

17.3.42 En la nota WP/289, la ICSA pedía que se estableciera un proceso más eficaz de toma de decisiones en comité, en lo que respecta a las cuestiones ambientales y a mejorar la transparencia, aceptando oportunidades para una participación positiva del público en el trabajo de la OACI relativo a los impactos de la aviación civil internacional en el cambio climático.

17.3.43 El presidente tomó nota de cinco documentos (WP/183 y 271) presentados a título informativo.

### **Análisis**

17.3.44 En la nota WP/34, el Consejo presentó una propuesta para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, a la luz del progreso realizado desde la última la Asamblea en áreas clave del trabajo sobre la aviación internacional y el cambio climático. Se destacó que desde 2010, el Consejo participó en discusiones y consultas extensas para conciliar los distintos puntos de vista y expectativas en torno a cuestiones importantes y preparar un proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que reflejara un buen nivel de compromiso que fuera aceptable para la mayoría. Si bien el Consejo decidió presentar la propuesta del Apéndice de la WP/34, algunos miembros del Consejo expresaron puntos de vista divergentes respecto de cuestiones relacionadas con las MBM.

17.3.45 Durante las deliberaciones en torno a la WP/34, un número importante de Estados expresó la opinión de que, si bien el proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea del Apéndice de la WP/34 no era perfecto, estaban dispuestos a aceptar el texto propuesto, ya que representaba los resultados de esfuerzos considerables hechos por el Consejo y constituiría un compromiso bien equilibrado y aceptable.

17.3.46 Muchos otros Estados expresaron preocupación, en particular respecto de los párrafos 17 y 18 del proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea relativo a las MBM y otras cuestiones, y sugirieron que se debatiera y consultara más detenidamente para mejorar el texto propuesto. Algunos Estados sugirieron que se estableciera un grupo de trabajo para avanzar.

17.3.47 Tomando nota de los puntos de vista diferentes expresados por los Estados, en particular acerca de cuestiones relacionadas con las MBM, el presidente propuso, y el Comité acordó, que el presidente haría consultas en forma oficiosa con delegaciones para conciliar los puntos de vista diferentes, utilizando el texto propuesto presentado en el Apéndice de la WP/34 como base para avanzar.

17.3.48 Durante la séptima, octava, novena y décima sesiones, el Comité Ejecutivo examinó las posibles enmiendas del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que figuraba en la nota WP/34. Se informó al Comité acerca del progreso logrado en las consultas oficiosas, que se llevaron a cabo con un verdadero espíritu de cooperación, y recibió una propuesta revisada relativa a las revisiones de la Resolución A37-19 de la Asamblea que se reflejaba en la nota WP/378. También, recibió otras propuestas para enmendar el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, así como las contenidas en las notas de

estudio WP/424, 425, 426, 427 y 432. Las propuestas que figuraban en la WP/425 se aceptaron por votación, de acuerdo con el Reglamento interno permanente de la Asamblea, y se reflejaron en el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea en consecuencia. Se examinaron otras propuestas y enmiendas y, después de debatirse ampliamente, se aceptaron por consenso las enmiendas de los párrafos 18 y 19 del proyecto de Resolución de la Asamblea de la WP/378, así como un nuevo inciso de la lista de principios rectores del Anexo al proyecto de Resolución de la Asamblea. El Comité acordó recomendar que la Asamblea adoptara el proyecto de Resolución siguiente:

**Resolución 17/2** (Nuevo número A38-18)

**Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

*Considerando* que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

*Subrayando de nuevo* la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

*Considerando* que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera a un nivel que impida que se produzcan interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático;

*Considerando* que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamamiento a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2);

*Reconociendo* que se proyecta que las emisiones de la aviación internacional, que representan actualmente menos del 2% de las emisiones totales mundiales de CO<sub>2</sub>, aumentarán como resultado del desarrollo continuo del sector;

*Considerando* que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global*, publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

*Considerando* que en el informe especial del IPCC se reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves, no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales de la aviación en el clima y la capa de ozono;

*Considerando* que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su Cuarto informe de evaluación, publicado en 2007 y en su Quinto informe de evaluación que se publicará en 2014;

*Tomando nota* de la opinión científica de que el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debería ser superior a 2°C;

*Reconociendo* los principios y disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y el hecho de que los países desarrollados tomarán la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;

*Reconociendo también* los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;

*Reconociendo* que esta resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto;

*Reconociendo* que es poco probable que la meta a la que se aspira, de un mejoramiento en el rendimiento del combustible de un 2% al año, permita lograr el nivel de reducción necesario para estabilizar y luego reducir la contribución absoluta de emisiones de la aviación al cambio climático y que será necesario considerar metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación;

*Tomando nota* de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

*Reconociendo* los avances tecnológicos significativos que se han logrado en el sector aeronáutico, merced a los cuales las aeronaves fabricadas en la actualidad son un 80% más eficientes que en la década de los 60, en términos de ahorro de combustible por pasajero-kilómetro;

*Acogiendo con beneplácito* el acuerdo alcanzado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) acerca de los requisitos de homologación de las aeronaves con arreglo a una norma global sobre CO<sub>2</sub>;

*Reconociendo* que las medidas de gestión del tránsito aéreo (ATM) adoptadas en virtud del Plan mundial de navegación aérea de la OACI contribuyen a mejorar la eficiencia operacional y a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves;

*Acogiendo con beneplácito* la adopción de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en el curso de la Duodécima Conferencia de navegación aérea de la OACI, celebrada en noviembre de 2012;

*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros, emprendiera la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para someterlo a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación del marco de MBM y de los planes conexos;

*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea en virtud de la cual se pedía al Consejo que explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional;

*Tomando nota* de la decisión adoptada por el Consejo el 9 de noviembre de 2012, en virtud de la cual se reconocía que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones para un plan mundial de MBM evaluado por la Secretaría con el apoyo de los expertos en MBM demostraban que todas eran técnicamente factibles y podían contribuir al logro de las metas ambientales de la OACI, y se convenía en que era necesario llevar a cabo análisis cuantitativos ulteriores de las tres opciones para llegar a conclusiones más sólidas y concretas;

*Reconociendo* la posible conveniencia de un plan mundial de MBM en términos de proporcionar medios adicionales para promover la consecución de la meta mundial a la que se aspira, mencionada en el párrafo 7;

*Tomando nota* de que la industria aeronáutica apoya un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida rentable para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales;

*Tomando nota* de que la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de 2009 (CAAF/09) respaldó el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, en particular el uso de combustibles alternativos de sustitución directa, en el corto a mediano plazo, como medio importante para reducir las emisiones de la aviación;

*Tomando nota también* de que la CAAF/09 estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI;

*Tomando nota* del progreso alcanzado en demostrar la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que dichos combustibles requerirán que se introduzcan políticas e incentivos apropiados, a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo;

*Reconociendo* la necesidad de que dichos combustibles se desarrollen e implanten de una manera económicamente viable y aceptable desde una perspectiva social y ambiental y la necesidad de perfeccionar la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

*Tomando nota* de que, en consonancia con la Resolución A37-19 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante para crear capacidades a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios de instrucción práctica, la elaboración de textos de orientación y el desarrollo de una interfaz web interactiva y del instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET);

*Acogiendo con beneplácito* que, al 30 de junio de 2013, 61 Estados miembros que representan más del 78,89% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI sus planes de acción;

*Tomando nota de* que en el seminario de la OACI “Asistencia para la acción – La aviación y el cambio climático”, celebrado en octubre de 2012, se destacó la participación activa de los Estados miembros y las organizaciones internacionales en las actividades relacionadas con los planes de acción estatales, se exploraron posibles fuentes de apoyo financiero para actividades ambientales y se brindó la oportunidad de intercambiar información y forjar alianzas en aras de prestar asistencia en los ámbitos señalados por los Estados para la preparación y ejecución de sus planes de acción;

*Reconociendo* las circunstancias diferentes entre los Estados en su capacidad para hacer frente a los retos asociados al cambio climático y la necesidad de proporcionar el apoyo necesario, especialmente a los países en desarrollo y Estados con necesidades particulares;

*Afirmando* que deberían determinarse medidas destinadas a asistir a los Estados en desarrollo y a facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad a la mayor brevedad;

*Considerando* que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el Mecanismo de desarrollo limpio — MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participen Estados en desarrollo;

*Afirmando* que la solución del problema de las emisiones de GEI producidas por la aviación internacional exige el compromiso activo y la cooperación de los Estados y la industria, y *tomando nota* de los compromisos colectivos anunciados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) en nombre de la industria del transporte aéreo internacional, para seguir trabajando en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en un promedio de 1,5% al año, de 2009 a 2020, con miras a lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y reducir sus emisiones de carbono en un 50% para 2050 en comparación con los niveles de 2005;

*Reconociendo* la necesidad de vigilar y notificar las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas; y

*Reconociendo* el avance que ha realizado la OACI para poner en práctica la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas y el apoyo significativo de la OACI a dicha iniciativa, en particular mediante la elaboración de una metodología común para calcular las emisiones de GEI generadas por los viajes aéreos;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que esta resolución, conjuntamente con la Resolución A38-17: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, sustituye a las resoluciones A37-18 y A37-19 y constituye la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;
2. *Pide* al Consejo que:
  - a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI;
  - b) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y prepare propuestas concretas y asesore lo antes posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
  - c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración de políticas en este campo especialmente con la Conferencia de las Partes en la CMNUCC;
3. *Reitera* que:
  - a) la OACI debería continuar emprendiendo iniciativas que promuevan la difusión del conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y de las medidas tomadas para



- mitigar sus emisiones, y debería seguir proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones al problema de las emisiones de la aviación; y
- b) debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves sin afectar al crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;
4. *Reafirma* que esta resolución no sienta un precedente o prejuzga los resultados de las negociaciones que se lleven a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto ni tampoco representa la postura de las Partes en la CMNUCC y en su Protocolo de Kyoto;
5. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;
6. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 5 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
7. *Resuelve también* que, sin que por ello se impongan obligaciones concretas a ningún Estado en particular, la OACI y sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes trabajen juntos para tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel, teniendo en cuenta: las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en especial las de los países en desarrollo; la madurez de los mercados de la aviación; el crecimiento sostenible de la industria de la aviación internacional; y que las emisiones pueden aumentar debido al crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional mientras no se hayan desarrollado y llevado a la práctica tecnologías, combustibles y otras medidas que reduzcan las emisiones;
8. *Reconoce* las múltiples medidas presentes y futuras de los Estados miembros de la OACI en pos de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira, comprendidas la modernización de la gestión del tránsito aéreo, la aceleración de la implantación de tecnologías eficientes, en términos de ahorro de combustible de aeronaves, así como la producción e introducción de combustibles alternativos sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;
9. *Acepta* examinar, en su 39º período de sesiones, la meta mencionada en el párrafo 7 en vista de los avances que se hayan hecho hacia su concreción, los estudios con respecto a la viabilidad de alcanzar la meta y la información pertinente de los Estados;
10. *Pide* al Consejo que continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional mediante la realización de estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse y las repercusiones, incluida su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países en desarrollo, a fin de someter información sobre el avance de la tarea a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. En el análisis de las metas a largo plazo debería incluirse la información que ofrezcan los Estados miembros sobre sus experiencias en las iniciativas para alcanzar la meta a mediano plazo;

11. *Sigue alentando* a los Estados a presentar voluntariamente a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;

12. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar o actualizar sus planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2015 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información relativa al logro de las metas mundiales a las que se aspira; dichos planes de acción deberían incluir información sobre el conjunto de medidas que los Estados han considerado, dando a conocer sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como información sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

13. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado sus planes de acción a compartir la información que éstos contengan y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no hayan preparado dichos planes;

14. *Alienta* a los Estados a dar a conocer públicamente sus planes de acción, teniendo en cuenta la sensibilidad desde el punto de vista comercial de la información que contengan;

15. *Pide* al Consejo que facilite la difusión de estudios económicos y técnicos y mejores prácticas en relación con las metas a las que se aspira y continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2015, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria sus planes de acción a la OACI;

16. *Resuelve* que los Estados, al diseñar nuevas MBM y al implantar MBM existentes para la aviación civil internacional, deberían:

- a) participar en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas con otros Estados para lograr un acuerdo; y
- b) otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se implante el plan mundial;

17. *Pide* al Consejo que examine el valor *de minimis*, incluido el umbral *de minimis* de las MBM mencionado en el párrafo 16 b) que precede, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los Estados y los posibles impactos en la industria y los mercados de la aviación internacional y considerando los principios rectores que se enumeran en el Anexo, para su presentación a fin de que lo examine el 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016;

18. *Decide* elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19;

19. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:

- a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;

- b) organice seminarios y talleres sobre un plan mundial para la aviación internacional en el que participen funcionarios y expertos de los Estados miembros y organizaciones pertinentes;
- c) identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos 20 a 24, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y
- d) comunique los resultados de la labor relacionada con los incisos a), b) y c), con miras a tomar una decisión durante el 39° período de sesiones de la Asamblea;

20. *Resuelve* que en una MBM deberían tenerse en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado;

21. *También resuelve* que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo podrían tenerse en cuenta mediante exenciones *de minimis* o implantación por fases de una MBM en rutas o mercados particulares con bajos niveles de actividad de aviación internacional, particularmente en aquellos que prestan servicio a Estados en desarrollo;

22. *Resuelve además* que la carga administrativa relacionada con la aplicación de una MBM a Estados o explotadores de aeronaves que tienen muy bajos niveles de actividad de aviación internacional no debería exceder los beneficios de su participación en la MBM, y que deberían considerarse exenciones de la aplicación de la MBM a tales Estados o explotadores de aeronaves, manteniendo al mismo tiempo la integridad ambiental de la MBM;

23. *Resuelve además* que los ajustes en los requisitos de MBM para explotadores de aeronaves podrían hacerse sobre la base de crecimiento rápido, medidas tempranas para mejorar el rendimiento del combustible y disposiciones para nuevos participantes;

24. *Resuelve además* que, en la medida en que la implantación de una MBM genere ingresos, dicha medida debería aplicarse de conformidad con el principio rector n) del Anexo;

25. *Reconoce* que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> e *invita* a los Estados a que alienten a los explotadores que deseen tomar medidas con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el MDL;

26. *Pide* al Consejo que recopile información sobre el volumen de las compensaciones de carbono adquiridas en relación con el transporte aéreo, incluso a través de los planes de acción estatales presentados a la OACI, y que siga desarrollando y difundiendo mejores prácticas e instrumentos, como la calculadora OACI de emisiones de carbono, que ayuden a armonizar la instauración de programas de compensación de carbono;

27. *Pide* al Consejo que mantenga y perfeccione metodologías normalizadas apropiadas y un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional, con el apoyo de los Estados a la labor de la OACI relativa a la medición del progreso mediante la notificación de datos anuales sobre tráfico, consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>;

28. *Solicita* al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional;

29. *Pide* al Consejo que, basándose en información aprobada por sus Estados miembros, notifique regularmente a la CMNUCC las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional como parte de su contribución para evaluar el progreso logrado mediante las medidas de implantación en el sector;

30. Reconociendo que no deberían escatimarse esfuerzos para conseguir los medios de apoyar la reducción y estabilización de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de todas las fuentes, *insta* a que la OACI y sus Estados miembros expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;

31. *Pide* al Consejo que:

- a) siga desempeñando un papel clave en la prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la difusión de la información más reciente sobre las mejores prácticas y orientación y otras formas de asistencia técnica para perfeccionar la creación de capacidad y la transferencia de tecnología, incluso a través del Programa de cooperación técnica de la OACI;
- b) consolide y forje alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluso por medio de sus planes de acción, lo que traería consigo una reducción de las emisiones procedentes de la aviación internacional;
- c) inicie el trabajo inmediatamente y a título prioritario, a fin de desarrollar un proceso y mecanismos para facilitar la prestación de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros tanto actuales como nuevos, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, y proporcione información sobre los resultados obtenidos y las nuevas recomendaciones, preliminarmente para fines de 2015 y al 39º período de sesiones de la Asamblea; y
- d) continúe emprendiendo medidas concretas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitarles el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad;

32. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación científica para tratar de despejar las incertidumbres señaladas en el informe especial del IPCC sobre *La aviación y la atmósfera global* y en el cuarto Informe de evaluación publicado recientemente;
- b) se aseguren de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPCC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya la información actualizada de que se disponga sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
- c) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible;
- d) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;

- e) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
  - f) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales aplicando tecnologías para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y colaboren con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
  - g) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales ATM para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
  - h) aplicar un enfoque coordinado en sus administraciones nacionales con miras a la preparación de medidas en materia de políticas para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
  - i) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial, teniendo en cuenta el desarrollo sostenible de los Estados;
  - j) reconocer los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, en virtud de los cuales deberían:
    - i. lograr una reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida;
    - ii. respetar las áreas de suma importancia para la biodiversidad, la conservación y los beneficios que reportan los ecosistemas a los seres humanos, de conformidad con las reglamentaciones nacionales e internacionales;
    - iii. contribuir al desarrollo socioeconómico local, y evitar conflictos por causa de agua y alimentos;
  - k) tomar medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y velar, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción;
  - l) trabajar juntos por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes en pos del intercambio de información y de las mejores prácticas, incluso en relación con la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;
33. *Pide* al Consejo que:
- a) continúe elaborando y manteniendo actualizados los textos de orientación para los Estados miembros sobre la aplicación de políticas y medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación internacional y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;
  - b) aliente a los Estados a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;

- c) teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico;
- d) proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas regionales de la OACI para que asistan a los Estados miembros con estudios, evaluaciones y la elaboración de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial y trabajar en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse mediante sus diferentes programas;
- e) elabore una norma mundial sobre el CO<sub>2</sub> para las aeronaves, cuyo análisis concluya a fines de 2015 y sea adoptada por el Consejo en 2016;
- f) explique más detalladamente el método de medición del rendimiento de combustible, abarcando a la aviación corporativa internacional, y establezca y actualice metas tecnológicas y operacionales a mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves;
- g) mantenga y actualice la orientación sobre mejoras de la ATM y otras medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional;
- h) ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI y aliente a los Estados y a las partes interesadas a elaborar modelos de gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales y a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación civil;
- i) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la ATM y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- j) aliente a los Estados miembros e invite a la industria, instituciones financieras y otras organizaciones internacionales a tomar parte activa en el intercambio de información y de las mejores prácticas y a seguir trabajando en el marco de la OACI en pos de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- k) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- l) recopile información sobre los avances logrados en materia de combustibles alternativos para la aviación, incluso mediante los planes de acción estatales, a fin de ofrecer una visión global de su futuro uso en reactores y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;
- m) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos sostenibles de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;

- n) supervise y divulgue información pertinente sobre las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y
- o) siga cooperando con la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas, se mantenga a la vanguardia del desarrollo de métodos e instrumentos para cuantificar las emisiones de GEI procedentes de la aviación como parte de dicha iniciativa, y siga elaborando y aplicando la estrategia para reducir las emisiones de GEI y para perfeccionar las prácticas internas de gestión sostenible de la Organización.

— — — — —

### Anexo

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones *de minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;

- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.

### **Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil**

18.1 En su segunda reunión, el Comité Ejecutivo examinó la nota WP/9 – Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil que incluía, en el apéndice, un informe relativo a la aplicación de la política de la OACI sobre cooperación regional.

18.2 Al presentar la nota WP/286 Revisión núm. 1, remitida por 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Colombia señaló la necesidad de aumentar la cooperación entre la OACI y las organizaciones regionales en la esfera del transporte aéreo.

18.3 Una delegación señaló que no se había establecido en la Región Asia y Pacífico un órgano regional similar a los de otras regiones, y ofreció apoyar a sus vecinos de la región a explorar nuevas iniciativas de participación coordinada que puedan complementar los arreglos existentes.

18.4 El Secretario General afirmó que la OACI cooperaría plenamente con las organizaciones regionales en todas las esferas relacionadas con sus objetivos estratégicos y que estaba comprometida a respaldar otras iniciativas de cooperación a fin de facilitar la consecución de esos objetivos.

18.5 El Comité tomó nota de la información provista en la nota WP/9 acerca de la aplicación global de la política de la OACI sobre cooperación regional y el avance realizado. El Comité también tomó nota del contenido de la nota WP/286 y de la información que figuraba en la nota WP/157 presentada por Indonesia. Además, el Comité observó que la OACI seguiría fortaleciendo e intensificando sus esfuerzos para promover la cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil.

### **Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General**

19.1 En su segunda reunión, el Comité Ejecutivo examinó la nota WP/5 – Duración de los mandatos del Secretario General, presentada por el Consejo. En la nota se citaban los Artículos 54 h) y 58 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que otorgan al Consejo el poder de nombrar al Secretario General y de determinar el método de nombramiento con sujeción a cualquier norma establecida por la Asamblea. Además, en la nota WP/5 se recordaba la decisión del Consejo en su 178º período de sesiones de que el Secretario General sería nombrado por un mandato de tres a cuatro años, pero que un mandato de cuatro años solo se aplicaría en casos excepcionales, y la adopción por la Asamblea de la Resolución A36-28, que incorpora parcialmente esta política.

19.2 En la nota WP/5 se informaba de que durante su 193º período de sesiones, el Consejo había decidido que la duración de todos los futuros nombramientos para el cargo de Secretario General debería ser específicamente de tres años, y que la misma no debería variar entre tres y cuatro años; en consecuencia, había adoptado una enmienda a su Reglamento interno. Se invitó a la Asamblea a que



adoptase el proyecto de resolución que figuraba en el apéndice de la nota WP/5, por la cual se actualiza la Resolución A36-28.

19.3 En respaldo de la decisión del Consejo, una delegación observó que esta aumentaría la transparencia y brindaría más oportunidades de nombramientos para el cargo de Secretario General.

19.4 Por consiguiente, el Comité convino en invitar a la Asamblea a que adoptase la resolución que se propone a continuación:

#### **Resolución 19/1** (Nuevo número A38-21)

#### **Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo**

*Teniendo en cuenta* los términos de la Resolución 51/241 de las Naciones Unidas "Fortalecimiento del sistema de las Naciones Unidas", adoptada unánimemente por la Asamblea General de las Naciones Unidas de 1997, en la que se recomienda la introducción de mandatos uniformes de cuatro años, renovables por una sola vez, para los jefes ejecutivos de programas, fondos y otros órganos de la Asamblea General de las Naciones Unidas y del Consejo Económico y Social; y en la que se exhorta asimismo a los organismos especializados a que estudien la posibilidad de uniformar y limitar los mandatos de sus jefes ejecutivos;

*Considerando* que la Asamblea, de conformidad con el Artículo 58 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), puede establecer las normas que rigen la determinación por parte del Consejo del método de nombramiento y terminación del cargo de Secretario General;

*Considerando* que, los días 2 y 9 de junio de 2006, el Consejo decidió que el Secretario General se nombrara por un mandato especificado de tres a cuatro años; y que un Secretario General que haya prestado servicio por dos mandatos no se nombrará para un tercer mandato;

*Considerando*, además, que el 22 de junio de 2011 el Consejo decidió que la duración de todos los futuros nombramientos para el cargo de Secretario General debería ser de tres años, y que la misma no debería variar entre tres y cuatro años en casos excepcionales;

*Considerando* que el Artículo 51 no especifica el número de veces que el Presidente del Consejo puede ser reelegido, dejando abierta la posibilidad de aplicar en la práctica una limitación razonable;

*Reconociendo* que sería deseable y apropiado establecer límites para los mandatos de Secretario General y Presidente del Consejo puesto que dichos límites, a la vez de ofrecer a los titulares de los cargos un período razonable en el cual alcanzar los objetivos fijados por el Consejo antes de asumir sus funciones, ayudarían a garantizar que, en forma periódica, la OACI se beneficiara de la inyección de nuevas ideas y conocimientos especializados a alto nivel, así como de la amplia gama de estilos de liderazgo y diversidad cultural y regional que ofrecería el cambio regular de titulares de los altos cargos; y

*Reconociendo* que, por razones similares, resulta deseable aplicar estos límites a los mandatos de manera que solo se puedan ejercer dos mandatos completos en uno o en ambos de los cargos de Presidente del Consejo o Secretario General;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota* de la decisión del Consejo de introducir un límite de dos mandatos para el cargo de Secretario General, cada uno de los cuales tendría una duración de tres años;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que no nombren como candidato, y pide al Consejo que no acepte como candidato para el cargo de Presidente del Consejo a ninguna persona que, en la fecha en que deba comenzar su mandato, haya ejercido dicho cargo durante dos mandatos completos;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que no nombren como candidato, y pide al Consejo que no admita como candidato para el cargo de Presidente del Consejo o Secretario General a ninguna persona que, en la fecha en la que deba finalizar dicho mandato, habría prestado servicios por un total de más de dos mandatos completos, combinando ambos cargos; y
4. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A36-28.

**Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años**

20.1 El Comité examinó este asunto en su segunda sesión, con la documentación presentada por el Consejo en la nota A38-WP/18.

20.2 El Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores presentó la nota A38-WP/18 y recordó que a raíz de una propuesta de Arabia Saudita de que los períodos de sesiones de la Asamblea se celebren cada dos años y se establezca un presupuesto bienal para la Organización, el 37º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que estudiara esta cuestión, teniendo en cuenta la necesidad de cerciorarse de que la preparación de un período bienal de sesiones de la Asamblea no ocasionara gastos generales adicionales para la Organización; que considerara la posibilidad de reducir de tres a dos el número de sus períodos de sesiones en los años en que se celebrara una Asamblea; y que presentara un informe a la Asamblea sobre este asunto en su próximo período de sesiones. Asimismo, señaló que, en su 182º período de sesiones, el Consejo había considerado el informe de la Dependencia Común de Inspección en el que se pedía que la OACI celebrara los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años y adoptara un presupuesto bienal, y añadió que en el 183º período de sesiones del Consejo, el Comité de Finanzas recomendó no aceptar estas recomendaciones y que el Consejo estuvo de acuerdo con dicho Comité. Adicionalmente, el Consejo había considerado una vez más estas cuestiones en su 187º período de sesiones y, una vez más, decidió seguir celebrando los períodos de sesiones cada tres años. El Director interino indicó asimismo que el Consejo había considerado la última propuesta de Arabia Saudita en la novena sesión de su 198º período de sesiones, ocasión en que decidió no recomendar la celebración de períodos de la Asamblea cada dos años, la adopción de un presupuesto de dos años ni la reducción del número de períodos de sesiones del Consejo de tres a dos durante el año de celebración de una Asamblea.

20.3 Una delegación observó que el Comité Ejecutivo había aprobado recién un mandato de tres años para el Secretario General, lo cual coincidía con la celebración trienal de los períodos de sesiones de la Asamblea. Además, señaló que seguir celebrando cada tres años los períodos de sesiones de la Asamblea resultaría beneficioso para los Estados a los que preocupaban los costos mayores relacionados con la preparación y participación en períodos de sesiones más frecuentes. Sobre esta base, apoyó la recomendación del Consejo de no celebrar períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años.

20.4 Otra delegación recalcó que el Consejo había analizado exhaustivamente la propuesta de Arabia Saudita y que la había considerado injustificada basándose en la necesidad de modificar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, lo cual desviaría la atención de la Organización de otras

prioridades y generaría costos adicionales tanto para la Organización como para sus Estados miembros. Añadió que la Organización contaba con otros mecanismos tales como la capacidad de celebrar Conferencias de alto nivel o períodos de sesiones extraordinarios de la Asamblea, de ser necesario, si surgía la necesidad de que los Estados miembros se reunieran en los años que transcurren entre los períodos de sesiones trienales de la Asamblea.

20.5 Otras delegaciones estuvieron de acuerdo con estas dos delegaciones y también expresaron apoyo con respecto a la recomendación del Consejo de seguir celebrando los períodos de sesiones de la Asamblea en ciclos de tres años.

20.6 El presidente del Comité concluyó que, ante la falta de apoyo de la propuesta y basándose en la deliberaciones, el Comité convino en recomendar que se mantuviera el actual ciclo de tres años para los períodos de sesiones de la Asamblea.

**Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo**

21.1 El Comité examinó este asunto constitucional en su segunda sesión, con la documentación presentada por el Consejo en la nota A38-WP/17.

21.2 El Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores presentó la nota A38-WP/17 y recordó que durante su 37° período de sesiones (septiembre-octubre de 2010), la Asamblea había considerado en el marco de la cuestión 8: Elección de los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, una propuesta de Arabia Saudita para aumentar de 36 a 39 el número de miembros del Consejo. El 37° período de sesiones de la Asamblea remitió al Consejo la cuestión del aumento en el número de miembros del Consejo con la adición de tres escaños, para que este órgano la considerara. De acuerdo con la decisión de la Asamblea, el Consejo consideró la enmienda propuesta en la novena sesión de su 198° período de sesiones, el 8 de marzo de 2013, y recomendó que no se aumentara el número de miembros.

21.3 Una delegación señaló que todos los Estados miembros tenían derecho a estar representados en el Consejo; sin embargo, no apoyaba el aumento del número de miembros del Consejo, sino que pedía que mediante acuerdos regionales entre los Estados con intereses mutuos se proporcionara a más Estados la oportunidad de estar en el Consejo en forma rotativa. Una delegación expresó apoyo respecto de este enfoque.

21.4 Otra delegación indicó que el enfoque recomendado por los relatores anteriores de aumentar la participación de los Estados miembros en el Consejo es una solución posible, pero que puede haber otras. Añadió que era preciso considerar la sugerencia anterior y otras posibles soluciones. Reconoció además que teniendo en cuenta el actual número de Estados miembros de la OACI, la conclusión de la nota A38-WP/17 de que el costo para la Organización por el aumento propuesto en el número de miembros del Consejo no sería realmente significativo, y el hecho de que en la A38-WP/17 se demuestra que el Consejo de la OACI es relativamente pequeño en comparación con los órganos rectores de otras Organizaciones de las Naciones Unidas con un número similar de Estados miembros, en el futuro debía volver a considerarse el aumento del número de miembros del Consejo.

21.5 Una delegación recalcó que la idea de ampliar el Consejo no debía dejarse de lado indefinidamente y que valía la pena considerarla.

21.6 La delegación de Arabia Saudita señaló que su propuesta, como se explicaba en la nota A38-WP/17, hablaba por sí sola y destacó que el Consejo la había considerado debidamente.

21.7 El presidente del Comité tomó nota de que en este momento no había un apoyo decidido con respecto a la propuesta de aumentar el número de miembros del Consejo, aunque había cierto apoyo para reconsiderarla en el futuro. En consecuencia, el Comité convino en informar esto a la Asamblea y señalar que las opiniones expresadas acerca de la representación en el Consejo podían abordarse mediante arreglos regionales para rotación.

**Cuestión 22: Gestión de recursos humanos**

22.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examinó la nota A38-WP/75 en la que se resumían las iniciativas en curso destinadas a mejorar la gestión de los recursos humanos y promover la ética, la eficiencia y la transparencia en toda la Organización.

22.2 El Comité tomó nota de que la gestión de recursos humanos en la OACI continuaba mejorando: se había perfeccionado aún más el *Código de servicio de la OACI*; se había implantado el marco ético de la OACI; se había revisado el Reglamento de personal, teniendo en cuenta la evolución en el sistema de Naciones Unidas y para reflejar las orientaciones sobre política de los Estados miembros; se habían publicado o perfeccionado las políticas sobre movilidad del personal, gestión de la actuación profesional, aprendizaje y desarrollo del personal, así como las medidas de difusión para la contratación de personal específico; y la modernización de los procesos institucionales relativos a recursos humanos había continuado paralelamente a la implementación de mejoras en la automatización para aumentar la eficiencia y atender mejor las necesidades programáticas.

22.3 El Comité tomó nota de los logros mencionados en la nota A38-WP/75 e invitó a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las reformas en curso que se estaban llevando a cabo y de los logros alcanzados por la Organización para mejorar la gestión de recursos humanos; y
- b) respaldar las iniciativas prioritarias y medidas ulteriores identificadas para mejorar aún más la gestión de recursos humanos en el siguiente trienio.

**Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI**

23.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examinó la nota A38-WP/76 que trataba sobre la situación del personal de la OACI. En esta nota se presentaba la situación del personal de la OACI correspondiente a 2010, 2011 y 2012 y se incluía información sobre la representación geográfica equitativa (RGE) y cuestiones relativas al género, conjuntamente con un análisis de los nombramientos del personal de las categorías profesional y superior y su impacto en la RGE y las cuestiones de género, al igual que información de recursos humanos (HR) sobre edad, tiempo de permanencia en el servicio y proyecciones relativas a jubilaciones. Asimismo, se proporcionaba observaciones basadas en las estadísticas y se describían medidas futuras con respecto a la planificación de la fuerza laboral, la RGE y las cuestiones de género.

23.2 En relación con la RGE, el Comité Ejecutivo tomó nota de que el número de Estados miembros representados en la Secretaría había aumentado. Con respecto al género, el Comité acogió las medidas proactivas destinadas a mejorar la representación de la mujer en los puestos de las categorías profesional y superior de la OACI. Se reconoció que se trataba de una meta común tanto para la Secretaría como para los Estados miembros y que los logros resultantes de estas iniciativas conjuntas podían servir de modelo para el sector aeronáutico.

23.3 Con respecto a la planificación de la fuerza laboral, el Comité señaló la importancia de la planificación previa de la sucesión para asegurar que los puestos se llenen oportunamente y optimizar así la eficiencia, teniendo en cuenta todas las consideraciones de carácter presupuestario y de gestión.

23.4 El Comité tomó nota de la información que figura en la nota WP/226, presentada por China.

23.5 Con miras a lograr y mantener una fuerza laboral diversa, flexible y motivada, y con énfasis en la planificación de la fuerza laboral y los objetivos institucionales de tener la representación geográfica más amplia posible trabajando al mismo tiempo hacia la paridad de los géneros, el Comité Ejecutivo invitó a la Asamblea a respaldar las medidas futuras descritas en la nota de estudio, como sigue:

- a) planificación de la fuerza laboral, incluida la elaboración de estrategias y procedimientos de planificación de la sucesión que estén integrados con políticas de movilidad del personal y desarrollo del personal;
- b) estrategias de gestión de talentos dirigidas a definir, obtener y retener las competencias adecuadas en el momento propicio, asegurando al mismo tiempo que estas estrategias se interrelacionen con otras estrategias y medidas institucionales destinadas a captar, compartir y transferir memoria y conocimientos institucionales en toda la Organización;
- c) refuerzo de las políticas y procedimientos de contratación, así como de supervisión interna y rendición de cuentas para alcanzar las metas de diversidad; y
- d) refuerzo de las actividades de divulgación y las oportunidades de desarrollo para candidatos de las categorías profesional y superior de los Estados no representados o representados por debajo del nivel adecuado, así como de candidatas.

#### **Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

24.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo examinó cinco notas de estudio (A38-WP/6, 74, 227, 307 y 362) con arreglo a la cuestión “*Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*”.

24.2 Se presentó la nota A38-WP/6 en la que se proponía la enmienda del Artículo 63 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600) de conformidad con la Decisión A-22 y la Resolución A31-16, para incluir el chino en los idiomas de la documentación. El Comité convino en recomendar a la Plenaria la decisión que se propone en la nota A38-WP/6, consistente en aprobar la enmienda del Artículo 63 del Reglamento interno permanente que figura en el Apéndice de la mencionada nota de estudio.

24.3 Se presentó la nota A38-WP/74 que contiene el informe del Consejo en el que se describe el progreso constante en el mejoramiento de la eficiencia y la eficacia de la Organización, tal como se solicitaba en el 37° período de sesiones de la Asamblea. En el informe se presentaban las acciones en curso y se identificaban medidas para más amplias mejoras en el trienio 2014-2015-2016. El Comité tomó nota con satisfacción del progreso realizado por la Organización en el mejoramiento de la eficiencia y la eficacia, y expresó su apoyo a la utilización de nuevas tecnologías. Algunos Estados miembros expresaron su inquietud respecto a la eficiencia de la Organización en lo que se refiere a los preparativos de la Asamblea, en particular por lo referente a la celebración de tres conferencias de alto nivel a intervalos relativamente cortos antes del 38° período de sesiones de la Asamblea. También se solicitó un

examen de la metodología de preparación de proyectos de resolución de la Asamblea. El Comité acordó recomendar a la Asamblea que pidiese al Consejo examinar las formas de mejorar la estructura general de la labor preparatoria previa a la Asamblea y que adopte disposiciones para continuar mejorando la eficiencia y la eficacia de la Organización.

24.4 En la nota WP/307, presentada por la Federación de Rusia, se informaba de la reducción de los servicios de idiomas de la OACI en detrimento de los países no anglófonos y se pedía que se invite a la Asamblea a adoptar una serie de medidas encaminadas a reforzar las resoluciones de la Asamblea en vigor sobre este particular.

24.5 En la nota WP/362, presentada por Francia, Arabia Saudita, Burkina Faso, Camerún, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Marruecos y Ucrania se subrayaba la importancia del multilingüismo en la OACI y se proponía la adopción de medidas encaminadas a lograr y mantener el multilingüismo en la Organización, sin olvidar la búsqueda de eficacia y el control de gastos.

24.6 La nota WP/227, presentada por los 22 Estados miembros<sup>1</sup> de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, se enfoca en la necesidad de disponer, en todos los idiomas oficiales, de documentos de la Organización vinculados con la seguridad operacional, así como con otras áreas importantes de trabajo de la Organización. En la nota se proponía enmendar las Resoluciones A37-15 y A37-25 y se invitaba a la Asamblea a que apoyase una dotación adecuada de los servicios de idiomas para la traducción de la documentación.

24.7 Diversos Estados miembros tomaron la palabra con el fin de apoyar el multilingüismo como principio fundamental para lograr los objetivos de la OACI. Algunos Estados miembros declararon que el multilingüismo no debía verse afectado por las limitaciones presupuestarias. Otros apelaron a la necesidad de encontrar financiación alternativa con la que se garantice la disponibilidad de la documentación, principalmente en lo que se refiere a la aplicación de los temas de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Un Estado miembro hizo la observación de que una nota de estudio se consideró excesivamente prescriptiva y que algunas disposiciones en la misma se inmiscuirían en las responsabilidades de toma de decisiones y gestión del Consejo y del Secretario General. Se señaló que un Estado miembro había presentado un proyecto de Memorando de acuerdo sobre cooperación con la Secretaría en materia de servicios de idiomas.

24.8 El Secretario General respaldó plenamente el multilingüismo como objetivo principal de la OACI y recordó a la Asamblea que las normas y métodos recomendados se habían siempre aprobado en los seis idiomas oficiales. El Secretario General señaló que, como se ha informado al Consejo, algunas de las medidas presentadas en las notas ya se habían puesto en práctica, pero que no podían dejarse de lado las limitaciones presupuestarias. La OACI no puede atribuir mayor financiación a los servicios de idiomas, pero se alentaba a los miembros a respaldar estas actividades mediante contribuciones voluntarias. Puso de relieve que los servicios de idiomas eran parte integrante de las actividades de los programas en el proyecto de presupuesto correspondiente al próximo trienio 2014-2015-2016.

24.9 El Comité acordó pedir a la Asamblea que encargue al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que había adoptado a fin de mejorar la eficiencia y la eficacia en materia de servicios de idiomas.

24.10 Tras examinar las notas A38-WP/6, 74, 227, 307 y 362, el Comité recomendó que la Asamblea:

---

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

- a) apruebe la enmienda del Artículo 63 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600), tal como se propone en la nota A38-WP/6;
- b) reconozca con aprecio el progreso realizado y los resultados obtenidos en la aplicación de las Resoluciones A31-2 y A32-1 de la Asamblea y la decisión del 37º período de sesiones de la Asamblea en cuanto al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI;
- c) pida al Consejo que examine las formas de mejorar la estructura general de los preparativos de la Asamblea y que continúe, dentro del proceso en curso, actuando sobre la mejora de la eficiencia y la eficacia en la OACI; y
- d) pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la eficacia en materia de servicios de idiomas, reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI.

**Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo**

*Actualización de la Resolución A22-4 de la Asamblea, Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos*

25.1 En relación con la nota A38/WP/24, el Comité Ejecutivo consideró una propuesta para actualizar la Resolución A22/4: Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos, a fin de reflejar la composición actual de la Comisión de Aeronavegación que consta de 19 comisionados.

25.2 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en presentar, para adopción por la Plenaria, la resolución siguiente:

**Resolución 25/1** (Nuevo número A38-13)

**Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos**

*Considerando* que el Artículo 56 del Convenio dispone que la Comisión de Aeronavegación se compondrá de 19 miembros nombrados por el Consejo de entre las personas designadas por los Estados contratantes, pero no establece distinción alguna de nacionalidad ni especifica si dichas designaciones deben hacerse por Estados miembros del Consejo o por Estados que no sean miembros del Consejo;

*Considerando* que es esencial que dichos miembros no sólo estén capacitados profesionalmente, sino que también puedan dedicarse por entero al desempeño de sus cometidos;

*Considerando* que la Asamblea desea que se tomen las medidas necesarias para lograr la máxima participación posible de todos los Estados contratantes interesados en la labor de la Comisión de Aeronavegación; y

*Considerando* que todos estos objetivos pueden lograrse, sin apartarse de los requisitos del Convenio, mediante el establecimiento, por el Consejo, de procedimientos adecuados;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* encargar al Consejo que, cada vez que tengan que efectuarse nuevos nombramientos en la Comisión de Aeronavegación, procure obtener de todos los Estados contratantes candidaturas de entre las cuales se puedan seleccionar los 19 miembros de la Comisión;
2. *Insta* a todos los Estados contratantes, especialmente a aquéllos que no estén representados en el Consejo, a que continúen haciendo todo lo posible para designar candidatos para formar parte de la Comisión;
3. *Recomienda* que el Consejo no designe a más de uno de entre los candidatos presentados por cada Estado contratante, y que tenga debidamente en cuenta el hecho de que es conveniente que todas las regiones del mundo estén representadas;
4. *Recomienda* que el Consejo tome todas las medidas necesarias para procurar y alentar la mayor participación posible de los Estados contratantes en la labor de la Comisión; y
5. *Declara* que esta resolución reemplaza a la Resolución A22-4.

*Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*

25.3 En la nota WP/48, el Consejo informaba sobre los resultados de un estudio relativo a problemas relacionados con la notificación y publicación de diferencias, así como sobre las actividades emprendidas por la OACI para resolverlos, y proponía un proyecto de resolución sobre Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias.

25.4 En la nota WP/260, Venezuela (República Bolivariana de) recomendaba que la OACI preparara textos de orientación e iniciativas de instrucción sobre la identificación y notificación de diferencias y la publicación de diferencias significativas. El Comité respaldó las recomendaciones formuladas por Venezuela. Apoyando la nota WP/260, Togo propuso que se organizaran seminarios teóricos y prácticos regionales sobre identificación y notificación de diferencias. El Consejo examinaría este tema teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias.

25.5 Respecto a la nota WP/48, Francia propuso que se enmendara el proyecto de resolución en el Apéndice A de dicha nota añadiendo una nueva práctica correspondiente para pedir que el Consejo se asegure que toda nueva disposición en los Anexos se ajustara a la definición de las expresiones “Norma” y “Método recomendado”. Francia señaló que sería conveniente que la justificación correspondiente de los SARPS se distribuyera por medios apropiados. Esto reforzaría la pertinencia de los SARPS y facilitaría su comprensión y aplicación por los Estados miembros.

25.6 El Comité tomó nota con aprecio de la labor realizada por la OACI y el Grupo de trabajo sobre notificación de diferencias (FDTF) respecto a la determinación de dificultades relacionadas con la notificación de diferencias. El Comité pidió al Consejo que tomara todas las medidas necesarias para corregir los problemas descritos en la nota WP/48 e implantar el proyecto de resolución de la Asamblea y presentara al próximo período de sesiones de la Asamblea un informe sobre el progreso logrado al respecto.

25.7 Italia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, solicitó que se proporcionara orientación sobre notificación y publicación de diferencias en un plazo de 12 meses. La Secretaría señaló que dicho plazo sería difícil debido a recursos limitados y, por ello, el Consejo



examinaría la tarea teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias. La Secretaría indicó que la Organización acogería con satisfacción toda ayuda de los Estados miembros para llevar a cabo dicha tarea.

25.8 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en presentar, para adopción por la Plenaria, la resolución siguiente:

**Resolución 25/2** (Nuevo número A38-11)

**Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias**

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* prescribe que todo Estado contratante debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio* dispone que la Organización adopte y enmiende normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, determinando la finalidad de dichas medidas, así como los asuntos que deben tratarse al respecto, y que los Artículos 38, 54, 57 y 90 contienen otras disposiciones pertinentes;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio*, cualquier Estado contratante que considere imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera normas o procedimientos internacionales o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran de los establecidos, está obligado a notificarlo inmediatamente a la OACI; y

*Considerando* que la Asamblea estima aconsejable establecer ciertos criterios que deberán seguirse en el cumplimiento de estas disposiciones del *Convenio*; y

*Reconociendo* que la aplicación eficaz de los SARPS y los PANS promueve el desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que poner la información sobre diferencias fácilmente a disposición de todas las partes interesadas en forma oportuna es importante para promover la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia en la aviación civil internacional;

*Tomando nota* de que muchos Estados contratantes experimentan dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del *Convenio* y para seguir el ritmo de las frecuentes enmiendas de los Anexos;

*Reconociendo* que los textos de orientación técnica de la OACI actualizados son de gran utilidad para los Estados contratantes en la aplicación efectiva de los SARPS, los PANS y los planes regionales;

*Reconociendo* que se requieren recursos sustanciales para elaborar y mantener todos los textos de orientación técnica de la OACI para los SARPS y los PANS;

*Tomando nota* del aumento en el número de diferencias notificadas a la OACI;

*Reconociendo* que es muy necesario que se procuren y utilicen todos los medios disponibles para alentar y ayudar a los Estados contratantes a superar las dificultades que pueda plantearles la aplicación de los SARPS y los PANS;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a que reafirmen su compromiso de cumplir las obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
2. *Resuelve* que los SARPS y los PANS se enmendarán cuando sea necesario para reflejar la evolución de las necesidades y de la técnica, proporcionando de este modo, entre otras cosas, una base sólida para la planificación y la aplicación a escala mundial y regional;
3. *Conviene* en que, a reserva de lo establecido en la cláusula anterior, los SARPS se modificarán lo menos posible, con objeto de que los Estados contratantes puedan dar la necesaria estabilidad a sus reglamentos nacionales. Con este fin, las enmiendas se limitarán a las que sean importantes para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia, y no se efectuarán modificaciones de redacción a menos que resulten indispensables;
4. *Reitera* que los textos de los SARPS y PANS se redactarán en estilo claro, sencillo y conciso. Los SARPS consistirán en disposiciones de carácter general, maduras y estables que especifiquen los requisitos funcionales y de actuación para alcanzar los niveles de seguridad operacional, regularidad y eficiencia requeridos. Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados;
5. *Encarga* al Consejo que, en la elaboración de los SARPS, PANS y textos de orientación, técnica de la OACI, se utilice, en la mayor medida posible y con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, los trabajos de otras organizaciones normativas reconocidas. El Consejo puede considerar que los textos elaborados por esas organizaciones normativas se ajustan apropiadamente a los requisitos de la OACI; en este caso, debería hacerse referencia a ellos en la documentación de la OACI;
6. *Resuelve* que los SARPS que especifiquen la provisión de instalaciones y servicios reflejarán un equilibrio adecuado entre los requisitos operacionales de dichas instalaciones y servicios y las consecuencias económicas de su provisión, en la medida en que ello sea compatible con los requisitos de seguridad operacional, regularidad y eficiencia;
7. *Encarga* al Consejo que las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS se sometan a la consideración de los Estados contratantes antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando éste estime necesario adoptar medidas urgentes. Además, con sujeción a un procedimiento adecuado de verificación y validación, las especificaciones técnicas pueden ser objeto de decisiones del Consejo sin consulta con los Estados contratantes. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados contratantes que los soliciten;
8. *Resuelve* que las fechas de aplicación de las enmiendas de los SARPS y PANS se fijarán de tal modo que los Estados contratantes dispongan de tiempo suficiente para su implantación; y
9. *Conviene* en que no se enmendará ningún Anexo o documento relativo a los PANS más de una vez por año civil.
10. *Recuerda* a los Estados contratantes el requisito del Anexo 15 de que publiquen cualesquiera diferencias importantes en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP) y que incluyan el texto en inglés en las partes que están expresadas en lenguaje claro.
11. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI;

12. *Encarga* al Secretario General que siga perfeccionando el sistema EFOD y ayude a los Estados en la transición de procesos que emplean papel a la utilización del sistema EFOD;
13. *Encarga* al Consejo seguir de cerca y analizar las diferencias existentes entre los reglamentos y prácticas de los Estados contratantes y los SARPS y PANS, a fin de fomentar la eliminación de las diferencias que afecten mayormente a la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea y de adoptar las medidas necesarias;
14. *Encarga* al Consejo que explore las posibilidades para que la información sobre diferencias sea más asequible a todas las partes interesadas y determine un mecanismo y formato adecuados para proporcionar esta información;
15. *Resuelve* que se alentará y ayudará a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y los PANS, empleándose para ello todos los medios disponibles y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias;
16. *Exhorta* a todos los Estados contratantes capaces de hacerlo a brindar a los Estados que lo soliciten cooperación técnica en forma de recursos financieros y técnicos para permitir a dichos Estados cumplir sus obligaciones en virtud de los Artículos 37 y 38 del Convenio;
17. *Encarga* a la OACI que establezca prioridades para la actualización permanente del contenido de los actuales textos de orientación técnica de la OACI y para la preparación de los nuevos textos de orientación a fin de garantizar que los Estados contratantes obtengan el máximo provecho en la planificación y la aplicación de los SARPS y los PANS.
18. *Resuelve* que las prácticas correspondientes que figuran en la presente Resolución constituyen una orientación destinada a facilitar y garantizar la aplicación de la misma; y
19. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-15, Apéndices A, D y E.

### **Prácticas correspondientes**

1. El Consejo debería garantizar que las disposiciones de los SARPS y los PANS sean compatibles entre sí. Además, el Consejo debería tratar de mejorar la tramitación, presentación y utilidad de los documentos de la OACI que contienen SARPS, PANS y otras disposiciones conexas, especialmente en el caso de sistemas complejos y sus aplicaciones correspondientes. Con ese fin, el Consejo debería promover la elaboración y la actualización continua de requisitos funcionales y de actuación de amplio alcance en los sistemas. El Consejo debería seguir procurando hallar los medios más apropiados para la elaboración, traducción, tramitación y difusión de especificaciones técnicas.
2. Los Estados contratantes deberían comentar plena y detalladamente sobre las propuestas de enmienda de los SARPS y PANS o, por lo menos, manifestar su acuerdo o desacuerdo sobre el fondo de las mismas; para ese fin, deberían disponer de un plazo mínimo de tres meses. Por otra parte, debería notificarse por lo menos con 30 días de antelación a los Estados contratantes que se tiene la intención de aprobar o adoptar textos detallados sobre los que no han sido consultados.
3. Debería concederse un plazo de tres meses dentro del cual los Estados contratantes puedan notificar su desacuerdo con las enmiendas de los SARPS que se hayan adoptado; al fijar el plazo de notificación del desacuerdo, el Consejo debería tener en cuenta el tiempo necesario para el envío de las enmiendas adoptadas y el recibo de las notificaciones por parte de los Estados.

4. El Consejo debería asegurarse de que, siempre que sea factible, el intervalo entre fechas comunes sucesivas de aplicación de las enmiendas de los Anexos y PANS sea de seis meses por lo menos.
5. El Consejo, antes de la adopción y la aprobación de las enmiendas de los SARPS y los PANS, debería considerar la factibilidad de la aplicación de los SARPS y los PANS para las fechas de aplicación previstas.
6. El Consejo, teniendo en cuenta la definición de las expresiones “Norma” y “Método recomendado”, debería asegurarse de que las nuevas disposiciones en los Anexos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria, se adopten como normas y que las nuevas disposiciones cuya aplicación uniforme se reconoce como conveniente se adopten como métodos recomendados.
7. El Consejo debería instar a los Estados contratantes a que notifiquen a la Organización las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS. Si un Estado contratante no puede cumplir con algunos SARPS, debería informar a la OACI el motivo del incumplimiento, mencionando todo reglamento o práctica nacional que difiera en naturaleza o en principio.
8. Las diferencias recibidas con respecto a los SARPS deberían ponerse sin demora a disposición de los Estados contratantes.
9. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y PANS, el Consejo debería utilizar todos los medios de la OACI a su alcance y fortalecer las asociaciones con las entidades que proporcionan recursos y asistencia para el desarrollo de la aviación civil internacional.
10. Los Estados contratantes deberían establecer procesos y procedimientos internos que les permitan dar efecto a la aplicación de las disposiciones de los SARPS y los PANS.
11. La OACI debería actualizar y elaborar textos de orientación técnica de conformidad con las prioridades establecidas para abarcar adecuadamente todos los ámbitos técnicos.

*Política sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*

25.9 El Comité examinó la nota A38-WP/22, presentada por el Consejo, en que se informaba sobre las medidas tomadas por la OACI para aplicar la Resolución A32-7 de la Asamblea: *Armonización de la reglamentación y de los programas para el tratamiento de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, incluida la reciente publicación de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) en mayo de 2013. El Comité expresó su gran aprecio por los esfuerzos desplegados por el Consejo en la preparación del Doc 9998 y respaldó la política y aprobó la resolución propuesta en la nota A38-WP/22 en remplazo de la Resolución A32-7.

25.10 El Comité analizó la nota A38-WP/301, presentada por España. En dicha nota, en que se apoyaba la resolución de la Asamblea presentada en la nota A38-WP/22, se invitaba a la Asamblea a reconocer la labor del equipo especial y el Consejo y respaldar con aprecio la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) y se invitaba al Consejo a que considerara la introducción de una disposición al respecto en un Anexo apropiado del Convenio, asegurándose al propio tiempo de que no resultaran afectadas la independencia y eficacia de las investigaciones. A tal efecto, la nota proponía la introducción de un método recomendado en el Anexo 9 respecto al establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

25.11 Varios Estados apoyaron la propuesta de incluir en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional un método recomendado dedicado a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité convino en invitar al Consejo a considerar la introducción de una disposición relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares en un Anexo que no sea el Anexo 13, con objeto de asegurar la independencia y eficacia de las investigaciones de accidentes. Esta propuesta fue aprobada por el Comité.

25.12 Un Estado mencionó que, teniendo en cuenta el nuevo Objetivo estratégico – Seguridad de la aviación y facilitación, y considerando los elementos comunes de los objetivos relacionados con la facilitación y la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo, tal vez sería apropiado pedir al Consejo que incluya en el programa de trabajo de facilitación todas las actividades conexas y que considere una reestructuración apropiada del Anexo 9, de ser necesario.

25.13 El Comité convino también en presentar, para adopción por la Plenaria, la resolución siguiente:

**Resolución 25/3** (Nuevo número A38-1)

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

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

*Considerando* que las actuaciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;

*Considerando* que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados contratantes consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

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

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

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

*Considerando* que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI, contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

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

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

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

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

*Recordando* la publicación de la *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Circ 285) de la OACI en 2001 y la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación al Estado de suceso, cuando se produce un accidente, y

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

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados contratantes a establecer legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, considerando la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
3. *Alienta* a los Estados que cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, a que examinen estos documentos, según sea necesario, considerando la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* al Consejo a considerar más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados relativos al establecimiento por los Estados de legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
5. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A32-7.

*Política sobre avales y memorandos de entendimiento (MOU) con terceros*

25.14 Colombia presentó la nota A38-WP/338 en que proponía que la Asamblea encargue al Consejo que establezca una política de la OACI sobre cooperación con terceros (p. ej., otras organizaciones internacionales y regionales, la industria y la academia), concretamente que tratara aspectos como las bases y normas para dicha cooperación; el apoyo por la OACI a entidades o actividades de terceros; y el uso del emblema de la OACI por entidades o actividades de terceros. También se pediría a la Asamblea que encargue al Consejo a que preparara y publicara una lista de los memorandos de entendimiento (MOU) vigentes concertados por la OACI con partes externas. Al propio tiempo que reconocía el importante papel que los principales asociados desempeñan para apoyar los objetivos estratégicos de la OACI, la delegación de Colombia subrayó que dichas medidas eran necesarias para favorecer, entre otras cosas, la transparencia, la competencia leal y la igualdad de oportunidades.

25.15 Numerosas otras delegaciones tomaron la palabra para apoyar plenamente la nota A38-WP/338 y la necesidad de un marco claro y explícito para la cooperación de la OACI con otros organismos internacionales y la industria, mientras que un Estado propuso que el marco actual de las Naciones Unidas sobre cooperación con el sector de negocios sirviese de base para la labor del Consejo.

25.16 El Comité apoyó las medidas que se solicitaban a la Asamblea, a saber, pedir que el Consejo:

- a) proporcione directrices y adopte políticas sobre interacciones de la OACI con terceros en forma de avales y memorandos de entendimiento; y
- b) publique la lista de los MOU y avales vigentes para favorecer la transparencia.

*Ajuste de los Objetivos estratégicos de la OACI con los Estados miembros y mecanismo para informar sobre el progreso*

25.17 Los Emiratos Árabes Unidos presentaron al Comité Ejecutivo el 27 de septiembre de 2013, la nota A38-WP/335 titulada *Ajuste de los Objetivos estratégicos de la OACI con los Estados miembros y mecanismo para informar sobre el progreso*.

25.18 En la nota de estudio se propone la implantación de un sistema integrado de gestión del rendimiento en la OACI que organizaría los Objetivos estratégicos globales de la OACI y los vincularía con los planes operacionales a nivel de los Estados miembros, asegurando así un ajuste estratégico de la OACI con los Estados miembros y las organizaciones regionales.

25.19 Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que elabore un sistema que permita la difusión de los Objetivos estratégicos de la OACI en los análisis de rentabilidad de los Estados miembros, así como un mecanismo transparente de presentación de informes para fomentar la cultura del compromiso y la rendición de cuentas.

25.20 Colombia, Egipto, Somalia y Yemen expresaron conjuntamente su apoyo a la mencionada nota WP/335 y recomendaron su aprobación.

25.21 El presidente del Comité Ejecutivo indicó que se aprobaba la nota WP/335.





**PARTE II**  
**ACTAS DEL**  
**COMITÉ EJECUTIVO**



**Acta de la primera sesión**  
(miércoles, 25 de septiembre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

**Sesión a puerta cerrada**

1. Cuestión 10: Cuotas atrasadas

- Aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas

2. Cuestión 10: Cuotas atrasadas

- Aprobación del informe oral a la Plenaria

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

1. Al declarar abierta la sesión, el presidente del Comité Ejecutivo indicó que esta cuestión se trataría en sesión a puerta cerrada, limitándose la asistencia a las Delegaciones de los Estados Miembros de la OACI.

**Cuestión 10: Cuotas atrasadas**

*Aspectos financieros de la cuestión  
de las cuotas atrasadas*

2. El Secretario General introdujo la nota WP/43, Revisión núm. 1 (con Adendo núm. 1), relativa a los aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas. La nota presentaba información relacionada con: la situación de las cuotas atrasadas y los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido; los efectos de las demoras en el recibo de las cuotas; las medidas para resolver el problema de las cuotas atrasadas; y el Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hacía largo tiempo. El Adendo núm. 1 presentaba una actualización del apéndice C de la nota, donde figuraban los pagos atrasados de los Estados miembros cuyo derecho de voto se consideraba suspendido al 20 de septiembre de 2013.

3. Refiriéndose al párrafo 2.3 de la nota sobre los efectos del pago pendiente de las cuotas o las demoras en el pago de estas últimas en la liquidez de la Organización, el Secretario General subrayó que el total de cuotas pendientes al 18 de septiembre de 2013 era de 9,7 millones de CAD. Dicha cantidad constituía más de una vez y media los recursos del Fondo de capital circulante (WCF), que en ese momento eran de

6,0 millones USD. Las cuotas adeudadas representaban aproximadamente el 11% del presupuesto prorrateado de la Organización para 2013. El Secretario General recordó que el Consejo, tras tomar nota de que los problemas de liquidez derivados de las demoras en la recepción de las cuotas tendrían graves repercusiones para la capacidad de la OACI de ejecutar su programa de trabajo, había acordado aumentar el nivel del WCF hasta 8,0 millones USD. Se informaba sobre ese asunto en una nota separada (WP/42).

4. Respecto al párrafo 3 sobre las medidas adoptadas por la OACI para alentar a los Estados miembros a pagar puntualmente las cuotas anuales, al Secretario General le complacía informar de que, como resultado de los enormes esfuerzos realizados por la Secretaría para reducir el monto de las cuotas pendientes de pago, el total correspondiente era el más bajo observado en muchos años. En la figura 2 del párrafo 2.1.3 se mostraba una reducción de las cuotas por cobrar desde 10,7 millones CAD en 2006 hasta 9,7 millones CAD al 18 de septiembre de 2013, y ello pese a que las cuotas prorrateadas entre los Estados habían aumentado desde 68,3 millones CAD hasta 88,7 millones CAD durante el mismo período.

5. En relación con la información actualizada en el apéndice C del Adendo núm. 1, el Secretario General indicó que, al 20 de septiembre de 2013, se había suspendido el derecho de voto de 11 Estados miembros en virtud del Artículo 62 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en comparación con 14 Estados en la anterior Asamblea, en 2010. Todo cambio que pudiera producirse en relación con el derecho de voto en el transcurso del 38º período de sesiones de la Asamblea se notificaría mediante un nuevo adendo de la nota WP/43, Revisión núm. 1.

6. A continuación, el Secretario General señaló a la atención el apéndice D de la nota, en que se presentaba el proyecto de Resolución A10/1 (Cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones financieras para con la Organización y medidas que han de tomarse respecto a aquellos Estados que no cumplan con las mismas) en que se actualizaba la Resolución A37-32 de la Asamblea. Se proponían dos cambios: una enmienda de la cláusula 6 de la parte dispositiva, por la cual se eliminarían las referencias al derecho de voto en el Consejo; y la introducción de una nueva cláusula 7, según la cual se suspendería el derecho de voto en el Consejo para los Estados miembros en el Consejo cuyas cuotas anuales, o parte de las mismas, estuvieran atrasadas más de 18 meses.

7. Durante el debate posterior, el Delegado de Singapur manifestó su apoyo al proyecto de Resolución A10/1, que había sido examinado atentamente por el Consejo. Le animaba observar, en la actualización del apéndice C, que el nivel de cuotas pendientes de pago combinadas de los Estados del Grupo A (Estados que habían concertado acuerdos con el Consejo para liquidar sus cuotas atrasadas en un plazo de varios años pero incumplían las condiciones de esos acuerdos) y los Estados del Grupo B (Estados con cuotas atrasadas equivalentes a los tres años anteriores o más y que no habían concertado acuerdos con el Consejo para liquidarlas) había mejorado desde 2006 hasta 2012, y alentó a los Estados que aún no habían concertado acuerdos con el Consejo para liquidar sus cuotas atrasadas a que lo hicieran. El Delegado de Singapur instó también al Consejo a que tuviera en cuenta el producto interno bruto (PIB), el volumen de tráfico aéreo internacional y las circunstancias de los Estados para concertar esos acuerdos, con objeto de velar por que las condiciones fueran mínimas y estuvieran al alcance de los medios financieros de los Estados.

8. Dada la ausencia de más comentarios, el Comité acordó invitar a la Asamblea a: tomar nota de los progresos realizados en la recaudación de las cuotas atrasadas desde hacía largo tiempo; y adoptar el proyecto de Resolución A10/1 que figuraba en el apéndice D de la nota WP/43, Revisión núm. 1.

9. El Presidente expresó su agradecimiento a todos los Estados miembros que habían abonado sus cuotas puntualmente y a los que estaban haciendo todo lo posible por no tener cuotas pendientes concertando acuerdos con la OACI a fin de liquidarlas. Instó a los Estados miembros que aún no habían pagado las cuotas atrasadas ni concertado acuerdos para su liquidación a que lo hicieran cuanto antes.

***Aprobación del informe oral  
sobre la cuestión 10***

10. El Comité aprobó el informe oral propuesto del Presidente a la Plenaria sobre la cuestión 10.
11. Se levantó la sesión a las 0920 horas para que el Comité pudiera reunirse de nuevo en Plenaria y continuar sus deliberaciones sobre esa y otras cuestiones del orden del día.



**Acta de la segunda sesión**  
(miércoles, 25 de septiembre de 2013, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia
  - Nota presentada por Indonesia
  - Nota presentada por el Japón
  - Nota de información presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC)
2. Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil
  - Nota presentada por los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
  - Nota de información presentada por Indonesia
3. Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General
4. Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años
5. Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia**

***Política de asistencia técnica y de cooperación técnica y actividades de cooperación técnica durante el período 2010-2012***

12. El Director de la Dirección de cooperación técnica (D/TCB) presentó la nota WP/19 [Revisada (en español únicamente)], en la que: se proporcionaba información actualizada sobre la política y estrategia de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI, incluida la delimitación de responsabilidades en relación con la ejecución de esas actividades dentro de la Secretaría, así como los principios conexos y las prioridades para el financiamiento de los proyectos; se presentaba un análisis de los resultados del Programa en el período 2010-2012 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, incluida la comparación de los resultados con los obtenidos en el trienio precedente; y se presentaban los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en

el período 2010-2012, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto regular en el período cubierto por el informe.

13. D/TCB subrayó que, a fin de racionalizar y fortalecer los programas de apoyo técnico de la OACI, el Consejo había aprobado nuevas definiciones para los términos “asistencia técnica” y “cooperación técnica” en el contexto de la Organización. Por una parte, la OACI proporcionaría asistencia técnica financiada por el Presupuesto regular y/o por fondos voluntarios, que se asignarían de conformidad con los principios de financiamiento y los criterios de prioridad definidos por el Consejo, principalmente para solucionar las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI. Por otro lado, en el concepto de cooperación técnica, la Organización, por intermedio de su TCB, seguiría apoyando a los Estados y otras entidades en la formulación y ejecución de proyectos financiados por gobiernos o donantes sobre la base de la recuperación de costos. Como resultado de la nueva política, el Secretario General distribuiría las responsabilidades de asistencia técnica dentro de la Secretaría y prepararía mecanismos a fin de asegurar el uso más eficiente de los limitados recursos de que disponía la OACI. La Secretaría confiaba en que la aplicación de ese nuevo concepto diera lugar a una ejecución aún más eficaz y eficiente de los programas de apoyo técnico de la OACI.

14. D/TCB hizo hincapié en que el Programa de cooperación técnica era el principal instrumento operacional para reforzar las actividades de cooperación técnica de la OACI. Como se observaba claramente en la nota, los resultados del Programa en el trienio en curso habían sido objeto del interés permanente de Estados, donantes y entidades privadas. La TCB de la OACI había ejecutado un promedio de 100 proyectos de aviación civil por año en unos 150 Estados y la ejecución del programa se había elevado a un total de 337,9 millones USD. El volumen promedio de ejecución del programa durante los últimos diez años fue de 129,7 millones USD. A fin de que los Estados miembros pudieran beneficiarse en pie de igualdad de la experiencia y los conocimientos especializados de la OACI para asistir en la rectificación de las deficiencias detectadas en el sector de la aviación civil, la Organización estaba adoptando medidas para continuar reforzando su programa de divulgación y establecer nuevas alianzas. Considerando la estructura de autofinanciación de la TCB, el Secretario General había introducido, durante el período 2010-2012, varias medidas económicas destinadas a reducir los gastos en la medida de lo posible. Esas medidas, junto con un incremento en la ejecución del programa, habían contribuido a restablecer la situación financiera del Fondo AOSC hasta un nivel saludable.

15. D/TCB también puso de relieve el desarrollo, durante el período examinado en el informe, de un Plan de gestión para el Programa de cooperación técnica, en el que se establecieron las metas y estrategias que se seguirían en los tres años siguientes. Hizo hincapié en que el objetivo de la OACI seguía siendo mejorar continuamente la eficiencia y calidad de los servicios de la TCB en interés de los Estados miembros. Por ese motivo se había dado prioridad a la aplicación de la norma ISO 9001:2008 como Sistema de gestión de calidad en la TCB. En 2013 había obtenido la certificación ISO toda la Dirección, con excepción de la Sección de personal de misiones, cuya certificación se preveía para 2014.

16. D/TCB destacó que, desde la perspectiva financiera, los resultados de las operaciones para 2012 y el primer semestre de 2013 demostraron una tendencia positiva para el trienio siguiente. Desde el punto de vista operacional, era razonable suponer que, teniendo en consideración la rápida evolución de la tecnología de la aviación civil, el Programa de cooperación técnica de la OACI seguiría desempeñando una función importante en el apoyo a los Estados. Se invitó a la Asamblea a adoptar las medidas recomendadas por el Consejo que figuraban en el resumen de la nota WP/19.

17. El Delegado de Indonesia presentó a continuación la nota WP/171 [con Corrección núm. 1 (en ruso únicamente)], donde se exponían las opiniones de su Estado en relación con la política y la financiación de las actividades de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI a la luz de las nuevas definiciones de ambos términos aprobadas por el Consejo. Subrayó que Indonesia apoyaba el Programa de cooperación técnica de la OACI, que era: una actividad prioritaria permanente de la Organización que complementaba las



funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que aplicaran efectivamente las normas y métodos recomendados (SARPS) y desarrollaran la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil; y un instrumento importante para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias y a crear capacidad en el campo de la aviación civil. Al explicar la participación de su Estado en numerosos proyectos de cooperación técnica y en tres Proyectos de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), el Delegado de Indonesia puso de relieve la firma, el 23 de septiembre de 2013, por el Secretario General de la OACI y el Director General de Aviación Civil de Indonesia, de un proyecto a gran escala sobre medidas ambientales, *Asistencia en la elaboración y aplicación de medidas ambientales en la aviación civil*. Observó que la experiencia de Indonesia con los proyectos y programas cooperativos de la TCB había sido positiva y que ese país preveía continuar su participación en el Programa de cooperación técnica.

18. Indonesia consideraba que, dado que las actividades de asistencia técnica eran financiadas por el Presupuesto regular o fondos voluntarios, la financiación para esas actividades sería más limitada que en los proyectos de cooperación técnica. En consecuencia, las actividades de asistencia técnica serían a corto plazo o tendrían un alcance muy limitado. Debido al carácter de su financiación, esas actividades deberían ser las que revistieran considerable interés mundial de la comunidad de aviación civil internacional para proporcionar la asistencia, además del interés del Estado específico que la recibiera, como la solución de preocupaciones significativas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación (SSC y SSeC). A fin de asegurar que la financiación de esas actividades de asistencia técnica no se interrumpiera, la OACI debería emprender nuevos esfuerzos para obtener contribuciones voluntarias. Por tanto, se invitó a la Asamblea a pedir al Secretario General que renovara e intensificara sus esfuerzos por obtener financiación del Banco Mundial o de bancos regionales de desarrollo para actividades de asistencia técnica, en particular para el apoyo a fin de remediar SSC y SSeC.

19. Al presentar la nota WP/334, el Delegado del Japón destacó la amplia experiencia de su Estado en materia de cooperación internacional en seguridad operacional, seguridad de la aviación y otros ámbitos de la navegación aérea, como el desarrollo de aeropuertos, en particular de aeropuertos ecológicos. También explicó los logros del Japón en la planificación, el diseño, la construcción, la explotación, el mantenimiento y la gestión de aeropuertos, incluidos aeropuertos ecológicos. El Delegado del Japón describió las características fundamentales de los aeropuertos ecológicos y los beneficios que podrían extraerse de ellos, y recordó que su Estado había organizado varios seminarios teóricos y prácticos al respecto para los Estados miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) durante años. Señaló que la Oficina de Aviación Civil del Japón (JCAB) estaba realizando en esos momentos un estudio sobre los avances en la ejecución de *ASEAN-Japan Eco-Airport Guideline* (Directrices sobre aeropuertos ecológicos de la ASEAN y el Japón) de 2008 y alentó a los Estados miembros de la ASEAN a cooperar cumplimentando el cuestionario que se les había transmitido. Para concluir, el Delegado del Japón invitó a la Asamblea a tomar nota de la buena disposición de su Estado para asistir a los Estados miembros de la ASEAN y otros países en sus ámbitos de conocimientos especializados antes mencionados.

20. Se tomó nota de que el Comité Interestatal de Aviación (IAC) había presentado la nota de información WP/134 en la que se describía un nuevo enfoque para la formación de expertos en aviación en virtud del Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) entre la OACI y la Comunidad de Estados Independientes (CEI) (Proyecto RER/01/901).

21. Tras subrayar que la Política de la OACI de asistencia y cooperación técnicas, que se describía en la nota WP/19, era esencial para el desarrollo ordenado y en condiciones de seguridad de la aviación civil en los Estados miembros, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) felicitó al Consejo y a la Secretaría por su conceptualización. Señaló que la elaboración de indicadores clave del desempeño (KPI) era esencial para medir la eficacia del Programa de cooperación técnica en la consecución de los resultados

previstos de los proyectos, en particular con respecto a la rectificación de las deficiencias en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación detectadas en las auditorías de la OACI. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) recordó que el 37° período de sesiones de la Asamblea había apoyado plenamente el uso de evaluaciones *ex post facto* de los proyectos de aviación civil de los Estados, aprobado en la Asamblea precedente, y afirmó que eran la única manera de determinar los efectos generales del Programa de cooperación técnica en el logro de los Objetivos estratégicos de la OACI. No obstante, expresó preocupación por que la nueva política y el nuevo mecanismo de financiación en materia de asistencia técnica pusiera en manos de una misma entidad administrativa la ejecución de las funciones de reglamentación, auditoría y asistencia de la OACI, lo que podría generar conflictos de interés. Por consiguiente, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) sugirió que se estudiara la posibilidad de asignar todas las responsabilidades del Programa de asistencia técnica a la TCB.

22. D/TCB expresó su acuerdo con las observaciones relativas a los KPI y las evaluaciones *ex post facto*. Confirmó que, en seguimiento de la Resolución A36-17 de la Asamblea (*Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI*), se había incluido en los acuerdos marco firmados por la OACI con los gobiernos una disposición por la que se alentaba la realización de evaluaciones *ex post facto* independientes como parte integrante de la planificación e implantación de proyectos, mientras que los KPI se definían a nivel de los proyectos y del programa y se comunicaban al Consejo por medio del proceso del plan de gestión.

23. El Delegado de Bangladesh hizo hincapié en que la seguridad de la aviación era una cuestión aún más delicada y compleja que la seguridad operacional y afirmó que la OACI debería centrarse más en prestar asistencia técnica a los Estados con escasez de recursos pero que necesitaran una visión de conjunto sobre la situación nacional en materia de seguridad de la aviación. La aviación civil iba en aumento en todo el mundo, pero era en la región Asia y Pacífico donde se registraría un mayor movimiento de tráfico, tanto de pasajeros como de carga. Así, aunque la OACI prestaba asistencia fundamental desde la perspectiva técnica a los Estados, debía tener en cuenta las posibles vulnerabilidades que pudieran obstaculizar el impulso de crecimiento de una región. En ese contexto, debería asignarse la máxima prioridad a financiar proyectos de asistencia técnica relacionados con la seguridad de la aviación en los Estados, en particular los Estados en desarrollo, considerados de alto riesgo, por un lado, y con recursos insuficientes para mitigar las deficiencias, por otro.

24. El Observador del Banco Mundial señaló que su institución reconocía y agradecía la nota WP/171 presentada por Indonesia como un llamamiento a incrementar la financiación de los bancos mundiales y regionales de desarrollo para el desarrollo del transporte aéreo sostenible, en condiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en los países emergentes y en desarrollo. Sin embargo, esa nota contenía tres sorpresas, la primera de las cuales era la afirmación, en el párrafo 2.9, de que el Banco Mundial “solo ha iniciado en los últimos años la financiación de proyectos de aviación civil (actualmente en el área del Pacífico)”. Deseaba recordar a los Estados miembros de la OACI que el primer proyecto de aviación del Banco Mundial fue un préstamo de reconstrucción de 7 millones USD a los Países Bajos para financiar la adquisición de una aeronave Douglas DC-4 para el transportista aéreo nacional, KLM. Eso había sucedido 61 años antes, en diciembre de 1952. En los últimos 61 años, el Banco Mundial había financiado numerosos proyectos relacionados con el transporte, entre ellos la financiación de aeronaves, aeropuertos, instalaciones de control del tránsito aéreo e infraestructura general de seguridad operativa y seguridad de la aviación. Además, el Banco Mundial apoyaba a los países clientes con asesoramiento normativo relacionado con el sector, creación de capacidad técnica y servicios de consultoría para concesiones de privatización de infraestructura de transporte aéreo a transportistas nacionales. Eso lo hacía en coordinación y colaboración con diversos donantes, como organizaciones gubernamentales o internacionales, por ejemplo: la OACI; la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO); la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA); y la Dirección General de Aviación Civil de Francia (DGAC). El Observador del Banco Mundial

señaló que, en esos momentos, la cartera activa de proyectos de transporte aéreo incluía más de 30 grandes proyectos del sector público y aproximadamente el mismo número con entidades privadas de países en desarrollo. El total de la cartera superaba los 1.200 millones USD – una cantidad relativamente pequeña, dado que la cartera general del Banco Mundial ascendía a 220.000 millones USD en todos los sectores.

25. La segunda sorpresa de la nota WP/171 era el llamamiento al Banco Mundial y otros bancos regionales de desarrollo para que financiaran actividades de asistencia técnica de la OACI relativas a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Era importante recordar que el Banco Mundial era un organismo especializado de las Naciones Unidas y no podía financiar directamente operaciones de la OACI, organización hermana responsable del transporte aéreo. El Banco Mundial, al igual que otros bancos de desarrollo, debía examinar, negociar y ejecutar cualquier proyecto de desarrollo directamente con su contraparte y accionista. Ello conllevaba con frecuencia el requisito de financiar servicios de terceros especializados que, por ejemplo, brindaran capacidad o servicios de asesoramiento en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación. Sin embargo, la adquisición de tales servicios debía seguir unas normas convenidas, que solían incluir la licitación competitiva, algo en lo que la TCB de la OACI no había participado antes. No obstante, el Banco Mundial cooperaba estrechamente con la OACI en todos sus proyectos de transporte aéreo. Esa cooperación consistía en el intercambio periódico de detalles sobre proyectos, la deliberación y la preparación de proyectos conjuntos, así como la colaboración intensa en otros muchos ámbitos, como el medio ambiente. En cuanto al apoyo a esas actividades, el Banco Mundial financiaba habitualmente el costo de las misiones conjuntas, además de los estudios de sector. Respecto a la financiación de la ejecución de los proyectos de la TCB de la OACI, esta solamente había podido adquirir esos servicios una vez en los últimos 10 años, cuando el Banco Mundial financió un examen de la infraestructura de control del tránsito aéreo (ATC) para Haití a un costo ligeramente por debajo del umbral de 100.000 USD de una única fuente. Pese a todo, el Banco Mundial acogió con agrado la decisión de la TCB de comenzar a participar en licitaciones competitivas sobre grandes proyectos de transporte aéreo financiados también por el Banco Mundial y otros asociados para el desarrollo.

26. El Banco Mundial también se había sorprendido de que el llamamiento para su actuación procediera de Indonesia. Indonesia era un asociado para el desarrollo muy importante del Banco Mundial y en esos momentos tenía una cartera de desarrollo activa de 8.000 millones USD en sus diversos sectores. La cartera de desarrollo de Indonesia en el sector del transporte por sí sola superaba los 1.000 millones USD. Sin embargo, en los 20 años anteriores, Indonesia nunca había pedido al Banco Mundial que financiara proyectos de aviación, con la excepción de un pequeño componente de 5 millones USD de un proyecto para la reparación de uno de sus aeropuertos tras el trágico tsunami de 2004, proyecto que fue posteriormente cancelado y que se financió por otros medios. El Observador del Banco Mundial subrayó que la finalidad de su intervención no era señalar a Indonesia como uno de los asociados para el desarrollo predilectos del Banco Mundial, sino hacer un llamamiento a que los Estados miembros de la OACI debatieran las necesidades de financiación para el desarrollo del transporte aéreo y las incluyeran en la preparación de sus respectivas estrategias nacionales de desarrollo con el Banco Mundial y otros donantes. Ello iría seguido de la preparación de proyectos técnicos por donantes especializados en cada sector, por ejemplo, el sector del transporte. Sin una petición de ese tipo, ni el Banco Mundial ni otros asociados para el desarrollo podrían financiar el apoyo necesario en un sector determinado.

27. Para concluir, el Observador del Banco Mundial señaló que su institución recibía con agrado la nota WP/171 como un llamamiento a incrementar la financiación para el desarrollo del transporte aéreo en condiciones sostenibles, de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en los países emergentes y en desarrollo. Reiteró que el Banco Mundial alentaba a sus países clientes, todos ellos Estados miembros de la OACI, a incluir sus necesidades de financiación para el desarrollo del transporte aéreo en la estrategia nacional de desarrollo, a fin de debatirlas y llegar a un acuerdo con el Banco Mundial y otros donantes. Reafirmó que el Banco Mundial continuaría colaborando estrechamente con la OACI y otros asociados pertinentes del sector para aumentar al máximo el apoyo brindado al desarrollo en el ámbito del transporte aéreo. El Banco Mundial

aguardaba con interés el día en que pudiera financiar un proyecto de aviación importante ejecutado por la TCB de la OACI, una vez que esta hubiera recibido el mandato correspondiente tras un proceso competitivo al haber presentado la propuesta técnicamente más adecuada con las mejores condiciones financieras.

28. Hubo un consenso general respecto de las nuevas políticas y estrategias en materia de asistencia técnica y cooperación técnica adoptadas por el Consejo con miras a racionalizar y fortalecer los programas de asistencia técnica de la OACI. El Comité Ejecutivo reconoció que la OACI y otros asociados para la implantación deberían continuar la labor en el ámbito de sus mandatos respectivos en estrecha cooperación y coordinación para beneficio de la aviación civil. En cuanto a las perspectivas para el trienio siguiente, se acordó que, ante el rápido desarrollo de las tecnologías de la aviación civil, el Programa de cooperación técnica de la OACI seguiría desempeñando un papel importante en la prestación de apoyo a los Estados. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo expresó su acuerdo con el contenido de la nota WP/19 [Revisada (en español únicamente)] y recomendó que la Asamblea aprobara las medidas propuestas por el Consejo en el resumen de dicha nota. Además, tomó nota de la información adicional facilitada por D/TCB durante la presentación de la nota WP/19, así como de la información que figuraba en las notas WP/171 [con Corrección núm. 1 (en ruso únicamente)], WP/334 y WP/134.

### **Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil**

29. El Secretario General introdujo la nota WP/9 sobre este asunto, en la que se explicaban los avances realizados durante el trienio 2011-2013 en la aplicación de la *Política sobre cooperación regional* de la OACI con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil mediante la adopción de medidas dinámicas y la ejecución de actividades conjuntas. Desde la adopción de la Resolución A37-21 de la Asamblea al respecto, la OACI había puesto en marcha varias medidas para asegurar una cooperación más estrecha con las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil, tanto aplicando disposiciones existentes como iniciando nuevas medidas de cooperación. En el apéndice de la nota se detallaban las actividades más importantes organizadas y llevadas a cabo por la OACI junto con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil.

30. El Secretario General proporcionó información adicional y señaló que dos días antes, el 23 de septiembre de 2013, se había celebrado una reunión de alto nivel sobre cooperación regional en la Sede de la OACI con algunas de las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil para deliberar, entre otras cosas, sobre las prioridades, los ámbitos de cooperación y la elaboración de programas de trabajo conjuntos para el trienio posterior. Hizo hincapié en que, aunque la mencionada *Política sobre cooperación regional* era absolutamente necesaria, no era fácil de aplicar porque cada una de las organizaciones y los organismos regionales tenía sus propias prioridades, definidas por los Estados miembros correspondientes. Tales organizaciones y organismos tenían distintos tamaños y no contaban necesariamente con los mismos niveles de recursos ni tenían el mismo deseo de coordinar sus actividades con la OACI. Era necesario tener en cuenta esas limitaciones y respetar las políticas de las organizaciones y los organismos regionales. El Secretario General observó que, como no había ninguna organización regional ni ningún organismo regional de aviación civil en la región Asia y Pacífico con que la OACI pudiera cooperar, la Organización colaboraba con Estados individuales de la región por medio de su Oficina Regional en Bangkok (Tailandia). Subrayó que, aunque la situación descrita no era óptima, era una representación realista de lo que se había podido lograr. No obstante, las organizaciones regionales y los organismos regionales de aviación civil tenían una voluntad común de colaborar con la OACI. El Secretario General y sus homólogos en tales organizaciones y organismos se habían comprometido a esforzarse por optimizar las actividades comunes durante los tres años siguientes, aún en caso de sufrir graves limitaciones presupuestarias.

31. En nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el Delegado de Colombia presentó la nota WP/286 Revisión núm. 1 (*Importancia de la participación de los organismos regionales en el programa de trabajo de transporte aéreo en el seno de la OACI*), en la que

se planteaba la necesidad de que la OACI se apoyara en los organismos regionales de aviación civil [CLAC, Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)] para aplicar el plan estratégico sobre el desarrollo económico del transporte aéreo mediante la reglamentación económica y la integración política. En la nota se recordaba que, con el transcurrir de los años, los citados organismos regionales de aviación civil habían absorbido en una buena parte las tareas referentes al transporte aéreo incluyendo en sus respectivos planes estratégicos temas de índole normativa, económica, de acceso a los mercados y de protección al consumidor, entre otros. Dado que la OACI había dedicado mayores esfuerzos a la navegación aérea y la seguridad operacional y de la aviación, los Estados miembros de la CLAC invitaron a la Asamblea a pedir al Consejo que, por mediación del Secretario General y en coordinación con las secretarías de los otros organismos regionales, desarrollara los procedimientos para encargar funciones del área de transporte aéreo a dichos organismos e implementar de mejor forma los Memorandos de cooperación suscritos con ellos, teniendo en cuenta las circunstancias y necesidades respectivas de la región.

32. Se tomó nota de que Indonesia había presentado la nota de información WP/157 relativa a la cooperación con organizaciones regionales.

33. Durante el debate subsiguiente, la Delegada de Australia señaló que su Estado reconocía y apreciaba los esfuerzos de la OACI encaminados a intensificar la cooperación entre las Oficinas Regionales de la OACI y los organismos regionales de aviación civil. La región Asia y Pacífico había logrado cooperar satisfactoriamente en varias iniciativas, por ejemplo mediante foros existentes, como la conferencia anual de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA) Asia y Pacífico y el Grupo Regional de Seguridad de la Aviación (RASG-APAC), así como con el Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG). Sin embargo, aún cabía aumentar la cooperación en todos los aspectos de la aviación en la región, y complacería a Australia examinar posibles mecanismos para ello. Como se indicaba en la mencionada nota de información WP/157 presentada por Indonesia y según había mencionado el Secretario General, la región Asia y Pacífico todavía no había establecido ningún organismo regional similar a los existentes en muchas otras regiones de la OACI. Australia acogía con agrado los esfuerzos de Indonesia por plantear la cuestión, tanto en la nota WP/157 como ante los Estados de región en la 50ª Conferencia de los DGCA Asia y Pacífico (Bangkok, Tailandia, 1 a 4 de julio de 2013). Australia estaba dispuesta a colaborar con los países vecinos de su región para continuar estudiando la manera en que ese organismo podría establecerse y funcionar, prestando atención a la importante diversidad que caracterizaba a la región Asia y Pacífico.

34. Tras agradecer esa intervención, el Secretario General reiteró que los Estados de la región Asia y Pacífico, junto con la OACI, habían puesto en marcha varias iniciativas pese a no contar con ningún organismo regional de aviación civil. En espera de la creación de tal organismo, el Secretario General se comprometió a multiplicar las iniciativas de la OACI con los Estados de la región Asia y Pacífico, con la asistencia de Australia.

35. En referencia a la nota WP/286 Revisión núm. 1 (CLAC), el Secretario General afirmó que la OACI no había abandonado la esfera del transporte aéreo. Aunque se había hecho hincapié en ciertos ámbitos de actividad, el Consejo había aprobado un quinto Objetivo estratégico relacionado con el desarrollo económico del transporte aéreo (196/8). Así, la Organización también centraría su atención en el transporte aéreo. Al hacerlo, cooperaría plenamente con la CLAC, los demás organismos regionales de aviación civil y las organizaciones regionales en los días, las semanas y los meses posteriores.

36. A continuación, el Comité tomó nota de la información provista en la nota WP/9 acerca de la aplicación global de la *Política de la OACI sobre cooperación regional* y el avance realizado. El Comité también tomó nota del contenido de la nota WP/286 Revisión núm. 1 y de la nota de información WP/157.

Además, el Comité observó que la OACI seguiría fortaleciendo e intensificando sus esfuerzos para promover la cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil.

### **Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General**

37. Al presentar la nota WP/5 sobre la cuestión, el Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (A/D/LEB) recordó que, en virtud del Artículo 54 h) del Convenio de Chicago, se otorgaba al Consejo el poder de nombrar al Secretario General. En el Artículo 58 del mismo se establecía que, con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del Convenio de Chicago, el Convenio determinaría el método de nombramiento y cese en el servicio, y las condiciones de empleo, entre otras cosas, del Secretario General. En su 178º período de sesiones (178/6), el Consejo había decidido que el Secretario General sería nombrado por un mandato específico de tres a cuatro años, siendo que la duración exacta de dicho mandato la determinaría en Consejo en cada caso. No obstante, el Consejo había convenido que un mandato de tres años sería la política prevaleciente y que un mandato de cuatro años solo se aplicaría en casos excepcionales. Esas disposiciones se habían incluido en el Artículo 12 del *Reglamento interno del Consejo* (Doc 7559). Posteriormente, durante el 36º período de sesiones de la Asamblea se había adoptado la Resolución A36-28 (*Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*), que se refería, en parte, a la duración de los mandatos para el cargo de Secretario General. Durante su 193º período de sesiones (193/6), el Consejo había decidido que la duración de todos los futuros nombramientos para el cargo de Secretario General debería de ser de tres años y que no debería variar entre tres y cuatro años en casos excepcionales. El 20 de junio de 2012 (196/5), el Consejo había aprobado una enmienda al respecto del Artículo 12 del mencionado Reglamento interno (Doc 7559). Por tanto, era necesario actualizar también la Resolución A36-28 de la Asamblea. En el apéndice de la nota figuraba un proyecto de Resolución revisado, que se presentaba a la Asamblea para su examen y adopción.

38. El Delegado del Canadá observó que su Estado, con ánimo de fomentar aún más la transparencia y la igualdad de oportunidades, apoyaba esas condiciones claras para la duración de los mandatos del Secretario General. Así, el Canadá respaldó la citada Resolución que enmendaba y sustituía la Resolución A36-28 de la Asamblea en el sentido de que todos los futuros nombramientos para el cargo de Secretario General deberían ser de tres años y que su duración no debería variar entre tres y cuatro años, ni ser de cuatro años en casos excepcionales.

39. Dada la ausencia de más comentarios, el Comité Ejecutivo aprobó el proyecto de Resolución de la Asamblea presentado en el apéndice de la nota WP/5 y convino en recomendarla a la Plenaria para que la adoptara en sustitución de la Resolución A36-28 de la Asamblea.

**Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años**

40. Durante la presentación de la nota WP/18 sobre esta cuestión, el Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (A/D/LEB) señaló que, tras una propuesta formulada por la Arabia Saudita de considerar la posibilidad de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años y establecer un presupuesto bienal para la Organización (véase A37-WP/305), el 37º período de sesiones de la Asamblea había pedido al Consejo que: estudiara la cuestión, teniendo en cuenta la necesidad de cerciorarse de que la preparación de un período bienal de sesiones de la Asamblea no ocasionara gastos generales adicionales para la Organización; considerara la posibilidad de reducir de tres a dos el número de períodos de sesiones del Consejo en los años en que se celebrara la Asamblea; y presentara un informe en el 38º período de sesiones de la Asamblea. El informe destacaba, en el párrafo 2, las disposiciones del Convenio de Chicago relacionadas con la propuesta, en particular el Artículo 48 a), que especificaba que la Asamblea se reuniría por lo menos una vez cada tres años. Recordando que la Asamblea, mediante la Resolución A16-13, había resuelto que la celebración trienal de períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea se consideraría como práctica normal de la Organización, A/D/LEB subrayó que la propuesta de la Arabia Saudita de celebrar períodos de sesiones ordinarios bienales de la Asamblea no se opondría al Artículo 48 a). Sin embargo, requeriría la modificación de la Resolución A16-13 de la Asamblea. El Artículo 50 a) del Convenio de Chicago exigía que se celebrara la elección de los miembros del Consejo cada tres años. Por consiguiente, si se adoptara la propuesta de la Arabia Saudita, sería necesario celebrar períodos de sesiones extraordinarios adicionales en los años entre los períodos de sesiones ordinarios bienales para cumplir con el requisito de efectuar elecciones trienales del Consejo. A/D/LEB indicó como opción enmendar el Artículo 50 a) de manera que las elecciones del Consejo coincidieran con la celebración de una Asamblea bienal, por ejemplo, cada dos o cuatro años. Subrayó que la adopción de la propuesta de la Arabia Saudita tendría unos costos directos adicionales de 757 500 CAD cada seis años, basándose en las estimaciones del momento.

41. En referencia al párrafo 4 de la nota, que describía exámenes anteriores realizados por el Consejo, A/D/LEB recordó que, en su 182º período de sesiones (182/3), el Consejo había examinado el informe de la Dependencia Común de Inspección (DCI) titulado “Examen de la gestión y administración en la Organización de la Aviación Civil Internacional” (JIU/REP/2007/5), en el que se recomendaba que la OACI celebrara la Asamblea cada dos años y adoptara un presupuesto bienal. Durante el 183º período de sesiones del Consejo (183/3), el Comité de Finanzas (FIC) había recomendado no aceptar dichas recomendaciones. El Consejo había estado de acuerdo. Esas cuestiones habían sido examinadas de nuevo posteriormente por el Consejo en su 187º período de sesiones (187/3) y, una vez más, la decisión había sido continuar celebrando los períodos de sesiones de la Asamblea cada tres años. El Consejo había considerado la última propuesta de la Arabia Saudita en sus períodos de sesiones 198º (198/9) y 199º (199/1), y de nuevo había decidido no recomendar la celebración de períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años, la adopción de un presupuesto de dos años ni la reducción del número de períodos de sesiones del Consejo de tres a dos durante el año de celebración de una Asamblea. Los detalles sobre el examen del Consejo figuraban en el párrafo 5 de la nota WP/18. Se invitó a la Asamblea a considerar la propuesta formulada por la Arabia Saudita y los comentarios y recomendaciones del Consejo al respecto.

42. El Delegado de Malí destacó que la celebración de la Asamblea cada dos años plantearía un problema, porque el Comité Ejecutivo recién había aprobado recomendar un mandato de tres años para el Secretario General y porque la duración del mandato del Presidente del Consejo también era de tres años. Tras afirmar que las Asambleas trienales serían menos costosas para los Estados miembros participantes, subrayó que numerosas Delegaciones debían viajar largas distancias para acudir a la Sede de la OACI y generalmente constaban de muchos miembros. Por tanto, el Delegado de Malí era favorable a que se mantuviera la situación actual.

43. Tras recordar que el Consejo había analizado exhaustivamente la propuesta en varias ocasiones, el Delegado de España observó que había argumentos de peso a favor del mantenimiento de las

Asambleas trienales. Como había indicado A/D/LEB, sería necesario modificar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago, así como la Resolución A16-13 de la Asamblea. Además, las Asambleas bienales generarían costos adicionales tanto para los Estados miembros como para la Organización. En particular, conllevaría unos costos directos adicionales para la OACI de 757 500 CAD cada seis años. Aparte de eso, estaba el ciclo de tres años para el presupuesto y las elecciones del Consejo. Por tanto, el Delegado de España apoyaba la postura del Consejo de que debían mantenerse las Asambleas trienales, teniendo presente que la Organización contaba con otros mecanismos para que la comunidad de la aviación internacional se reuniera cada año o cada dos años para tratar cuestiones específicas de interés para todos. En ese contexto, mencionó la celebración de conferencias de alto nivel sobre la seguridad de la aviación o la navegación aérea, por ejemplo, así como la celebración de períodos extraordinarios de sesiones de la Asamblea, de ser necesario. El Delegado de España afirmó que una buena forma de proceder era un programa adecuado de conferencias de alto nivel, junto con Asambleas trienales. Por tanto, respaldó la nota WP/18.

44. Luego de destacar que el aspecto más importante de la Asamblea era la participación de los Estados miembros de la OACI, el Delegado de Bangladesh hizo hincapié en que las Asambleas trienales, que se habían celebrado durante los últimos 58 años, habían demostrado la máxima eficacia. Señaló que la finalidad de las Asambleas era que los funcionarios gubernamentales de alto nivel decidieran sobre cuestiones de aviación que eran globales tanto en sus perspectivas como en sus consecuencias. Desde ese punto de vista, el Delegado de Bangladesh apoyó la postura del Consejo de celebrar la Asamblea una vez cada tres años.

45. El Delegado de Colombia destacó que era necesario que esas cuestiones de aviación se trataran en el seno de la OACI. Compartía las opiniones expresadas por el Delegado de Malí y puso de relieve la necesidad de tener en cuenta las repercusiones financieras de las Asambleas bienales para los Estados miembros. El Delegado de Colombia mostró su acuerdo con el Delegado de España sobre la importancia de mantener un mismo ciclo trienal para la Asamblea, el presupuesto y las elecciones del Consejo, y también expresó su apoyo a la postura del Consejo sobre la frecuencia de los períodos de sesiones de la Asamblea, así como a la nota.

46. El Delegado de la Argentina observó que las circunstancias no habían cambiado mucho desde que se planteó por primera vez la propuesta de alterar la frecuencia de las Asambleas de tres a dos años y que dicha propuesta se había examinado en varias ocasiones con el transcurso de los años, con el resultado de mantener la recomendación de las Asambleas trienales. También señaló que el ciclo trienal coincidía con el ciclo trienal necesario para otras actividades de la OACI. El Delegado de la Argentina destacó, al respecto, que estas se organizaban sobre la base del programa de trabajo trienal de la OACI. Indicó además que se deberían analizar los costos adicionales derivados de las Asambleas bienales. El Delegado de la Argentina subrayó que todos esos cambios tendrían repercusiones y expresó su apoyo al mantenimiento de las Asambleas trienales, tal como se recomendaba en la nota WP/18.

47. El Delegado del Congo también habló a favor de las Asambleas trienales, por los motivos mencionados por el Delegado de Malí.

48. El Presidente concluyó que, ante la falta de apoyo a la propuesta de la Arabia Saudita y basándose en la deliberaciones, el Comité Ejecutivo convino en recomendar que se mantuviera el actual ciclo de tres años para los períodos de sesiones de la Asamblea.

**Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo**

49. El Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (A/D/LEB) presentó la nota WP/17, en la que se informaba sobre el examen realizado por el Consejo de una propuesta formulada por la Arabia Saudita durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, celebrado en septiembre/octubre de 2010,



de enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago para aumentar de 36 a 39 el número de miembros del Consejo de la OACI (véase A37-WP/333). La Asamblea había remitido la cuestión al Consejo, que posteriormente había decidido (198/9) no recomendar dicho aumento en el número de miembros.

50. Los argumentos principales planteados por la Arabia Saudita ante la Asamblea anterior para justificar el aumento del número de miembros del Consejo de 36 a 39 se presentaban en el párrafo 1.2 de la nota y los requisitos de procedimiento relativos a las enmiendas del Convenio de Chicago se describían en el párrafo 2. En ese contexto, A/D/LEB señaló que, según la Resolución A4-3 de la Asamblea (*Criterio y programa a seguir en relación con la enmienda del Convenio*), cualquier propuesta de enmienda debía presentarse al Consejo por lo menos seis meses antes de la Asamblea. Además, según el Artículo 10 d) del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), el Consejo debía transmitir las propuestas de enmienda, junto con las observaciones y recomendaciones que hiciera, a los Estados miembros al menos tres meses antes de la Asamblea. Las observaciones y recomendaciones del Consejo sobre la propuesta de la Arabia Saudita se habían transmitido a los Estados miembros el 19 de junio de 2013 y figuraban en la nota WP/17. A/D/LEB indicó además que, según el Artículo 94 a) del Convenio de Chicago, leído conjuntamente con el Artículo 53 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), se necesitaba el voto de dos tercios de la Asamblea para la adopción de una enmienda del Convenio de Chicago. Subrayó que, con arreglo al Artículo 94 a), la enmienda examinada necesitaría la ratificación posterior de 128 Estados miembros, como mínimo.

51. Como se indicaba en el párrafo 3 de la nota, las repercusiones financieras de aumentar el número de miembros del Consejo a 39 no serían realmente significativas para la Organización. En el párrafo 4.1 figuraba una tabla con el número de miembros de otros organismos especializados y el número de miembros de sus órganos rectores respectivos, que era útil a efectos de comparación.

52. En el párrafo 5 se describían las observaciones y recomendaciones formuladas por el Grupo de trabajo sobre gobernanza y eficiencia (WGGE) del Consejo cuando examinó la propuesta de la Arabia Saudita. El WGGE había tomado nota de la necesidad y el deseo creciente de numerosos Estados de estar representados en el Consejo, pero había indicado que aumentar el número de miembros quizás no fuera el modo más apropiado de abordar la cuestión. Se había expresado la preocupación de que la propuesta afectaría la eficiencia del trabajo del Consejo y requeriría una enmienda del Convenio de Chicago. Sería necesario además tomar una decisión respecto de la distribución de las bancas adicionales entre las tres partes. Asimismo, no habría garantías de que las agrupaciones regionales y los Estados que solicitaban una representación adicional resultaran electos como miembros en el Consejo. El WGGE había señalado que el Consejo era elegido por la Asamblea y debería trabajar en nombre de todos los Estados miembros de la OACI y representar sus intereses. El WGGE había instado a los Representantes en el Consejo a que, en el curso de sus deliberaciones, conforme al espíritu del Convenio de Chicago, fueran conscientes de la necesidad de tener en cuenta los intereses de otros Estados integrantes de sus agrupaciones regionales y de todos los demás Estados miembros. Por consiguiente, el WGGE había aconsejado que el Consejo decidiera no recomendar un aumento en el número de miembros del Consejo.

53. El Consejo había apoyado los comentarios y las recomendaciones del WGGE y había decidido no recomendar el aumento del número de miembros del Consejo de 36 a 39. En el apéndice de la nota WP/17 figuraban los antecedentes de las enmiendas anteriores del Artículo 50 a) del Convenio de Chicago relativas al aumento del número de miembros del Consejo. Se invitaba a la Asamblea a considerar la propuesta de la Arabia Saudita junto con los comentarios y recomendaciones del Consejo sobre la misma.

54. El Delegado de la Arabia Saudita indicó que no tenía nada que añadir a la presentación realizada por A/D/LEB de la nota WP/17 porque todo lo que deseaba decir su Estado acerca de la propuesta de aumentar a 39 el número de miembros del Consejo se explicaba en dicha nota, al igual que la decisión del Consejo al respecto.

55. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) destacó que todos los Estados miembros se merecían ser miembros del órgano rector de la OACI y tenían el derecho legítimo de serlo. Afirmó que los aspectos planteados por el WGGE eran válidos y pertinentes, y reiteró que el aumento del número de miembros del Consejo a 39 no necesariamente implicaría mejorar la representación regional equitativa en él. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) sugirió como alternativa promover acuerdos regionales de rotación entre los Estados con intereses comunes a fin de garantizar una mejor participación en el Consejo. Al respecto, señaló que ya existían varios acuerdos de rotación de ese tipo en los que participaba un número importante de Estados. Teniendo presente lo expuesto, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) expresó su apoyo a la recomendación del Consejo de no aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 39.

56. En apoyo de esa postura, el Delegado de San Vicente y las Granadinas afirmó que esos acuerdos regionales de rotación eran muy necesarios y serían muy beneficiosos para la mayoría de los Estados, especialmente los pequeños.

57. El Delegado de España subrayó que la cuestión planteada era importante, dado el número de Estados miembros de la OACI en ese momento. Señaló que las consecuencias financieras del aumento de 36 a 39 en el número de miembros del Consejo no serían realmente significativas y que el Consejo era uno de los órganos rectores más pequeños de los 12 organismos especializados indicados en la tabla mencionada, pese a que la OACI tenía uno de los mayores números de Estados miembros, e hizo hincapié en que podría concebirse en el futuro el examen de un aumento en el número de miembros del Consejo. Aunque comprendía plenamente los motivos de la recomendación del Consejo de no aumentar el número de miembros, el Delegado de España defendía que la cuestión no podía retenerse indefinidamente; en lugar de eso, debería volver a examinarse en el futuro, junto con diversas posibles soluciones, entre ellas la propuesta por Venezuela (República Bolivariana de).

58. Tras expresar su acuerdo, el Delegado de Malí subrayó que el aumento del número de miembros del Consejo de 36 a 39 permitiría que más Estados miembros participaran en las deliberaciones. En la tabla se observaba que el Consejo tenía uno de los niveles más bajos de representación de Estados miembros, por lo que indicó que la cuestión merecía ser examinada y debería volver a considerarse a su debido tiempo.

59. El Presidente tomó nota de que en este momento no había un apoyo decidido con respecto a la propuesta de la Arabia Saudita de aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 39, aunque había cierto apoyo para reconsiderarla en el futuro. En consecuencia, el Comité Ejecutivo convino en informar de ello a la Plenaria y señalar que las opiniones expresadas acerca de la representación en el Consejo podían abordarse mediante arreglos regionales para rotación.

60. Se levantó la sesión a las 1515 horas.

**Acta de la tercera sesión**  
(jueves, 26 de septiembre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

2. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

*Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*

— *Novedades en la aviación civil y el medio ambiente*

— *Tendencias presentes y futuras con respecto al ruido y las emisiones de las aeronaves*

— *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*

— Nota presentada por los Estados Unidos

— Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)

— Nota presentada por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)

— Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

— Nota presentada por la India

— Nota presentada por Sudáfrica

— Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

— Nota presentada por la Argentina

— Nota de información presentada por Viet Nam

*Cambio climático*

— *Combustibles alternativos sostenibles para la aviación*

- Nota presentada por Indonesia
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC
- *Planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>*
- Nota presentada por el Brasil
- Nota presentada por Indonesia
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por la UE
- Nota presentada por Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por la India
- Nota de información presentada por la República de Corea
- Nota de información presentada por Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica
- Nota de información presentada por los Estados miembros del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)
- *Asistencia a los Estados – Aviación y cambio climático*
- Nota presentada por la Arabia Saudita
- Nota de información presentada por Indonesia
- Nota de información presentada por la República de Corea
- *Protección del medio ambiente – Novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales*
- *Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas*
- *Medidas basadas en el mercado (MBM)*

- Notas presentadas por la Federación de Rusia
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por Viet Nam
- Nota presentada por 54 Estados de África

## **RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

### **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012**

1. El Presidente del Consejo presentó la siguiente información general sobre los informes anuales del Consejo correspondientes a 2010, 2011 y 2012 y el informe suplementario correspondiente al primer semestre de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento). Se podía acceder al texto completo de esos informes, que se habían distribuido a todos los Estados miembros, en el sitio web público de la OACI y en el sitio web de la A38.

“En mis observaciones inaugurales del martes por la mañana, sugerí que el presente período de sesiones de la Asamblea representa un puente entre un trienio de transformación y un compromiso con la sostenibilidad a largo plazo del sistema de transporte aéreo mundial.

En ese contexto, los tres últimos años han sido especialmente productivos para la consecución de nuestros tres Objetivos estratégicos: seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.

En los próximos minutos, desearía poner de relieve algunos de los logros y las decisiones principales que nos acercarán a la sostenibilidad a más largo plazo. Se derivan de medidas adoptadas de conformidad con Resoluciones de la Asamblea anterior y de actividades iniciadas por la Organización. En conjunto, apoyan una estrategia multidimensional basada en la proactividad, la flexibilidad y los procesos de gestión del riesgo.

#### **Seguridad operacional**

Comencemos con la seguridad operacional, nuestra prioridad número uno.

El Plan global para la seguridad operacional de la aviación se revisó en su totalidad. Contiene objetivos e iniciativas específicos, y ofrece un marco flexible para que los Estados miembros definan las prioridades de sus iniciativas de seguridad operacional según una metodología común y armonizada.

La transición del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional al Enfoque de observación continua culminó satisfactoriamente según lo previsto.

El Anexo 14 sobre Diseño y operaciones de aeródromos se enmendó para reforzar la seguridad operacional en la pista asociada con la mayoría de los accidentes con víctimas mortales, y las organizaciones de aviación asociadas se comprometieron a establecer un Programa de seguridad operacional en la pista.

El Consejo adoptó un Código de conducta sobre el uso e intercambio de información de seguridad operacional que pone de relieve una respuesta uniforme, basada en datos y transparente a los

problemas de seguridad operacional. Con ello mejorarán la determinación de los riesgos y las acciones preventivas.

Se adoptó el Anexo 19 sobre Gestión de la seguridad operacional, el primer Anexo en 30 años. Se centra en el rendimiento y consolida las normas y métodos recomendados y los textos de orientación sobre gestión de la seguridad operacional de seis Anexos distintos.

Se aprobó una *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* que ayudará a los Estados a formular la reglamentación y las políticas conexas.

Gran cantidad de interesados adoptaron un número importante de iniciativas para reforzar la cooperación regional y prestar asistencia en la resolución de problemas relacionados con la seguridad operacional de índole operativa, financiera y jurídica.

Por último, se estableció un nuevo Fondo para la seguridad operacional, denominado SAFE, destinado a garantizar la asistencia continua a los Estados en la resolución de sus deficiencias de seguridad operacional.

### **Navegación aérea**

Paralelamente a esas iniciativas de seguridad operacional, se enmendó el Plan mundial de navegación aérea para incluir mejoras por bloques del sistema de aviación en apoyo de un enfoque basado en la performance de las actividades de navegación aérea. Junto con el Plan de seguridad operacional actualizado, mejorará significativamente la seguridad operacional y la eficiencia del transporte aéreo en todo el mundo.

Una Suboficina regional establecida para la región Asia y Pacífico en Beijing se centrará en promover e implantar la navegación basada en la performance, función que también cumplirá una Oficina del Programa de procedimientos de vuelo auspiciada por la ASECNA en Dakar.

Se facilitaron importantes orientaciones adicionales para las pruebas sobre los requisitos lingüísticos de la OACI, se amplió el Programa TRAINAIR PLUS y se desarrollaron una visión y una misión claras para la Nueva generación de profesionales aeronáuticos basadas en resultados tangibles y asequibles.

Estas mejoras permanentes de la seguridad operacional y la navegación aérea deberían contribuir a la viabilidad y la rentabilidad de las operaciones, además de aumentar la confianza del público en el transporte aéreo.

### **Seguridad de la aviación**

Pasemos ahora a examinar la Seguridad de la aviación.

Una enmienda acelerada del Anexo 17 apoyó la implantación de medidas de seguridad de la cadena de suministro. Hizo especial énfasis en la carga de alto riesgo y la aplicación de medidas comunes de seguridad de base para carga transportada en aeronaves de pasajeros y en las exclusivamente de carga.

En relación con esto, la OACI y la Organización Mundial de Aduanas suscribieron un Memorando de acuerdo para fortalecer la cooperación con respecto a la seguridad de la carga aérea, mejorando al mismo tiempo la facilitación de la carga aérea.

El segundo ciclo del Programa universal de auditorías de la seguridad de la aviación se completó y el Consejo adoptó un enfoque de observación continua para dicho Programa a partir de 2013.

Se desarrolló y se puso en práctica una Estrategia de la OACI de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación para garantizar un enfoque más cohesivo y coordinado para la asistencia y la creación de capacidad.

Se reforzó específicamente la asistencia regional mediante asociaciones extendidas con Estados miembros y organizaciones, con especial interés en la instrucción, la orientación y la transferencia de información sobre tecnología.

Se produjo un Estado del contexto de riesgo mundial en apoyo de un enfoque basado en el riesgo de la seguridad de la aviación, que incluye un análisis en profundidad de las amenazas a la aviación civil y proporciona orientación a los Estados miembros para desarrollar aún más las evaluaciones de riesgos nacionales.

Por último, la primera Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en una década formuló recomendaciones destinadas a velar por que las soluciones futuras de la seguridad de la aviación se apliquen de manera sostenible, en términos de costos para los Estados y para el sector, y mejoren al mismo tiempo la experiencia general de viaje para los pasajeros.

### **Protección del medio ambiente**

En lo relativo al medio ambiente, se realizaron progresos sustanciales en cuatro esferas clave: metas mundiales a las que se aspira; planes de acción estatales; combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y medidas basadas en el mercado (MBM).

Se completó una evaluación de tendencias de CO<sub>2</sub> destinada a ayudar a calcular el impacto potencial de diversas categorías de medidas de mitigación para medir el progreso actual y estimar el progreso futuro hacia el logro de las metas mundiales a las que se aspira.

Cabe destacar un nuevo sistema de medición aprobado para la elaboración de una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves, prevista actualmente para 2015.

Los planes de acción presentados voluntariamente por los Estados miembros y diseñados para reducir las emisiones de la aviación internacional abarcaron en torno al 80% del tráfico aéreo mundial. Esa excelente participación validó el cambio de la Organización hacia un modo de aplicación más orientado a la acción y ayudó a adaptar las actividades de creación de capacidad.

La Secretaría intensificó sus esfuerzos para promover y propiciar el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles en la aviación, lo que incluyó trabajar en un conjunto de recomendaciones de políticas partiendo de las políticas y medidas existentes, así como de iniciativas en curso y las mejores prácticas de los Estados y las organizaciones.

Se siguió evaluando si era factible un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) aplicable a las emisiones de la aviación internacional y también prosiguió la labor de elaboración de un marco para las MBM en apoyo de los programas de MBM de los Estados.

Este año, la novena reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación convino en 18 recomendaciones para ayudar a la OACI a cumplir con su mandato de proteger el medio ambiente. Dichas recomendaciones se refieren al pronóstico actualizado de tráfico y flota, el aumento de la rigurosidad de la Norma de ruido de las aeronaves, las operaciones de aeronaves, la elaboración de una nueva Norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> y el programa de trabajo para el próximo ciclo del CAEP.

## **Desarrollo sostenible del transporte aéreo**

En lo que respecta al desarrollo sostenible del transporte aéreo, la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo elaboró un conjunto integral de conclusiones y recomendaciones sobre los impuestos al transporte aéreo, la armonización y compatibilidad de los enfoques normativos respecto de las leyes de competencia y las reglas de transporte aéreo, así como las cuestiones relacionadas con la protección al consumidor.

La importancia de la sostenibilidad fue reconocida por el Consejo cuando aprobó una nueva Declaración de visión para la Organización durante el trienio 2014-2016: *Lograr el crecimiento sostenible del sistema de la aviación civil mundial*. También estableció un nuevo Objetivo estratégico correspondiente titulado *Desarrollo económico del transporte aéreo: Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable*.

El nuevo objetivo incluye la elaboración de políticas y orientaciones sobre la reglamentación del transporte aéreo, la gestión de la infraestructura y la economía de las actividades de aviación, como la protección al consumidor, la fiscalidad, la competencia leal y los derechos aplicados a los usuarios.

Con la intención de mejorar la eficiencia, la Organización sigue ajustando sus programas y metas a la luz de las importantes presiones económicas y presupuestarias que experimentan los Estados miembros. Ha sido difícil, pero ha resultado productivo en la adaptación de muchas estructuras y procesos a una nueva forma de actuar. El resultado es una OACI más racionalizada y eficaz, mejor equipada para responder a las necesidades en evolución, tanto de los Estados como de la industria.

Ahora corresponde a la Asamblea examinar, considerar y tomar decisiones sobre los programas y las actividades que darán forma a la aviación civil internacional durante los próximos decenios.”

2. El Presidente del Comité Ejecutivo agradeció al Presidente del Consejo su excelente presentación. Dada la ausencia de comentarios, el Comité Ejecutivo tomó nota de los informes anuales del Consejo correspondientes a 2010, 2011 y 2012, así como del informe suplementario correspondiente al primer semestre de 2013 (Docs 9952, 9975 y 10001 y Suplemento) incluidos en su ámbito de competencia.

### **Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

3. El Comité Ejecutivo comenzó a continuación sus deliberaciones sobre esta cuestión, que se dividió en dos secciones para facilitar el debate: *Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*; y *Cambio climático*. Examinó la primera sección basándose en tres notas de estudio principales presentadas por el Consejo: WP/25 (*Novedades en la aviación civil y el medio ambiente*); WP/26 (*Tendencias presentes y futuras con respecto al ruido y las emisiones de las aeronaves*); y WP/27 (*Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Provisiones generales, ruido y calidad del aire local*). Las deliberaciones sobre el proyecto de Declaración consolidada también se basaron en las notas adicionales siguientes: WP/70, WP/106, WP/163 Revisión núm. 1, WP/222, WP/240, WP/297, WP/318 y WP/327 Revisión núm. 1 y nota de información WP/348.



## **Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local**

### ***Novedades en la aviación civil y el medio ambiente***

4. El Secretario General introdujo la nota WP/25, en la que se informaba sobre el progreso logrado por la OACI desde la última Asamblea sobre cuestiones relativas a la aviación civil y el medio ambiente. Aunque la nota se basaba principalmente en las actividades del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), incluyendo los resultados de su novena reunión (Montreal, 4 a 15 de febrero de 2013), también comprendía actividades conexas de la Secretaría y la labor que había realizado en cooperación con otras organizaciones.

5. La nota ponía de relieve el acuerdo de la CAEP/9 sobre una propuesta para una nueva norma acústica para las aeronaves de turboreactor y de turbohélice y una propuesta de norma acústica para las aeronaves de rotor basculante para su inclusión en el Anexo 16 – *Protección del medio ambiente*, Volumen I – *ruido de las aeronaves*, así como sobre nuevos objetivos para las tecnologías de reducción del ruido a mediano y largo plazo. También informaba sobre la evolución del alcance del trabajo relativo al análisis mundial de los efectos de las prohibiciones de vuelo durante la noche. Además, la nota explicaba los progresos logrados en relación con las emisiones de los motores de las aeronaves, especialmente en la elaboración de una norma de emisiones de CO<sub>2</sub>, tales como la aprobación por la CAEP/9 de un requisito de certificación al respecto, y una norma sobre materia particulada (PM). Facilitaba asimismo detalles sobre la preparación de dos documentos relacionados con mejoras operacionales: el acuerdo de la CAEP/9 relativo a nuevas metas operacionales sobre la reducción del consumo de combustible; y el análisis ambiental de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Se invitaba a la Asamblea a apoyar la continua labor del CAEP y la Secretaría de la OACI sobre cuestiones relativas a la aviación civil y el medio ambiente, y a considerar la información presentada en la nota WP/25 como referencia para la actualización de las Resoluciones de la Asamblea A37-18 (*Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*) y A37-19 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*).

### ***Tendencias presentes y futuras con respecto al ruido y las emisiones de las aeronaves***

6. El Secretario General presentó la nota WP/26, en la que se informaba sobre los resultados de la evaluación realizada por el CAEP sobre las repercusiones y las tendencias presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves, iniciada de conformidad con la Resolución A37-18, apéndice A, de la Asamblea. Las importantes aportaciones de los Estados miembros y de las organizaciones observadoras habían contribuido a dicha evaluación, que reflejaba el consenso alcanzado por el CAEP. La nota también informaba sobre el desarrollo por la Secretaría, en respuesta a la Resolución A37-19 de la Asamblea, de un recurso que permitiría a la Organización notificar en forma regular las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y medir los avances hacia las metas mundiales a las que se aspira adoptadas en la Asamblea anterior. Esa actividad se beneficiaría de un aumento de la notificación de datos sobre consumo de combustible por los Estados miembros de la OACI.

7. La nota destacaba que, en términos absolutos, se preveía un aumento de la población total mundial expuesta al ruido de las aeronaves, de las emisiones totales mundiales de aeronaves que afectaban a la calidad del aire local y de las emisiones totales mundiales de aeronaves que afectaban al clima mundial durante todo el período del análisis, aunque a un ritmo menor que el de la demanda del sector aeronáutico. En el caso más optimista, se preveía que el rendimiento del combustible mejorara a una velocidad promedio anual del 1,4% hasta 2040, y del 1,76% a mediano plazo, de 2020 a 2030. Sin embargo, se necesitarían medidas adicionales a la tecnología aeronáutica y las mejoras operacionales para lograr el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Aunque los combustibles alternativos sostenibles para la aviación brindaban la

posibilidad de contribuir significativamente, los datos con que se contaba eran insuficientes para predecir con confianza su disponibilidad o las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida. Se invitaba a la Asamblea a adoptar las medidas propuestas por el Consejo en el resumen de la nota WP/26, en particular aceptar las tendencias mundiales en la esfera del medio ambiente indicadas en la nota como base para tomar decisiones sobre asuntos ambientales durante el período de sesiones de la Asamblea en curso e instar a los Estados a que presentaran los datos de consumo de combustible a la OACI.

***Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Provisiones generales, ruido y calidad del aire local***

8. El Secretario General introdujo la nota WP/27, en la que se proponían modificaciones de la resolución A37-18 de la Asamblea teniendo en cuenta las novedades desde la Asamblea anterior. Los cambios en los apéndices A a H se debían principalmente a las actividades del CAEP, incluidos los resultados de la CAEP/9, así como del trabajo realizado por la Secretaría en cooperación con otras organizaciones y relacionado con: el avance en la elaboración de la Norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> y la Norma sobre materia particulada (PM); el acuerdo del CAEP con respecto a nuevas normas sobre ruido; e información actualizada sobre nuevas tecnologías y metas operacionales. Se invitaba a la Asamblea a examinar y adoptar la resolución revisada sobre la *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*.

9. La Delegada de los Estados Unidos presentó a continuación la nota WP/106, en la cual su Estado reconocía el progreso logrado en la reducción del ruido y las emisiones de aeronaves que afectaban a la calidad del aire local mediante la adopción de políticas, normas y orientaciones. Los Estados Unidos respaldaban firmemente la propuesta del CAEP de un nuevo y progresista Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, Norma sobre el ruido de las aeronaves, e invitaban a la Asamblea a alentar plenamente al Consejo de la OACI a adoptarla y reconocer que representaba un paso significativo hacia la reducción del ruido de las aeronaves en la fuente. Los Estados Unidos también apoyaban la recomendación conexas del CAEP de no introducir restricciones operacionales e invitaban a la Asamblea a hacer lo mismo y adoptar la fórmula siguiente: “Que se inste a los Estados a que no introduzcan restricciones operacionales para las aeronaves que cumplen con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y/o 14” una vez que el Consejo de la OACI adoptara el Capítulo 14. Dado que el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves había sido reafirmado constantemente por los Estados miembros de la OACI desde su adopción en 2001 como política apropiada para reducir dicho ruido, y que los Estados Unidos lo aplicaban íntegramente mediante su legislación y su reglamentación, también invitaban a la Asamblea a reafirmar su compromiso al respecto, incluida la *Orientación sobre el Enfoque equilibrado* (Doc 9829), reconociendo que no deberían aplicarse restricciones a las operaciones como primer recurso, sino solo después de haber considerado cada uno de los otros elementos. Además, los Estados Unidos invitaban a la Asamblea a reconocer el progreso logrado y la labor en curso para tratar la cuestión del impacto de las emisiones en la calidad del aire local y apoyar la labor ulterior relacionada con la elaboración de requisitos de certificación para las emisiones de materia particulada (PM) no volátil.

10. El Delegado de España presentó la nota WP/70, en la cual los 44 Estados miembros de la Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) acogían con satisfacción el progreso de la OACI en la consideración del impacto ambiental local de la aviación. En particular, tomaban nota con satisfacción del acuerdo alcanzado en la CAEP/9 sobre un nuevo Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, Norma sobre el ruido, y apoyaban su adopción por el Consejo. Los mencionados Estados también resaltaban su pleno apoyo a la implementación efectiva del enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves, que había llevado a la Comisión Europea a presentar una propuesta legislativa para reforzar su aplicación en los Estados europeos. Los citados Estados también tomaban nota con satisfacción de la labor en curso del CAEP para

formular una norma sobre materia particulada no volátil (nvPM). Invitaban a la Asamblea a tomar nota de que el desarrollo de la aviación internacional estaba sujeto a limitaciones crecientes como resultado de una fuerte oposición política local al incremento del impacto ambiental en los aeropuertos congestionados en áreas de alta densidad de población. También invitaban a la Asamblea a adoptar, para su inclusión en la Declaración consolidada revisada, las acciones siguientes: acoger con satisfacción los resultados obtenidos en la CAEP/9 incluyendo, en particular, el acuerdo de aplicar la norma sobre el ruido del nuevo Capítulo 14 a partir de 2017, y desde 2020 para las aeronaves de menos de 55 toneladas de peso, en concordancia con el primer pilar del enfoque equilibrado (reducción del ruido en la fuente); y alentar a los fabricantes de motores de aeronaves a que cooperaran, según fuera necesario, para asistir en el trabajo de muestreo y medición necesario para llegar a la adopción de una buena norma sobre nvPM en la décima reunión del CAEP (CAEP/10), en 2016.

11. El Observador de la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) presentó la nota WP/297 sobre la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la OACI como elemento integrante de un conjunto de medidas para cumplir las metas de reducción de las emisiones. La ICSA apoyaba un enfoque integral para la promoción del crecimiento sostenible de la aviación consistente en la labor en materia de tecnología y normas, y en medidas operacionales y basadas en el mercado encaminadas a reducir las emisiones, como se describía en la nota WP/34 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*). En particular, la ICSA estaba de acuerdo con la necesidad de apoyar medidas que fomentaran las reducciones de emisiones en el sector. Por ese motivo, seguiría apoyando la labor en curso de la OACI para elaborar una norma sobre CO<sub>2</sub>, que era un elemento integrante del conjunto de medidas de la OACI destinadas a cumplir las metas ambientales del sector aeronáutico. Tras recordar que el CAEP había acordado previamente que la finalidad de la norma sobre CO<sub>2</sub> de la OACI para los nuevos tipos de aeronaves era lograr reducciones de las emisiones superiores a las que se lograrían sin la norma, la ICSA hacía hincapié en que, si los efectos de la norma no fueran incrementales, las demás medidas del conjunto, entre otras las MBM, deberían compensarlos. En resumen, la ICSA apoyaba el mencionado enfoque integral con especial atención a la reducción de las emisiones en el sector y al uso de MBM, y deseaba maximizar los beneficios ambientales de ambos enfoques. La ICSA invitaba a la Asamblea a confirmar que la norma sobre CO<sub>2</sub> era un elemento esencial del conjunto de medidas y solicitaba al Consejo de la OACI que garantizara que el CAEP respetaba su compromiso de convenir en una norma que permitiera reducciones incrementales de las emisiones más allá de la “situación habitual” para los nuevos tipos de aeronaves.

12. El Observador de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) presentó la nota WP/327 Revisión núm. 1, en la que se destacaban los posibles efectos perjudiciales para la salud de la exposición de los empleados de los aeropuertos a partículas ultrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diesel. En la nota también se señalaban las medidas fundamentales adoptadas para reducir la contaminación por partículas ultrafinas en el Aeropuerto de Copenhague por un grupo de trabajo integrado por gerentes del aeropuerto, compañías que operan en él y sindicatos representantes de empleados aeroportuarios, y se sugería que esa práctica sirviera de base para el debate. La ITF invitaba a la Asamblea a reconocer que la exposición de los empleados de los aeropuertos a partículas ultrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diesel en los aeropuertos era un problema laboral urgente y con frecuencia olvidado que podría afectar a la salud de millones de personas. Además, la ITF instaba a la OACI a incorporar la contaminación atmosférica generada por motores diesel en la propuesta de revisión de la *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y ampliar sus políticas y prácticas relacionadas con la protección ambiental a la protección de la salud y la seguridad de los empleados.

13. El Delegado de la India presentó la nota WP/222, en la que se describían las iniciativas de gestión del ruido de la Dirección General de Aviación Civil de su Estado, como el primer estudio acústico detallado para el Aeropuerto internacional de Delhi. Se invitaba a la Asamblea a: reconocer la necesidad de realizar estudios de relevamiento sonoro para los principales aeropuertos; instar a los Estados miembros a

instalar sistemas permanentes de vigilancia del ruido y formular planes de acción para sus aeropuertos principales con respecto a los límites acústicos y planes sobre utilización de los terrenos en torno a sus respectivos aeropuertos con arreglo al enfoque equilibrado de la OACI sobre la gestión del ruido en los aeropuertos; y pedir al Consejo que elaborara directrices específicas para los Estados miembros en ese sector crítico.

14. El Presidente del Comité Ejecutivo recordó que, en la Asamblea anterior, la India había presentado la nota WP/270 sobre la prohibición de vuelos nocturnos en algunas zonas del globo y sus efectos para las operaciones en otras partes del mundo. Tras señalarlas limitaciones de recursos descritas por la Secretaría, la India se había ofrecido a proporcionar los recursos necesarios para estudios adicionales sobre la prohibición de vuelos nocturnos. Como se indicaba en el párrafo 3.5 de la nota WP/25, la Secretaría, con la ayuda de consultores, había definido posteriormente el alcance del trabajo relativo a un análisis mundial de los efectos de las prohibiciones de vuelo durante la noche que tendría en cuenta cuestiones de carácter ambiental y económico, junto con otros factores. El Presidente señaló que aún no se habían recibido recursos de la India y solicitó aclaraciones sobre sus intenciones al respecto. El Delegado de la India indicó que el proceso de financiación estaba en trámites en el Ministerio de Aviación Civil, que se pondría en contacto con la Secretaría en su debido momento.

15. El Delegado de Sudáfrica presentó la nota WP/240, en la que se describía el enfoque de su Estado a la prohibición de vuelos nocturnos y se planteaban sus recomendaciones al respecto. En la nota se destacaba que los problemas debidos a restricciones operacionales como la prohibición de vuelos nocturnos habían existido durante muchos años y persistían, pese a que los adelantos en la tecnología de motores de aeronaves habían contribuido considerablemente a reducir el ruido de las aeronaves en los dos últimos decenios. Como había indicado la Secretaría en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (AT-Conf/6) en 2013, 161 aeropuertos de todo el mundo que gestionaban servicios aéreos de transporte internacional regular de pasajeros o carga estaban sujetos a restricciones de vuelo durante la noche. Aunque esas restricciones pudieran reducir el ruido de las aeronaves en los aeropuertos, afectaban a la capacidad del sector aeronáutico para facilitar el movimiento de personas y bienes, y generaban mayores costos financieros para los aeropuertos y las líneas aéreas. Por tanto, Sudáfrica apoyaba el enfoque equilibrado de la OACI a la gestión del ruido de las aeronaves. Defendía que los Estados no deberían aplicar restricciones operacionales, entre ellas la prohibición de vuelos nocturnos, como primer medio para reducir el ruido de las aeronaves, sino que deberían aplicar los cuatro elementos principales del enfoque equilibrado de la OACI. Invitaba a la Asamblea a: asegurar que la OACI siguiera ejerciendo una función de liderazgo en el desarrollo de orientaciones de políticas para hacer frente a la prohibición de vuelos nocturnos y alentara su uso por los Estados; asegurar que la OACI siguiera vigilando las prácticas de los Estados sobre la prohibición de vuelos nocturnos y evaluara sus repercusiones sobre el funcionamiento de los servicios aéreos; y pedir a los Estados y las regiones que hubieran impuesto la prohibición de vuelos nocturnos que revisaran sus políticas.

16. El Observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) introdujo la nota WP/163 Revisión núm. 1 sobre las políticas de la OACI relativas a restricciones operacionales relacionadas con el ruido. La IATA consideraba que, de ser adoptada por el Consejo de la OACI, la norma sobre ruido del nuevo Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, que incrementaría aún más el nivel de rigor acústico en 7 dB, aportaría una mejora acústica adicional para muchos cientos de miles de personas que viven cerca de aeropuertos durante años en el futuro. Las normas de homologación de la OACI ofrecían beneficios ambientales reales y también creaban la estabilidad reglamentaria necesaria para los explotadores. Considerando el carácter internacional del transporte aéreo y la larga vida útil de las aeronaves, los explotadores debían recibir garantías de que las aeronaves homologadas de conformidad con todas las normas internacionales aplicables podrían explotarse en el mundo entero durante la totalidad de su vida útil y sin restricciones indebidas que obstaculizaran el transporte aéreo internacional. La IATA subrayó que el enfoque equilibrado de la OACI de la gestión del ruido de las aeronaves solicitaba un equilibrio en las medidas y ofrecía un proceso transparente para gestionar problemas acústicos demostrados específicos para cada

aeropuerto. Aunque se permitían restricciones operativas, los Estados habían convenido apropiadamente en poner límites a dichas restricciones y también habían acordado procesos para examinarlas. La IATA apoyaba la Recomendación 3/9 de la CAEP/9 de instar a los Estados a no introducir restricciones operacionales para las aeronaves que cumplieran la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y/o 14. Recordó que, desde 2001, en todas las resoluciones de la Asamblea sobre el ruido y la calidad del aire local se había instado a los Estados a no introducir medidas para retirar aeronaves que cumplieran la norma de homologación acústica del Volumen I, Capítulos 3 o 4 del Anexo 16. La IATA recordó también que el apéndice E de la Resolución A37-18 de la Asamblea reflejaba el acuerdo de los Estados miembros de la OACI, en el momento de la adopción de la citada norma acústica del Capítulo 4, de que las aeronaves que la cumplieran no deberían estar sometidas a restricciones operacionales. La IATA se oponía enérgicamente a toda medida que provocara la retirada de aeronaves que cumplieran las normas de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3.

17. Para concluir, la IATA afirmó que las políticas vigentes de la OACI sobre restricciones operacionales ofrecían un importante equilibrio entre permitir que los Estados adoptaran medidas apropiadas para solucionar los problemas acústicos de conformidad con dicho enfoque equilibrado y conservar la estabilidad y predecibilidad de la reglamentación necesarias para los explotadores de aeronaves. La IATA invitó a la Asamblea a reafirmar las políticas establecidas en los apéndices D y E de la Resolución A37-18 de la Asamblea y seguir la mencionada Recomendación 3/9 de la CAEP/9 aprobando las modificaciones propuestas a ambos apéndices.

18. El Delegado de la Argentina presentó la nota WP/318 sobre la función de las Oficinas regionales para garantizar el máximo éxito del CAEP. La Argentina, miembro de pleno derecho del CAEP que participaba activamente en el plano regional, consideraba que, a fin de impulsar la excelente labor del Comité, era necesario ofrecer más información al respecto a los Estados que no eran miembros u observadores, y facilitar el intercambio de opiniones entre esos Estados. Las Oficinas regionales eran un medio idóneo para comunicarse eficazmente con esos Estados, mediante la organización de seminarios teóricos y prácticos y otras actividades similares. Se invitaba a la Asamblea a continuar apoyando la excelente labor del CAEP y la Secretaría de la OACI en las cuestiones relativas a la aviación civil y el medio ambiente; y recomendar al Consejo que alentara a las Oficinas regionales para que promovieran iniciativas de diversa índole (como seminarios, talleres, etc.) destinadas a que los Estados que no eran miembros u observadores del CAEP pudieran beneficiarse aún más del trabajo de dicho Comité, mediante un acceso al mismo de manera más amplia y directa.

19. Se tomó nota de que Viet Nam había presentado la nota de información WP/348, en la cual se describían las diversas medidas adoptadas por las autoridades reguladoras, las líneas aéreas, los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores aeroportuarios de ese Estado para reducir el ruido y las emisiones de carbono de las operaciones aeronáuticas nacionales e internacionales.

20. Expresando su pleno apoyo a la nota WP/70 presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC, el Delegado de Noruega acogió con agrado, en particular, los avances logrados por el CAEP en relación con la nueva norma sobre ruido del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14. Observó que el crecimiento de la aviación en aeropuertos ubicados en zonas densamente pobladas provocaba grandes problemas acústicos y de calidad del aire local, y subrayó que las mejoras tecnológicas eran una de las muchas medidas necesarias para solucionar esos problemas. Era vital contar con normas tecnológicas estrictas. Expresó su agradecimiento por la impresionante labor realizada por el CAEP e hizo hincapié en que no habría sido posible alcanzar la citada norma sobre el ruido del Capítulo 14 sin los enormes esfuerzos realizados por los expertos designados por la industria aeronáutica, organizaciones no gubernamentales (ONG) y los Estados miembros de la OACI.

21. En apoyo también de la nota WP/70, el Delegado de Italia expresó aprecio por la labor continuada de la OACI sobre los impactos ambientales locales de la aviación. Subrayó que la congestión de

los aeropuertos era un problema creciente en muchos Estados, Italia entre ellos, y observó que las personas que vivían en las cercanías de esos aeropuertos anhelaban medidas para proteger su salud y conservar su calidad de vida. Así, era necesario encarar las restricciones operacionales que dificultaban el desarrollo del transporte aéreo. El Delegado de Italia puso de relieve la necesidad de tomar nuevas medidas para solucionar la cuestión y señaló que la aplicación efectiva del enfoque equilibrado de la OACI a la gestión del ruido de las aeronaves era especialmente bien acogida. Señaló que una de esas medidas era la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14 (un resultado muy importante de la CAEP/9) e indicó que Italia respaldaba su adopción por el Consejo. El Delegado de Italia reiteró que la UE ya había iniciado el procedimiento legislativo para imponer la obligatoriedad de la norma en su territorio. Señaló que Italia también consideraba esencial que continuara la buena labor del CAEP relativa a la materia particulada no volátil (nvPM) y recalcó la importancia de que los fabricantes de motores de aeronaves cooperaran en el análisis tecnológico necesario para promulgar una norma de alta calidad sobre nvPM en la CAEP/10, en 2016.

22. El Delegado del Brasil indicó que su Estado también reconocía los avances logrados por la OACI en sus esfuerzos por reducir el ruido y las consecuencias para la calidad del aire local, en particular la elaboración de la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14. Recordó que el Brasil había participado intensamente en el desarrollo de dicha norma y se había comprometido con el resultado alcanzado. El Brasil estaba de acuerdo con la Recomendación 3/9 de la CAEP/9 de que los Estados debían abstenerse de imponer restricciones operacionales a las aeronaves que cumplieran con la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y/o 14. Por tanto, apoyaba los párrafos a) y b) de la nota WP/106 presentada por los Estados Unidos y las enmiendas propuestas por la IATA para el apéndice D de la Resolución A37-18 de la Asamblea en la nota WP/163 Revisión núm. 1. Reiterando los comentarios formulados por el Delegado de la Argentina sobre la excelente labor del CAEP, el Delegado del Brasil indicó que su Estado también apoyaba una cobertura geográfica más amplia de los miembros del CAEP para dar acceso a Estados de regiones no representadas, como América Central. Igualmente, el Brasil estaba de acuerdo en que la participación de Estados que no fueran miembros u observadores del CAEP podría facilitarse a través de las Oficinas regionales de la OACI.

23. Uniéndose a los Delegados de Noruega e Italia en su apoyo a la nota WP/70, el Delegado de Polonia afirmó que la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14 propuesta ayudaría a mitigar las repercusiones negativas de las operaciones de vuelo para las comunidades que vivían en las proximidades de aeropuertos y facilitaría el crecimiento del tránsito aéreo. Esa solución también garantizaría el mantenimiento de la capacidad ambiental actual de los aeropuertos existentes. Al mismo tiempo, las mayores exigencias propuestas eran moderadas y no afectarían negativamente a la industria de fabricación de motores de aeronaves ni, por tanto, al reemplazo de las flotas. Así, Polonia apoyaba la adopción de la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14, de conformidad con el acuerdo alcanzado durante la CAEP/9. Respecto a las emisiones de motores de aeronaves, Polonia consideraba que debía prestarse especial atención a la concentración de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), una de las categorías de sustancias más tóxicas, al realizar evaluaciones de la calidad del aire local. Polonia señaló que la materia particulada no volátil (nvPM) también tenía efectos importantes sobre la salud de los organismos vivos, en tanto que la influencia de la materia particulada volátil (PM) estaba siendo objeto de estudios científicos. Polonia recomendaba, por tanto, que el CAEP continuara su labor relativa a la norma sobre los NO<sub>x</sub>, así como sobre otras sustancias como la PM.

24. Tras manifestar su apoyo a las notas WP/25, WP/26 y WP/27 presentadas por el Consejo y a la nota WP/70 presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC, el Delegado de Francia puso de relieve la importancia de la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14 propuesta por la CAEP/9. Señaló que la cuestión del ruido se trataba en muchas de las notas presentadas y subrayó que era, sin duda, la molestia más importante del ámbito de la aviación. En varios de los aeropuertos principales, como los de Europa, podía dar lugar a situaciones extremas, como el bloqueo del desarrollo, la reducción del tránsito aéreo y, en ciertos casos, el cierre de aeropuertos. Claramente, era necesario aplicar el enfoque equilibrado de la OACI a la gestión del ruido de las aeronaves. Ningún Estado podía imponer restricciones más estrictas al tránsito ni

restricciones acústicas a aeronaves concretas cuando había otras medidas posibles. Sin embargo, no debía tomarse a la ligera la situación de los Estados que se enfrentaban a problemas relacionados con personas que vivían cerca de los aeropuertos. En algunos casos, la presión ambiental era tan fuerte que, de no aplicarse medidas de mitigación razonables, podrían tomarse posiciones extremas que darían lugar a una reducción importante en el tráfico. Por ejemplo, en el Aeropuerto de Orly en Francia podría aplicarse una reducción de dos terceras partes del tráfico o incluso el cierre del aeropuerto. La base del transporte aéreo era la explotación de aeronaves y aeropuertos. Los Estados no deberían ponerse en una situación que les impidiera gestionar ese tipo de problemas.

25. También en apoyo de la nota WP/70, el Delegado de Suiza subrayó que la mitigación de la contribución de la aviación internacional al cambio climático exigía la plena atención de la Asamblea. Sin embargo, no había que olvidar otros asuntos que también exigían esa plena atención, en particular el ruido de las aeronaves y las emisiones de motores de aeronaves que afectaban a la calidad del aire local. Suiza era de la firme opinión de que únicamente la mejora permanente de la performance de la aviación en relación con el ruido y las emisiones gaseosas permitiría el desarrollo sostenible del sector con el apoyo de las comunidades locales de las cercanías de los aeropuertos. Por tanto, acogía con gran beneplácito el progreso logrado en las esferas clave de la protección de las personas contra las repercusiones adversas de la aviación y apoyaba la decisión adoptada por la CAEP/9 relativa a la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14, así como las medidas satisfactorias iniciadas para definir una nueva norma sobre materia particulada (PM) para las emisiones de las aeronaves. Al mismo tiempo, Suiza era partícipe de la opinión expresada por los Estados Unidos en la nota WP/106 de que los compromisos ambientales de la OACI de limitar o reducir el número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves y el impacto de las emisiones de la aviación para la calidad del aire local seguían siendo ámbitos clave para la acción ambiental. También apoyaba la acción recomendada en la nota WP/106. En concreto, Suiza expresó explícitamente su apoyo al párrafo c) de la nota WP/106 y su preferencia por mantener el texto convenido por la CAEP/9 respecto a la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14, en lugar de adoptar el texto que figuraba en el párrafo 4 del apéndice E de la nota WP/27, que proponía ampliar la decisión relativa a una nueva norma sobre el ruido a otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo.

26. Luego de felicitar a la OACI por la tremenda labor que había realizado en el ámbito de la protección ambiental durante los últimos tres años, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos encomió al CAEP por sus muchos logros. Indicó que su Estado apoyaba la nota WP/163 Revisión núm. 1 presentada por la IATA, así como los párrafos a), b) y d) de la nota WP/26 presentada por el Consejo. Sin embargo, tras señalar que tenía inquietudes respecto al párrafo c) de dicha nota, por el cual se instaba a los Estados a presentar a la OACI datos sobre el consumo de combustible, y al párrafo 4.2 conexo, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos recordó que, en numerosas ocasiones, su Estado había expresado su preocupación por la presentación del Formulario M de la OACI – *Consumo de combustible y tráfico – Servicios internacionales y totales – Transportistas aéreos comerciales*. Los Emiratos Árabes Unidos habían solicitado a la OACI que revisara el Formulario M y la metodología de recopilación de datos conexas, al considerar que constituían obstáculos importantes para la presentación a la OACI de esos datos sobre consumo de combustible. Esto quedaba de manifiesto también en las notas WP/30 (*Planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>*) y WP/31 (*Asistencia a los Estados – Aviación y cambio climático*) presentadas por el Consejo.

27. El Delegado de Guatemala respaldó la nota WP/70 presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC, así como la nota WP/106 presentada por los Estados Unidos. Igualmente apoyó la nota WP/318 presentada por la Argentina y las observaciones formuladas al respecto por el Delegado del Brasil relativas a ampliar la cobertura geográfica de los miembros del CAEP, en particular para abarcar a América Central, dada la gran vulnerabilidad de esa región al fenómeno del cambio climático. En apoyo también de la nota WP/327 Revisión núm. 1 presentada por la ITF sobre los efectos perjudiciales de la exposición a

partículas extrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diesel en los aeropuertos, el Delegado de Guatemala afirmó que ese problema merecía especial atención.

28. El Delegado del Togo manifestó su apoyo a todas las notas presentadas, en especial la nota WP/318 presentada por la Argentina. Subrayó que la función de las Oficinas regionales de la OACI era transmitir a los Estados donde estaban acreditadas las decisiones adoptadas por la OACI y facilitar su aplicación, entre otras cosas, organizando seminarios prácticos. El Delegado del Togo preguntó si era posible imponer medidas contra el ruido en ciertos aeropuertos y alentar a los fabricantes a que desarrollaran aeronaves más modernas que produjeran menos ruido y emisiones.

29. Haciéndose eco de los elogios a la labor del CAEP, la Delegada de los Estados Unidos alentó a que esta se difundiera ampliamente tal como había propuesto la Argentina en la nota WP/318 y como había apoyado el Delegado del Brasil, entre otros. La Delegada apoyó las tres notas presentadas por el Consejo (WP/25, WP/26 y WP/27) y, respecto a la nota WP/26, hizo hincapié en la importancia de la coherencia y de facilitar buenas tendencias para el ruido de las aeronaves y las emisiones de motores de aeronaves. Tras señalar que la Secretaría estaba desarrollando el Sistema OACI de notificación y análisis de CO<sub>2</sub> (ICORAS), la Delegada de los Estados Unidos afirmó la extrema importancia de que los Estados miembros apoyaran esa labor y realizaran aportaciones para lograr la plena coherencia y, en última instancia, que hubiera una sola tendencia. Remitiéndose a las observaciones formuladas por el Delegado de Polonia acerca de la norma de la OACI sobre los NO<sub>x</sub>, subrayó que los Estados Unidos coincidían totalmente en la importancia de tratar las emisiones de NO<sub>x</sub>. La Delegada de los Estados Unidos recordó que la OACI había adoptado en 2010 la norma sobre las emisiones de NO<sub>x</sub> de los motores, que entraría en vigor en diciembre de 2013, y recalcó que constituía una mejora muy significativa del 15% respecto de la norma vigente. Indicó que, dada la próxima aplicación de la mencionada nueva norma sobre los NO<sub>x</sub>, probablemente no era necesario que la OACI examinara otra norma sobre los NO<sub>x</sub> a corto plazo. Sin embargo, era importante volver a evaluar periódicamente las emisiones de NO<sub>x</sub> y las nuevas tecnologías, que tal vez cumplieran la recomendación formulada por el Delegado de Polonia.

30. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) encomió la labor realizada por la OACI en su función de organismo responsable de proteger el medio ambiente y expresó apoyo a la nota WP/318 presentada por la Argentina.

31. El Delegado del Canadá señaló que su Estado, en calidad de miembro del CAEP, acogía con satisfacción los resultados de la reciente reunión CAEP/9 relacionados con la nueva norma sobre el ruido del Capítulo 14 y los avances que había logrado en otras cuestiones ambientales. El Canadá apoyaba la nota WP/106 presentada por los Estados Unidos y la nota WP/163 Revisión núm. 1 presentada por la IATA que aclaraba más los compromisos contraídos para lograr el consenso sobre esas decisiones de la CAEP/9.

32. El Delegado del Japón se hizo eco del aprecio expresado por muchos delegados por la labor realizada por la Secretaría de la OACI y el CAEP. Señaló que su Estado apoyaba las notas WP/25, WP/26 y WP/27 presentadas por el Consejo, así como la nota WP/106 presentada por los Estados Unidos y la nota WP/70 presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC. Respecto a la propuesta formulada por la IATA en la nota WP/163 Revisión núm. 1 de cambiar el párrafo 4 del apéndice E de la Resolución A37-18 de la Asamblea, el Japón era favorable a conservar el texto propuesto por el Consejo en la nota WP/27, ya que abarcaba las restricciones operacionales impuestas no solo por los Estados, sino también por explotadores de aeropuertos privados.

33. Tras expresar también su agradecimiento por los esfuerzos realizados por la Secretaría de la OACI y el CAEP en el ámbito de la protección ambiental, el Delegado de Túnez manifestó su apoyo a la nota WP/163 Revisión núm. 1 presentada por la IATA.



34. Al resumir las deliberaciones, el Presidente del Comité Ejecutivo observó que había un apoyo importante a la labor del CAEP. Se había subrayado que el CAEP había trabajado con eficacia en la cuestión del ruido de las aeronaves y su proyecto de nueva norma de homologación acústica había recibido un amplio apoyo de los Delegados. En relación con las observaciones formuladas por la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos, confirmó que la Secretaría estaba trabajando en el Formulario M de la OACI – *Consumo de combustible y tráfico – Servicios internacionales y totales – Transportistas aéreos comerciales*. Recordando el comentario formulado por la Delegada de los Estados Unidos sobre la necesidad de una sola tendencia, es decir, una previsión uniforme, el Presidente reiteró la importancia de que la Organización tuviera en cuenta las aportaciones recibidas de los Estados miembros de la OACI. Respecto a la nueva norma de homologación acústica, observó que varios Delegados habían resaltado el apéndice C de la propuesta de actualización de la Declaración consolidada planteada en la nota WP/27 e hizo hincapié en la importancia de un enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves y en la necesidad de no imponer restricciones operacionales a la última generación de aeronaves, a saber, las que cumplieran la norma de homologación acústica del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 4 y/o 14.

35. Tras observar que se había expresado apoyo a las propuestas formuladas por la IATA en la nota WP/163 Revisión núm. 1 de enmendar el apéndice D y el cuarto párrafo del preámbulo del apéndice E de la citada Declaración consolidada actualizada, el Presidente sugirió que el Consejo Ejecutivo recomendara esas enmiendas a la Plenaria para su adopción.

36. El Presidente señaló que las cuestiones de salud planteadas por la ITF en la nota WP/327 Revisión núm. 1 ya se trataban en los párrafos 1 y 3 de la parte dispositiva del apéndice H de la citada Declaración consolidada (WP/27) y subrayó que la OACI, en estrecha colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), continuaría vigilándolas. En relación con la cuestión de la prohibición de vuelos nocturnos, recordó que el Delegado de la India había confirmado el interés de su Estado al respecto. La Secretaría de la OACI ya había iniciado los estudios necesarios sobre la prohibición de vuelos nocturnos, pero estaba a la espera del apoyo imprescindible para continuarlos. Tras observar el apoyo expresado a la nota presentada por la Argentina (WP/318) sobre la función de las Oficinas regionales de la OACI para garantizar el máximo éxito del CAEP, entre otras cosas, mediante la difusión más amplia de información sobre su labor en seminarios teóricos y prácticos, y otros eventos similares, el Presidente indicó que se reflejaría en el informe del Comité Ejecutivo sobre esta sección, junto con las demás cuestiones que había mencionado en su resumen.

### **Cambio climático**

37. Esta segunda sección de la cuestión 17 se subdividió en siete elementos para facilitar las deliberaciones: combustibles alternativos sostenibles para la aviación; planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>; asistencia a los Estados – aviación y cambio climático; protección del medio ambiente – novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales; iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas; y medidas basadas en el mercado (MBM). Se celebraría un debate general sobre todas esas cuestiones relacionadas con el cambio climático en la siguiente sesión (EX/4), una vez que se hubieran terminado de presentar todas las notas conexas.

***Combustibles alternativos sostenibles para la aviación***

38. El Secretario General introdujo la nota WP/28 sobre las actividades realizadas por la OACI en respuesta a la Resolución A37-19 de la Asamblea (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*), en la cual se pidió a la OACI y a sus Estados miembros que participaran activamente en el trabajo futuro en el ámbito de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Las actividades de la Organización incluyeron el intercambio de información sobre mejores prácticas entre los Estados y otros interesados, a saber, mediante la celebración del Seminario práctico de la OACI sobre combustibles alternativos sostenibles (Montreal, 18 a 20 de octubre de 2011) y la actualización permanente del sitio web del Marco mundial de la OACI para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF). Otro ámbito clave de la labor de la OACI había sido la promoción de iniciativas mundiales sobre combustibles alternativos sostenibles, como la puesta en marcha de la iniciativa *En ruta hacia un futuro sostenible* de la OACI, con ocasión de la Cumbre Río+20 en junio de 2012 durante la cual el Secretario General había viajado de Montreal a Río de Janeiro en cuatro vuelos de conexión, todos ellos con combustibles alternativos sostenibles. En junio de 2012 se había establecido el Grupo de expertos sobre combustibles alternativos sostenibles (SUSTAF) para formular recomendaciones que facilitaran aún más el desarrollo y la introducción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. El resultado de esa labor figuraba en el apéndice A de la nota WP/28. Además, la labor del CAEP relativa a la evaluación de las tendencias respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> se había ocupado de la dificultad de cuantificar los niveles de producción futuros de combustibles alternativos para la aviación y de dar cuenta de los cambios de las emisiones netas de CO<sub>2</sub> con base en el ciclo de vida. Todas las actividades mencionadas había permitido determinar los desafíos y las actividades futuras, entre ellas la necesidad de resolver las barreras económicas iniciales para el desarrollo y la introducción a escala comercial de combustibles alternativos para la aviación, y de asegurar su sostenibilidad. El Consejo invitaba a la Asamblea a: tomar nota de las novedades, según se pedía en la Resolución A37-19 de la Asamblea, y apoyar la labor permanente de la Organización para facilitar los esfuerzos de los Estados y la industria en el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y considerar la información contenida en la nota WP/28 para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea.

39. El Delegado de Indonesia presentó a continuación la nota WP/164, en la que se ofrecía información sobre las “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en su Estado relativas a los combustibles alternativos para las aeronaves, como parte de las medidas previas a la ejecución y para ejecutar los Planes de acción para mitigar el cambio climático y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En la nota se resaltaba el marco normativo jurídicamente vinculante de Indonesia sobre las medidas de introducción de combustibles alternativos y su compromiso de contribuir significativamente a la aplicación de esas medidas a escala nacional, así como regional e internacional. El Delegado de Indonesia señaló, a ese respecto, que durante la Asamblea en curso, su Estado había firmado un proyecto de medio ambiente y de asistencia técnica a gran escala con la OACI en forma de acuerdo de servicios de gestión (MSA). También recordó la firme recomendación formulada por la Conferencia internacional sobre la aviación ecológica de 2013 (IGAC-2013) (Bali, Indonesia, 1 a 4 de julio de 2013) de desarrollar una colaboración más firme y amplia entre los interesados, tanto nacional como mundial (véase WP/166). Indonesia, por tanto, acogía con enorme agrado la buena disposición de los Estados miembros de la OACI, las organizaciones internacionales y la industria aeronáutica a intercambiar conocimientos sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación, así como sobre tecnología y creación de capacidad. Se invitaba a la Asamblea a tener en cuenta las “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” de Indonesia durante la formulación de políticas y medidas de implantación recomendadas sobre a la mitigación de las emisiones de GEI.

40. La Delegada de los Estados Unidos presentó la nota WP/108, en la que se informaba sobre las considerables iniciativas emprendidas por su Estado para fomentar la investigación, el desarrollo, los ensayos y la distribución de combustibles alternativos sostenibles para reactores, que ofrecían la posibilidad de contribuir a la sostenibilidad medioambiental, la seguridad energética y la estabilidad económica de la

aviación internacional. Esos combustibles podrían disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> netas durante el ciclo de vida en relación con los combustibles convencionales, reduciendo así el impacto de las emisiones de la aviación. También podrían limitar el impacto en la calidad del aire local y contribuir al logro de las metas de la OACI con respecto al clima. Resaltando la Iniciativa de Combustibles Alternativos para la Aviación Comercial (CAAFI) de los Estados Unidos y la prórroga del programa *Farm to Fly*, la nota ponía de relieve la importancia de reconocer que los Estados deberían seguir dirigiendo el desarrollo y la distribución de combustibles alternativos para reactores al tiempo que trabajaban con una amplia gama de interesados, como las líneas aéreas, los proveedores de combustibles, la comunidad financiera y los fabricantes. También hacía hincapié en que la OACI debería seguir apoyando las iniciativas de los Estados, pero no asumir una función más amplia ni elaborar normas o políticas en el ámbito de los combustibles alternativos sostenibles para reactores. La iniciativa de desarrollar y utilizar esos combustibles era una empresa mundial, con actividades muy diversas en distintas partes del mundo, tales como asociaciones público-privadas, investigaciones públicas e iniciativas de desarrollo de cadenas de suministro y otras iniciativas. Aunque los Estados Unidos reconocían que las incertidumbres en toda la cadena de suministro de combustibles alternativos para reactores y los desafíos de alcanzar una escala de distribución competitiva en cuanto a los costos podrían influir en la función de esos combustibles a corto plazo, consideraban que existían numerosos avances prometedores con gran potencial. Los Estados Unidos seguían muy comprometidos, a escala nacional e internacional, en la iniciativa de lograr que la utilización de combustibles alternativos para reactores se hiciera realidad, para contribuir a garantizar la sostenibilidad medioambiental y la solidez económica de la aviación internacional.

41. Los Estados Unidos invitaban a la Asamblea a: tomar nota de los avances realizados en el campo de los combustibles alternativos para reactores mediante la realización de ensayos, análisis, desarrollo de medios de abastecimiento de combustible y el compromiso correspondiente; reafirmar la importancia que revestían los combustibles alternativos para reactores para alcanzar las metas ambientales de la aviación internacional; y reafirmar la función de la OACI de apoyar las iniciativas de sus Estados miembros y facilitar el intercambio de información y de las mejores prácticas entre los Estados con respecto a investigación, desarrollo, ensayos y distribución de combustibles alternativos para reactores al tiempo que seguía sin asumir una función más amplia ni elaborar normas o políticas en el ámbito de los combustibles alternativos sostenibles para reactores.

42. El Delegado de Lituania explicó a continuación la subsección 3.4 (Combustibles alternativos sostenibles) de la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)] presentada por los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC. Los citados Estados apoyaban un amplio enfoque para reducir las repercusiones de la aviación internacional en el clima, que abarcaba nuevas tecnologías, procedimientos más eficaces, MBM y combustibles alternativos sostenibles. El desarrollo y uso de esos combustibles, que tenían el potencial de contribuir a la reducción del ciclo de vida neto de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, eran esenciales para Europa. Sin embargo, persistían numerosas incertidumbres sobre los beneficios y costos precisos de los combustibles alternativos sostenibles. Los Estados de Europa apoyaban el papel de la OACI en el intercambio de información y mejores prácticas relativas a esos combustibles. La función de la OACI también debía ser facilitar la convergencia política respecto a mecanismos para asegurar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación y tener en cuenta las emisiones de GEI durante su ciclo de vida.

### ***Planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>***

43. El Secretario General presentó la nota WP/30, en la que se informaba acerca de los acontecimientos que habían tenido lugar en la OACI desde la Asamblea anterior en relación con los planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, así como de las medidas por medio de las cuales la OACI podría seguir apoyando a los Estados en preparar, actualizar e implantar los planes de acción. Ofreció información más actualizada indicando que, a mediados de agosto de 2013, 63 Estados miembros, que representaban aproximadamente el 80% del tráfico aéreo internacional mundial, habían presentado a la OACI planes de acción. Se preveía que para finales de 2013 se presentarían otros 20

planes de acción, con lo que se cubriría en total más del 90% del tráfico aéreo internacional mundial. Sobre la base de la experiencia de la OACI con los planes de acción presentados, y tras un examen de la información que contenían, se habían determinado las áreas que requerían mejoras y las medidas ulteriores para mejorar su calidad, ayudar a armonizar los datos que aportaban e incrementar el número de planes de acción que se preparaban y actualizaban. Se invitaba a la Asamblea a: reconocer las actividades llevadas a cabo y el avance logrado por la Organización en respuesta a la solicitud del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en relación con la preparación y presentación de planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>; alentar a los Estados miembros a que presentaran en forma voluntaria datos más completos y sólidos en sus planes de acción para facilitar a la OACI la recopilación de datos sobre emisiones mundiales; apoyar el trabajo continuo que la Organización realizaba para seguir brindando asistencia a los Estados en la preparación y actualización de planes de acción y en la implantación de medidas selectas contenidas en dichos planes, de acuerdo con lo descrito en el párrafo 4 de la nota; y considerar la información de la nota WP/30 para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea.

44. El Delegado del Brasil presentó a continuación la nota WP/305 en la que se describía el plan de acción de su Estado sobre la reducción de las emisiones de GEI de la aviación, cuya forma oficial y final se presentaría a la Secretaría de la OACI posteriormente. La nota subrayaba que los planes de acción eran un instrumento valioso para informar sobre las iniciativas en curso y los planes futuros de cada Estado de la OACI dirigidos a enfrentar las repercusiones de la aviación civil para el medio ambiente. El Brasil reconoció que la OACI había logrado avances importantes en los esfuerzos por hacer frente a las repercusiones de la aviación en el clima. Sin embargo, debería hacerse más por evaluar la viabilidad y los beneficios ambientales del conjunto de medidas formuladas para tratar la reducción de las emisiones de GEI de la aviación. Medidas tales como mejoras operacionales, tecnología de las aeronaves y el desarrollo y la adopción de una norma sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves debían seguir siendo prioritarias para la OACI. En especial, era muy deseable adoptar acciones concretas para apoyar a los Estados en el desarrollo y el uso de combustibles alternativos sostenibles, dado su mayor potencial de reducción de las emisiones de GEI de la aviación en comparación con el resto de las medidas del conjunto. La finalidad del plan de acción del Brasil era compartir información con la Secretaría de la OACI y los Estados miembros con miras a contribuir a la iniciativa mundial de reducción de las emisiones de GEI de la aviación civil internacional. El Brasil destacó la naturaleza voluntaria de los planes de acción, que no debían considerarse, ni malinterpretarse, como compromisos nacionales ni internacionales. El Brasil invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información facilitada en la nota WP/305; y alentar a los Estados miembros a que presentaran voluntariamente sus planes de acción y permitieran su acceso público en el sitio web público de la OACI a fin de promover la transparencia y aumentar la eficacia de la iniciativa de la OACI.

45. El Delegado de Indonesia introdujo la nota WP/165, en la que se presentaba información sobre las “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” en su Estado relativas a la energía renovable para las operaciones aeroportuarias como parte de las medidas previas a la ejecución y para ejecutar el Plan de acción estatal de Indonesia para mitigar el cambio climático y las emisiones de GEI. La nota describía las medidas de política y ejecución tomadas en consonancia con el compromiso de Indonesia de participar activamente y contribuir en las iniciativas mundiales para la mitigación del cambio climático y la reducción de las emisiones de GEI en un 26% acumulativo hasta el año 2020. Destacaba que, después de la Conferencia internacional sobre la aviación verde de 2013 (IGAC-2013), Indonesia había comenzado a tomar medidas políticas, de estrategia y de implementación de energía renovable para las operaciones aeroportuarias, especialmente en los aeropuertos de la parte oriental del país, para el período 2013-2020. Las citadas Iniciativas verdes para la aviación tenían dos objetivos: apoyar las necesidades de electricidad de los aeropuertos de manera sustentable; y, al mismo tiempo, aumentar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de las operaciones de vuelo. Los sistemas de energía para los aeropuertos incluirían energía renovable suministrada por tecnología solar, eólica y a base de biomasa. Los programas futuros incluirían: formular una hoja de ruta antes de la implementación; desarrollar cooperación a nivel nacional entre todas las partes interesadas, en áreas como programas de acción, aspectos tecnológicos, marcos financiero, institucional y

jurídico y creación de capacidad, entre otros; y establecer el sistema de medición, notificación y verificación (MRV) para la validación de la implementación de medidas de energía renovable por parte del Gobierno de Indonesia y de terceros. Se invitaba a la Asamblea a tener en cuenta las “Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación” de Indonesia relativas a la energía renovable para las operaciones aeroportuarias al formular políticas y medidas de implementación recomendadas en relación con la mitigación de las emisiones de GEI.

46. La Delegada de los Estados Unidos explicó el párrafo 2.6 (Planes de acción) de la nota WP/234. Su Estado apoyaba firmemente el compromiso voluntario formulado por los Estados en 2010 de preparar y presentar planes de acción a la OACI y, junto con otros muchos Estados, había presentado su plan de acción en junio de 2012. Consideraba que los planes de acción constituían una herramienta eficaz para subrayar las actividades en marcha y los futuros planes de cada Estado miembro de la OACI para encarar las consecuencias climáticas de la aviación y avanzar hacia los objetivos de la OACI. Los Estados Unidos apoyaban la continuación de los trabajos y la mejora del citado compromiso sobre los planes de acción e invitaban a la Asamblea a que, en el marco de un enfoque global para tratar las consecuencias de la aviación en el clima, entre otras cosas: recomendara mejoras en los planes de acción de los Estados, incluyendo su presentación y actualización cada tres años a partir de junio de 2012, y su difusión pública para aumentar la eficacia.

47. Al poner de relieve y actualizar la sección 5 (Planes de acción de los Estados) de la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)], el Delegado de Lituania subrayó que los 44 Estados miembros de la UE y de la CEAC acogían con agrado las iniciativas que estaban aplicando los Estados miembros de la OACI y la industria para mitigar las repercusiones de la aviación internacional en el clima. El hecho de que la OACI alentara a los Estados a presentar planes de acción era un avance muy positivo que cabría mejorar. Europa había contribuido a esa iniciativa mediante la presentación a la OACI de planes de acción de 37 Estados europeos. También apoyaba proyectos destinados específicamente a brindar asistencia a Estados en desarrollo para la formulación de planes de acción y aportaba fondos para ello. Se invitaba a la Asamblea a apoyar la elaboración de nuevos planes de acción del Estado y la notificación anual de las emisiones de CO<sub>2</sub> para que la OACI pudiera seguir el progreso respecto a las metas convenidas.

48. El Delegado de Bolivia (Estado Plurinacional de) presentó a continuación la nota WP/317 (con Corrigendo núm. 1) en nombre de 18 Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) [Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay], en la que figuraba un análisis de las deliberaciones y los avances en torno a la temática de medio ambiente y aviación civil. Esos estados exhortaban a la participación activa y el impulso de iniciativas que impactaran positivamente en la mejora de la calidad del medio ambiente global como un derecho inalienable de todos los pueblos del mundo, reconociendo, entre otros: el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR); el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo; y el principio de las capacidades específicas y circunstancias especiales (SCRC). Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información presentada en la nota WP/317; reconocer los principios de las CBDR, así como los principios de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo el principio de las SCRC; apoyar el criterio de la OACI de voluntariedad de los planes de acción para la reducción de las emisiones de la aviación; respaldar el criterio de transparencia de los planes de acción mencionados; y requerir que se ampliara la representación de los países en desarrollo en el seno del CAEP.

49. Se tomó nota de que también se habían presentado las cinco notas de información siguientes: WP/131 (*Plan de acción de República Dominicana sobre reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional*), presentada por la República Dominicana; WP/346 Revisión núm. 1 (*Green initiatives – India* [Iniciativas verdes – India]), presentada por la India; WP/268 (*Agreement of voluntary activity for GHG reduction in the Republic of Korea* [Acuerdo sobre actividades voluntarias par la reducción de las emisiones

de GEI en la República de Corea]), presentado por la República de Corea; WP/279 [*Plan de Acción de Centroamérica para la Reducción de Emisiones provenientes de la Aviación Civil Internacional (CAAPER)*], presentada por Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica; y WP/328 [*Caribbean aviation safety and security oversight system (CASSOS) Report of activities and progress since the 37th General Assembly*] [Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) Informe sobre las actividades y los progresos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea General], presentada conjuntamente por los Estados miembros del CASSOS, cuya sección 3 estaba relacionada con la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo en el CASSOS y sus Estados miembros.

### ***Asistencia a los Estados – Aviación y cambio climático***

50. El Secretario General introdujo la nota WP/31 sobre las novedades desde la Asamblea anterior de la OACI relativas a la prestación de asistencia a los Estados miembros para facilitar el acceso a la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y los recursos financieros, y para preparar planes de acción para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. El alto grado de interés, cooperación y participación de los Estados miembros y otros interesados durante el proceso de los planes de acción, así como los importantes progresos logrados en un brevísimo plazo se debían, en gran parte, a un sólido programa de creación de capacidad de la OACI, que abarcaba desde la facilitación de textos de orientación y el desarrollo de un sitio web interactivo y de herramientas prácticas, como el instrumento de estimación de economías en materia de combustible (IFSET) de la OACI, hasta seminarios prácticos de capacitación y más de 200 teleconferencias con puntos de contacto nacionales para planes de acción de los Estados. Otras actividades de divulgación fueron el seminario práctico de la OACI sobre Combustibles alternativos sostenibles (Montreal, 18 a 20 de octubre de 2011) y el Simposio de la OACI sobre Aviación y cambio climático: *Destino Verde* (Montreal, 14 a 16 de mayo de 2013), así como diversas publicaciones sobre la aviación y el medio ambiente. Cabía prever que el recién publicado *ICAO Environmental Report 2013: Aviation and Climate Change* (Informe sobre medio ambiente de la OACI, 2013: aviación y cambio climático) que estaba a disposición de todos los Delegados, contribuiría más a ese intercambio de conocimientos e información.

51. En el seminario de la OACI sobre Asistencia para la acción – Aviación y cambio climático (Montreal, 23 y 24 de octubre de 2012) se habían identificado oportunidades para brindar la asistencia necesaria a fin de implantar las medidas identificadas en los planes de acción de los Estados. Tras subrayar que la prestación de esa asistencia ya estaba en marcha, el Secretario General citó el nuevo proyecto ambiental y de asistencia técnica a gran escala entre la OACI e Indonesia destinado a mejorar la gestión y la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación de ese Estado (véase el párrafo 39 de la presente sección), que servía de ejemplo para otros Estados, si así lo deseaban. La OACI también había estado analizando alianzas con otras organizaciones internacionales con miras a establecer procesos que pudieran facilitar la financiación a los Estados miembros que necesitaran ese tipo de asistencia.

52. Como información actualizada, el Secretario General señaló que, en agosto de 2013, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) había dado su aprobación al concepto del proyecto *Transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional* presentado por la OACI y había destinado 2 millones USD al desarrollo de dicho proyecto; era la primera vez que se había aprobado un proyecto de ese tipo. Además, el Secretario General, en nombre de la OACI, y el Sr. Siim Kallas, Vicepresidente de Transporte, en nombre de la Comisión Europea, habían firmado una carta de intenciones para el proyecto conjunto de asistencia con la UE titulado *Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional* y habían destinado 6,5 millones EUR (unos 8 millones USD) al desarrollo de ese proyecto, cuyo objeto era prestar asistencia a Estados de África y el Caribe. En las semanas siguientes se dispondría de más detalles.

53. En la nota WP/31 se invitaba a la Asamblea a: tomar conocimiento de las novedades y respaldar la labor continua de la Organización en la prestación de asistencia a los Estados para la preparación e implantación de planes de acción y la facilitación permanente del acceso de los países en desarrollo a recursos financieros actuales y nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad; y examinar la información de la nota para actualizar la resolución A37-19 de la Asamblea.

54. El Delegado de la Arabia Saudita presentó a continuación la nota WP/176, en la que se describía la perspectiva de su Estado sobre las expectativas y los objetivos deseables de la Asamblea relacionados con la aviación internacional y el cambio climático. En relación con la asistencia a los Estados, se invitaba a la Asamblea a: instar a que se estudiara la identificación y elaboración de mecanismos para facilitar la provisión de asistencia técnica y financiera a los Estados en desarrollo y facilitar su acceso a recursos financieros, de transferencia de tecnología y de creación de capacidad, tanto actuales como futuros, así como a medidas de adaptación al impacto ambiental, para aplicar colectivamente los esfuerzos cooperativos de la OACI y sus Estados miembros; e instar a que se estudiaran ideas innovadoras respecto de fuentes de financiación para cubrir el costo de las medidas de adaptación y la transferencia de tecnología sin recurrir a la imposición de tasas o impuestos al consumo de combustible de aviación.

55. Se tomó nota de que se habían presentado también dos notas de información: WP/166 [*Iniciativas ecológicas en la aviación para un desarrollo sostenible: Conferencia internacional sobre la aviación ecológica 2013 (IGAC-2013)*], presentada por Indonesia; y WP/270 (*Development of aviation environmental education program* [Desarrollo del programa de educación sobre el medio ambiente en la aviación]), presentada por la República de Corea.

***Protección del medio ambiente – Novedades en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales***

56. El Secretario General presentó la nota WP/32, en la que se informaba sobre las novedades desde el período la Asamblea anterior en temas relacionados con el trabajo de la OACI sobre el medio ambiente realizado en cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y con organizaciones internacionales, en particular las novedades derivadas del proceso de la CMNUCC, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD) (Conferencia Río+20), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Mundial del Turismo (OMT).

57. Se invitaba a la Asamblea a: reconocer la cooperación continua de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático, de conformidad con lo solicitado en la Resolución A37-19 de la Asamblea; apoyar la cooperación continua de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas y con organizaciones internacionales; pedir a los Estados miembros que expresaran claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de largo plazo, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identificara de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos (lo que también quedó reflejado en el proyecto de Declaración consolidada sobre el cambio climático por el que se actualizaba la Resolución A37-19 de la Asamblea y que figuraba en la nota WP/34); pedir a los Estados miembros que se comunicaran y coordinaran con sus delegaciones de las Partes en el proceso de la CMNUCC en lo que respectaba a las novedades sobre la aviación internacional y el cambio climático que tuvieran lugar en el marco de la OACI; y considerar la información contenida en la nota WP/32 para los fines de actualización de la Resolución A37-19 de la Asamblea.

***Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas***

58. El Secretario General introdujo a continuación la nota WP/33, en la que se facilitaba información sobre los avances realizados por la OACI en la aplicación de la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas (CNUN). La OACI había prestado un apoyo importante a otros organismos de las Naciones Unidas para la aplicación de esa iniciativa en todo el sistema, como en el desarrollo de la Calculadora de emisiones de carbono de la OACI, que servía como herramienta oficial de las Naciones Unidas para calcular la porción de viajes por vía aérea del inventario de emisiones de GEI, y la Calculadora de reuniones ecológicas de la OACI (IGMC), que generaba la ubicación óptima para celebrar una reunión en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de los viajes aéreos de los participantes. Además, el Equipo especial sobre neutralidad climática de la Secretaría había realizado actividades importantes en la preparación del Plan de reducción de emisiones (ERP) para la Organización. Según el tercer informe anual del inventario de GEI para el sistema de las Naciones Unidas, *Moving towards a climate neutral UN – The UN system's footprint and efforts to reduce it* (Hacia la neutralidad climática de las Naciones Unidas – La huella de carbono en el sistema de las Naciones Unidas y sus esfuerzos para reducirla), los viajes aéreos eran una fuente muy importante de emisiones del sistema de las Naciones Unidas y la cooperación permanente entre la OACI y otras organizaciones del sistema cobraba importancia crucial para mantener la función de liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

59. Se invitaba a la Asamblea a que pidiera al Consejo que: siguiera cooperando con los grupos interinstitucionales de las Naciones Unidas que se dedicaban a la gestión de la sostenibilidad y mantuviera su función de liderazgo mediante la elaboración de métodos y actualización de herramientas para cuantificar las emisiones de GEI de la aviación con respecto a la iniciativa CNUN; y continuara la elaboración e implantación de la estrategia para reducir las emisiones de GEI y mejorar las prácticas de gestión de la sostenibilidad dentro de la Organización, de manera coherente con la política global del sistema de las Naciones Unidas.

***Medidas basadas en el mercado (MBM)***

60. El Secretario General presentó la nota WP/29 sobre la labor realizada por la OACI en relación con las MBM en respuesta a la Resolución A37-19 de la Asamblea, en la cual se pidió al Consejo que: determinara un marco para las MBM; examinara el umbral *de minimis* para las MBM; explorara la viabilidad de un plan mundial de MBM; recopilara información sobre el volumen de las compensaciones de carbono; y estudiara la posible aplicación a la aviación internacional del Mecanismo para un desarrollo limpio (CDM) del Protocolo de Kyoto. En la nota se resaltaba que el análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones para un plan mundial de MBM había demostrado que todas eran técnicamente viables y que encerraban la capacidad de contribuir al logro de las metas ambientales de la OACI. También se destacaba el trabajo realizado en paralelo a la labor de determinar un marco para las MBM, que se había centrado en el propósito y el alcance geográfico de las MBM, y en la manera de integrar las circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) de los Estados. Se invitaba a la Asamblea a: reconocer la labor realizada por la Organización en materia de MBM como había pedido la Asamblea; y considerar la información que figuraba en la nota WP/29 para la actualización de la Resolución A37-19 de la Asamblea.

61. El Delegado de la Federación de Rusia presentó a continuación dos notas, WP/250 y WP/275. En la nota WP/250 se extraía la conclusión de que las MBM tenían un impacto negativo en la capacidad del sector de la aviación civil internacional para reducir el volumen de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, a raíz de un análisis en el que se habían utilizado datos oficiales publicados por la OACI y los resultados de investigaciones realizadas por diversos grupos independientes de expertos en MBM, entre los que figuraban expertos de la UE. Aun reconociendo que muchos Estados estaban a favor de un umbral *de minimis*, la nota defendía que este contribuiría a reducir el ritmo de los avances económicos y tecnológicos de los Estados en desarrollo. La compatibilidad de ese umbral con un plan mundial de MBM era cuestionable. Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que revisara las metas mundiales a las que se aspiraba, de manera que



contribuyeran a: lograr una reducción real de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional, como la meta principal; mejorar aún más la seguridad de vuelo, a fin de permitir el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional; y fortalecer la cooperación, con la finalidad de contribuir "... a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo". También se invitaba a la Asamblea a, entre otras cosas: pedir al Consejo que estudiara la posibilidad de reemplazar el concepto de MBM por el concepto de "incentivos económicos" para lograr una reducción real de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional y alcanzar los objetivos de mejoramiento de la seguridad de vuelo y promoción del desarrollo sostenible del transporte aéreo; alentar a los Estados miembros a que, en forma voluntaria, presentaran a la OACI sus planes de acción nacionales para reducir las emisiones de GEI y examinar dichos planes como elemento clave para tener en cuenta las SCRC de los Estados en desarrollo al resolver las cuestiones relacionadas con la prevención de las posibles consecuencias catastróficas del cambio climático; e instar a los Estados miembros a abandonar el principio *de minimis* como factor que contribuía a ensanchar más la brecha entre los niveles de desarrollo científico y tecnológico de los Estados con distintos potenciales económicos.

62. En la nota WP/275, la Federación de Rusia proponía varios cambios a la propuesta de actualización de la Declaración consolidada sobre el cambio climático que figuraba en la nota WP/34, a fin de adecuarla a los Objetivos estratégicos de la OACI y lograr el apoyo amplio de los Estados miembros.

63. La Delegada de los Emiratos Árabes Unidos presentó la nota WP/258, en la que se describía la perspectiva de su Estado en relación con la aviación y el cambio climático, se informaba sobre las numerosas iniciativas que había emprendido para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y se explicaban sus opiniones sobre la mencionada actualización de la Declaración consolidada sobre el cambio climático. Los Emiratos Árabes Unidos invitaban a la Asamblea a: adoptar un marco para las MBM para la aviación internacional aplicable en el espacio aéreo del Estado correspondiente sin la exigencia de consentimiento mutuo; convenir en el desarrollo de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, que incluyera una hoja de ruta y un calendario; pedir al Consejo que presentara los resultados de esa labor al 39º período de sesiones de la Asamblea, en 2016; pedir al Consejo que elaborara normas de la OACI para medición, notificación y verificación (MRV) en relación con las emisiones de GEI de los explotadores de aeronaves dedicados a la aviación internacional; y pedir al Consejo que continuara estudiando un método para medir la eficiencia de los combustibles alternativos para aeronaves.

64. El Delegado de Viet Nam introdujo la nota WP/350, en la que se describían las opiniones de su Estado sobre la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Viet Nam reconocía la creciente necesidad de enfrentar el desafío mundial del cambio climático y confiaba en que las medidas relacionadas con la tecnología, las operaciones y la infraestructura proporcionarían la solución a largo plazo para el crecimiento sostenible de la aviación. Instaba a la OACI a: pedir a los Estados que se abstuvieran de tomar MBM unilaterales y colaboraran con la OACI para reducir las emisiones de la aviación; y aportar un liderazgo firme en la continuación de sus esfuerzos por reducir la contribución de la aviación al cambio climático manteniendo al mismo tiempo la seguridad, asequibilidad y accesibilidad de la aviación.

65. El Delegado de Uganda presentó la nota WP/272, en la que se describía la postura de 54 Estados de África sobre el cambio climático y sobre las MBM en particular. Esos Estados aplaudían y reconocían la tremenda labor permanente de la OACI y sus Estados miembros, especialmente: la presentación de los planes de acción de los Estados, con la asistencia de la OACI; el estudio de viabilidad de un plan mundial de MBM; las mejoras en la gestión del tráfico aéreo y las operaciones aeroportuarias; la labor ininterrumpida relativa a los combustibles alternativos; y la inversión de la industria en tecnología de nueva generación para las aeronaves. Los Estados de África participaban en ese proceso y la nota describía medidas que estaban tomando varios de ellos sobre las emisiones de la aviación.

66. Los Estados de África invitaban a la Asamblea a: pedir al Consejo que desarrollara, para su examen en el 39º período de sesiones de la Asamblea en 2016, un plan mundial de MBM sencillo desde el punto de vista administrativo, que debería ser una medida transitoria y complementaria a las medidas técnicas; pedir al Consejo que garantizara que dicho plan tuviera en consideración los principios de las CBDR y SCRC de los Estados en desarrollo; resolviera que cualquier MBM propuesta por un Estado o una región en relación con la aviación civil internacional antes de la adopción del plan mundial de MBM debería basarse en el consentimiento mutuo de los Estados afectados y debería otorgar exenciones a las rutas con origen o destino en Estados en desarrollo cuyas actividades de aviación civil internacional estuvieran por debajo del umbral del 1% del total de toneladas-kilómetros de pago de las actividades de la aviación civil internacional; indicar al Consejo que pusiera en práctica modalidades apropiadas para continuar brindando asistencia a los Estados en la preparación de sus planes de acción respectivos; reiterar la función de liderazgo de la OACI en las cuestiones relativas a las emisiones de la aviación civil internacional; alentar a los Estados miembros a que evitaran aplicar unilateralmente sus planes de MBM a transportistas de otros Estados; e instar a los Estados miembros a que no diseñaran ni aplicaran ningún plan de MBM ajeno al marco de la OACI.

67. Se convino en aplazar la presentación del resto de las notas de estudio sobre las MBM y de la nota WP/34, en la cual el Consejo presentaba un proyecto de *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, hasta la siguiente sesión, en la cual el Comité Ejecutivo debatiría toda la cuestión del cambio climático sobre la base de las distintas notas de estudio y las notas de información conexas.

68. Se levantó la sesión a las 1200 horas.

**Acta de la cuarta sesión**  
(jueves, 26 de septiembre de 2013, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

*Cambio climático*

- *Medidas basadas en el mercado (MBM)*
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
- Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
- Notas presentadas por la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)
- Nota de información presentada por China
- Nota de información presentada por el ACI
- *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

*Cambio climático*

1. El Comité reanudó (EX/3) el examen de esta segunda sección de la cuestión 17 y de las medidas basadas en el mercado (MBM).

*Medidas basadas en el mercado (MBM)*

2. Durante su explicación del párrafo 2.5 (Medidas basadas en el mercado) de la nota WP/234, la Delegada de los Estados Unidos subrayó que su Estado estaba comprometido con el desarrollo de un enfoque global para tratar las consecuencias de la aviación sobre el clima y, en los últimos meses, había realizado aportaciones al proyecto de Declaración consolidada sobre el cambio climático que figuraba en la nota WP/34. En gran parte, el texto propuesto reflejaba los progresos logrados y avanzaba hacia un enfoque integral. Los Estados Unidos apoyaban las disposiciones sobre tecnología, normas, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para reactores. También apoyaban el impulso de la labor destinada a desarrollar un

plan mundial de MBM para la aviación internacional que complementarían las otras muchas iniciativas que estaban emprendiendo la OACI y sus Estados miembros para reducir las emisiones de la aviación.

3. Sin embargo, los Estados Unidos consideraban que el marco propuesto para las MBM en los párrafos 17 y 18 del proyecto de Declaración consolidada requería un examen más detallado por la Asamblea. En particular, se oponían al párrafo 18 relativo a las exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya actividad de aviación estuviera por debajo del umbral del 1%. Aunque los Estados Unidos apoyaban el concepto de exenciones *de minimis*, el enfoque actual generaba graves preocupaciones. Los Estados Unidos no creían que el umbral debiera basarse en la actividad de aviación de los Estados, de preferencia sobre la de los explotadores, ya que un único explotador podría tener un nivel de actividad relativo muy alto, lo que tal vez no fuera el caso de su Estado de matrícula. Para ser coherentes con los principios de la OACI de no discriminación y evitación de la distorsión del mercado, lo que se debía de tener en cuenta era la actividad del explotador. Los Estados Unidos no consideraban que el umbral del 1% fuera apropiado, ya que el análisis inicial había mostrado que provocaría la exención de vuelos hacia y desde la inmensa mayoría de los Estados del mundo y de una parte significativa de las emisiones. Era necesario un examen adicional significativo para establecer el umbral adecuado. Los Estados Unidos no creían que las exenciones debieran depender de si las rutas eran hacia o desde Estados en desarrollo, ni de la condición de Estado en desarrollo propiamente dicha. En su opinión, la Asamblea podía y debía responder a las inquietudes de los Estados miembros centrándose en determinar un umbral *de minimis* técnicamente apropiado, en lugar de incluir términos imprecisos que solo darían lugar a más incertidumbres y disputas en el futuro. Los Estados Unidos consideraban que el párrafo 18 del proyecto de Declaración consolidada debilitaba la aplicación del marco definido en el párrafo 17 y los principios rectores para elaborar y aplicar MBM para la aviación internacional establecidos en el anexo de dicho proyecto, y amenazaba el desarrollo futuro de un plan mundial de MBM sólido y eficaz. Sin embargo, estaban dispuestos a trabajar en los días siguientes para encontrar una solución con la que se eliminaran esas preocupaciones y se lograra un resultado satisfactorio.

4. El Delegado de Lituania explicó a continuación la subsección 3.5 (Medidas basadas en el mercado) de la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)], presentada por los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC. Esos Estados apoyaban un enfoque integral para reducir el impacto de la aviación internacional en el clima, que era también lo propuesto por el Consejo en la nota WP/34. Ese enfoque consistía en: progreso tecnológico; mejoras operacionales; combustibles alternativos sostenibles para la aviación; y MBM, que eran necesarias para cerrar la brecha de las emisiones cuyos efectos habían sido reconocidos por la OACI y por la industria aeronáutica. Para los citados Estados de Europa, en la presente Asamblea era prioritario decidir sobre el desarrollo, para 2016, de un plan mundial de MBM para la aviación internacional que se aplicaría a partir de 2020. Afirmaban que, hasta esa fecha, los Estados o grupos de Estados deberían poder utilizar MBM en su espacio aéreo sin necesidad de acuerdos. Los Estados de Europa pusieron de relieve la importancia de dar cabida a las circunstancias especiales y las capacidades respectivas (SCRC) de los Estados, al tiempo que se reducían al mínimo las distorsiones del mercado y la liberación de carbono, y se evitaba la discriminación entre explotadores de aeronaves. Era necesario que la OACI impulsara la labor técnica sobre el diseño detallado de un plan mundial de MBM antes del 39º período de sesiones de la Asamblea, en 2016. Con ese fin, era necesario convenir cuanto antes en el programa de trabajo necesario.

5. Los citados Estados de Europa encomiaron la propuesta de Declaración consolidada sobre el cambio climático, que calificaron de compromiso elaborado con gran cuidado para alcanzar el enfoque integral deseado. Aunque no era perfecto, constituía un paquete único que debía ser el objetivo de todos.

6. La siguiente nota sometida a examen, WP/68 Revisión núm. 3, fue presentada por el Observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en nombre del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la IATA, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA). Tras pedir a la Asamblea que reconociera la

importancia de las iniciativas colectivas de la industria aeronáutica, el Observador señaló que no había precedentes de que toda una industria adoptara un enfoque consensuado y se uniera tras una posición común sobre el cambio climático. La unidad de la industria de la aviación facilitaba a la OACI y sus Estados miembros una oportunidad única e histórica de llegar a un acuerdo sobre el tratamiento futuro de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y establecer un proceso claramente definido para que el Consejo de la OACI desarrollara un único plan mundial de MBM para su adopción en el 39º período de sesiones de la Asamblea, en 2016. La industria de la aviación estaba firmemente convencida de que un único mecanismo mundial de compensación creado en torno a la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 era la trayectoria futura más rentable y de mayor agilidad política, siempre que tuviera en cuenta los principios de las SCRC y no discriminación. El funcionamiento seguro, ordenado y eficiente del sistema de transporte aéreo de hoy dependía de un nivel elevado de uniformidad en los reglamentos, las normas y los procedimientos. Así, la industria de la aviación no consideraba que las soluciones regionales y nacionales fueran el camino a seguir. Una industria tan mundial exigía soluciones mundiales basadas en acuerdos multilaterales, como la OACI había logrado siempre en el pasado. Era crucial que toda MBM aplicada a la aviación defendiera la igualdad de oportunidades y la competencia leal y tuviera en cuenta distintos tipos y niveles de actividad de los explotadores. Las MBM no deberían diseñarse ni utilizarse para generar ingresos generales ni frenar la demanda de transporte aéreo. La propuesta de la industria de la aviación se ocupaba de manera destacada de la cuestión de las SCRC y sugería soluciones a nivel de los explotadores, no de los Estados. En nombre de los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, las líneas aéreas, la aviación de negocios y los fabricantes de células y motores de todo el mundo, los copatrocinadores de la nota WP/68 Revisión núm. 3 instaban a los Estados miembros, entre otras cosas, a establecer un procedimiento claramente definido para que el Consejo de la OACI elaborara, para adopción en la Asamblea siguiente, en 2016, un único plan global de MBM basado en los principios para determinar las responsabilidades individuales de los explotadores expuestos en el apéndice de dicha nota. Consideraban que, entre los tres mecanismos normativos objeto de consideración en la OACI, un plan sencillo de compensación del carbono sería el de aplicación más rápida, de administración más fácil y el más económico.

7. El Observador de la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) presentó a continuación dos notas, WP/288 y WP/289. En la nota WP/288 se presentaban las opiniones de la ICSA sobre el proyecto de Declaración consolidada sobre el cambio climático y la justificación que apoyaba la introducción y el calendario de un plan mundial de MBM, así como consideraciones fundamentales para los enfoques nacionales y regionales entre tanto. Aunque la ICSA volvió a confirmar su apoyo a las reducciones de las emisiones en el sector con medidas tecnológicas y operacionales, y combustibles alternativos sostenibles para la aviación, con arreglo a análisis recientes de la OACI y externos, consideraba que las proyecciones realistas de reducción de las emisiones gracias a esas medidas necesitarían la introducción de un plan mundial de MBM complementario. La ICSA observó al respecto que las MBM eran económicas y técnicamente viables, y sus consecuencias para las proyecciones de crecimiento futuro de la industria solo serían marginales. Al destacar la importancia de adoptar medidas tempranas, la ICSA subrayó que las reducciones rápidas de las emisiones generaban una trayectoria de emisiones menor que los ahorros anuales equivalentes en fechas posteriores. Se invitó a los Delegados a convenir en la elaboración de un plan mundial de MBM para su adopción en un período extraordinario de sesiones de la Asamblea en 2015 y su implementación en 2016 que: fuera eficaz en la reducción de las emisiones; no fuera discriminatorio; no causara distorsiones; diera cabida a las preocupaciones por las SCRC; y reconociera que las MBM nacionales y regionales eran herramientas esenciales provisionales para que el sector de la aviación realizara su aportación justa a fin de asegurar que el calentamiento mundial no superara los 2 °C.

8. En la nota WP/289, la ICSA señaló los aspectos de transparencia y de proceso relacionados con el medio ambiente. Subrayó que la conciencia y el interés del público en las cuestiones relativas al cambio climático, en particular el impacto ambiental de las emisiones de la aviación, eran lo bastante amplios y crecían lo suficiente como para que la labor de la OACI al respecto exigiera mayor análisis y apertura al público. La ICSA apoyaba la continuación de la labor sobre las MBM mediante el Comité sobre la protección

del medio ambiente y la aviación (CAEP). Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que iniciara un proceso con la participación de los interesados tras la Asamblea en curso, destinado a diseñar un enfoque más eficaz de adopción de decisiones basado en el comité para las cuestiones y las reglamentaciones ambientales que fuera totalmente abierto, transparente y accesible para los observadores y, en la medida de lo posible, los miembros del público, de conformidad con las obligaciones internacionales y las prácticas observadas en otras organizaciones internacionales.

9. Se tomó nota de que se habían presentado también las dos notas de información siguientes: WP/183 (*Reducción de las emisiones mediante la aplicación de medidas tecnológicas y operacionales – Logros de China*), presentada por China; y WP/271 (*Airport carbon emissions management [Gestión de las emisiones de carbono en los aeropuertos]*), presentada por el ACI.

***Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático***

10. El Secretario General introdujo la nota WP/34 en la que se establecía la propuesta del Consejo de enmienda de la Resolución A37-19 de la Asamblea (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*) a la luz del progreso realizado desde la Asamblea anterior en áreas claves del trabajo sobre la aviación internacional y el cambio climático, incluyendo: metas mundiales a las que se aspira; medidas tecnológicas y operacionales; combustibles alternativos sostenibles para la aviación; MBM; planes de acción de los Estados; y asistencia a los Estados (véanse las notas WP/25 a WP/31). Señaló que, desde 2010, el Consejo había celebrado amplias deliberaciones y consultas para superar las diferencias de opiniones y expectativas sobre cuestiones importantes y elaborar un proyecto de texto para actualizar la Resolución A37-19 de la Asamblea que reflejara el nivel de compromiso alcanzado. Aunque persistían distintos puntos de vista entre los Miembros del Consejo sobre cuestiones relacionadas con las MBM, en particular el párrafo 17 del proyecto de texto anexo a la nota WP/34, el Consejo había decidido presentarlo a la Asamblea como base para superar las diferencias y avanzar hacia un acuerdo sobre una nueva política de la OACI relativa al cambio climático que sirviera de orientación a la Organización durante el trienio siguiente.

11. A continuación, el Presidente del Comité Ejecutivo dio la palabra para las deliberaciones sobre todas las cuestiones relacionadas con el cambio climático. Los Delegados de México, Suecia, Chile, Nigeria, Alemania, la República de Corea, Guatemala, Indonesia, Francia, Dinamarca, el Japón, Lituania (en nombre de los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC), Malasia, Sri Lanka (en principio) y el Paraguay manifestaron su apoyo al proyecto revisado de Declaración consolidada presentado en la nota WP/34.

12. El Delegado de México apoyó el texto propuesto porque reflejaba claramente una imagen general del progreso logrado por la OACI y sus Estados miembros en respuesta a las peticiones formuladas por la Asamblea anterior en la Resolución A37-19. Afirmó que era absolutamente necesario que los Estados asistentes a la Asamblea actuaran de forma armonizada, con arreglo a sus capacidades y circunstancias respectivas, para tomar medidas destinadas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación a fin de alcanzar la meta de que el aumento de la temperatura media mundial no superara los 2 °C. Tras señalar que el proyecto de Declaración consolidada reconocía que agilizar la aplicación de tecnologías que permitieran un uso eficiente del combustible, y producir y utilizar combustibles alternativos sostenibles para la aviación contribuían al logro de las metas colectivas a las que se aspiraba, el Delegado de México puso de relieve que la OACI y sus Estados miembros debían continuar su promoción. También subrayó la necesidad de que los Estados presentaran sus planes de acción nacionales para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> a la OACI para que esta determinara los progresos alcanzados, observara las deficiencias y aportara la asistencia necesaria. La información sobre los planes de acción de los Estados también debería transmitirse y publicarse, aunque fuera de forma limitada, ya que eso era crucial para mejorar la adopción de decisiones.

13. El Delegado de México observó que el proyecto de texto del Consejo se basaba en el principio de no afectar al desarrollo sostenible del transporte aéreo y en el inicio de tareas y estudios adicionales para que la Asamblea siguiente, en 2016, pudiera adoptar una decisión mejor fundada sobre las MBM y otras cuestiones que requerían estudios más detallados para determinar su viabilidad. Puso de relieve que representaba un paquete de compromiso y equilibrado sobre la cuestión, complicada y delicada, de la aviación internacional y el cambio climático, y se mostró a favor de aceptarlo en su forma presentada, a menos que se formularan otras propuestas que respondieran mejor a las inquietudes de México y acercaran más las posturas de los Estados. El Delegado de México afirmó que la Asamblea, basándose en el principio de la cooperación internacional y la inquietud por el bien común, debería poder consensuar una Resolución sobre esta importante cuestión, lo que reafirmaría la función de liderazgo de la OACI para limitar o reducir las emisiones de la aviación que contribuían al cambio climático mundial. En un momento posterior de las deliberaciones presentaría sus dos sugerencias para mejorar el proyecto de texto.

14. El Delegado de Argelia expresó satisfacción por los avances logrados por la OACI en su función de liderazgo para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y manifestó apoyo a la postura de los Estados de África sobre la aviación y el cambio climático planteada en la nota WP/272, copatrocinada por su Estado. Hizo hincapié en que la cuestión debía examinarse en el contexto de las negociaciones y los procesos en curso en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y no prejuzgar sus resultados. Además, las decisiones de regular las emisiones de la aviación debían tener en cuenta los principios subyacentes de la CMNUCC, en particular la equidad, las CBDR y las responsabilidades históricas. Era necesario velar por que las medidas convenidas por la Asamblea no obstaculizaran el crecimiento de la aviación civil en los Estados en desarrollo, especialmente los que tenían capacidad limitada. Tras observar que la aplicación de las MBM tal vez generara costos adicionales y disminuyera la competencia, lo que situaría a los Estados en desarrollo en una posición de desventaja, el Delegado de Argelia reiteró la necesidad de hacer referencia a las CBDR en el proyecto de Declaración consolidada. Hizo hincapié en que las MBM no deberían sustituir a las acciones para la financiación de medidas de mitigación del cambio climático y afirmó la importancia de que los Estados redoblaran sus esfuerzos por alcanzar los objetivos de financiación establecidos en las conferencias sobre el cambio climático de Copenhague y Cancún en 2009 y 2010.

15. El Delegado de Argelia subrayó que los planes de acción para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los Estados en desarrollo deberían ejecutarse de forma voluntaria y con la adecuada asistencia financiera, técnica y tecnológica. Además, hizo hincapié en que la OACI debería aportar más información sobre los posibles impactos del uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación en los Estados que carecían de la capacidad de producirlos, así como sobre la transición a ese uso y la mejora de la eficiencia de los combustibles. El Delegado de Argelia sugirió que la OACI estudiara y evaluara las consecuencias socioeconómicas del uso de esos combustibles alternativos. A continuación, refiriéndose al proyecto de Declaración consolidada, cuestionó el uso de la expresión “Sigue alentando” en el párrafo 11, y sugirió que se modificara. El Delegado de Argelia se mostró a favor de usar la expresión “Continúa alentando”.

16. El Delegado de la Arabia Saudita consideraba que el citado proyecto de Declaración consolidada estaba sesgado en favor de los Estados desarrollados y propuso que se estableciera un grupo de trabajo para revisarlo. Sugirió lo siguiente: que se incluyeran en su texto todas las propuestas formuladas por la Federación de Rusia en la nota WP/275; que se adoptaran la mayoría de las propuestas presentadas por los Estados Unidos en la nota WP/234, excepto el marco de MBM mencionado en el 2.5.2, porque la Arabia Saudita consideraba que debía alcanzarse un acuerdo mutuo entre los Estados antes de la aplicación de ese marco; que se realizara un estudio amplio para determinar las consecuencias de las propuestas formuladas por los Estados miembros de la UE y la CEAC en la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)], especialmente para los Estados en desarrollo; que el programa de trabajo propuesto para diseñar un plan mundial de MBM mencionado en el párrafo 3.5.3 de esa nota tuviera en cuenta el impacto de esas medidas para el transporte aéreo, especialmente en los Estados en desarrollo; y, en relación con el párrafo 3.5.4, que se

buscara el consentimiento mutuo antes de impulsar un marco para las MBM. El Delegado de la Arabia Saudita respaldó las notas presentadas por Viet Nam y los 54 Estados de África (WP/350 y WP/272).

17. En relación con los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, el Delegado de la Arabia Saudita señaló que su Estado promovía el uso de energías limpias, en particular la eólica y la solar. Apoyó las propuestas formuladas por el Brasil, Indonesia y los Estados miembros de la UE y la CEAC al respecto [véanse las notas WP/305, WP/164, WP/165 y WP/83 con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)]. Tras señalar que los biocombustibles podrían tener consecuencias negativas para la seguridad alimentaria y, por consiguiente, la erradicación de la pobreza, el Delegado de la Arabia Saudita recordó que algunas notas indicaban que sus efectos adversos eran mayores que los de los combustibles convencionales para reactores en uso. Indicó que, por ello, su Estado no estaba seguro de si los biocombustibles eran o no el camino a seguir y subrayó la necesidad de someterlos a estudios científicos y técnicos. Por ese motivo, la Arabia Saudita apoyaba la adopción del mencionado programa de trabajo para completar el diseño del plan mundial de MBM descrito en el párrafo 3.5.3 de la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)].

18. El Delegado del Brasil recordó que, en virtud del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, los Estados debían procurar limitar o reducir las emisiones de la aviación y marítimas, colaborando por mediación de la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI), respectivamente. Aunque el principio de las CBDR había sido reconocido sin reservas en la OMI, había una resistencia considerable para su cumplimiento en la OACI, con el argumento de que era contrario al principio de no discriminación consagrado en el Convenio de Chicago. El Delegado del Brasil refutó el argumento de que los principios de las CBDR y la no discriminación eran incompatibles y recordó que la aplicación del primero correspondía a los Estados, con arreglo a su responsabilidad histórica en materia de cambio climático, mientras que la aplicación del segundo era responsabilidad de los explotadores de líneas aéreas. Resaltó la necesidad de apoyar a los Estados en desarrollo para que pudieran abordar las emisiones de la aviación en un terreno de juego equilibrado.

19. El Delegado del Brasil explicó a continuación varias reservas de su Estado acerca del proyecto de Declaración consolidada. En relación con el párrafo 20, indicó que, aunque la OACI había estudiado la viabilidad técnica de un plan mundial de MBM para llegar a un consenso en un futuro, su Estado mostraba cautela al decidir sobre la elaboración inmediata de dicho plan sin realizar más estudios para determinar sus posibles consecuencias económicas, sociales y políticas graves para los Estados en desarrollo, con arreglo al párrafo 18 de la Resolución A37-19 de la Asamblea y a las notas presentadas por la Federación de Rusia, la Arabia Saudita y los 54 Estados de África (WP/250, WP/275, WP/176 y WP/272), que el Brasil apoyaba.

20. Al proponer la eliminación del párrafo 17, sobre el cual no había consenso en la OACI, el Delegado del Brasil afirmó que no era adecuado ni oportuno recuperar las MBM regionales en un foro multilateral. Afirmó que con ello solo se aumentarían las diferencias en las posturas de los Estados y se dificultaría más el diálogo.

21. El Delegado del Brasil hizo hincapié en que las CBDR de los Estados en desarrollo deberían mencionarse claramente en el proyecto de Declaración consolidada para evitar confusiones con la noción de responsabilidad histórica de los Estados desarrollados en materia de cambio climático. El Brasil no estaba a favor de mencionar las CBDR de los Estados desarrollados, ni sus SCRC.

22. Respecto a las metas mundiales a las que se aspira, en concreto la meta mundial colectiva a mediano plazo de que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación internacional desde 2020 se mantuvieran al mismo nivel, es decir el crecimiento neutro en carbono al que se refería el párrafo 7 del proyecto de Declaración consolidada, el Delegado del Brasil defendió que deberían cumplirla las líneas aéreas sin participación de los gobiernos, a fin de garantizar el derecho de las líneas aéreas de los Estados en desarrollo a desarrollarse y crecer. Su Estado consideraba que la OACI debía desempeñar un papel central en la mitigación de las emisiones de la aviación mediante un conjunto amplio y completo de medidas. El Brasil



consideraba que la OACI tenía un enorme potencial de avanzar en las cuestiones técnicas relativas a la aviación y el cambio climático, con el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y medidas tecnológicas y operacionales. Tras afirmar que el proyecto de Declaración consolidada debería hacer más énfasis en esa perspectiva, el Delegado del Brasil convino en la necesidad de establecer un grupo de trabajo para examinar y analizar su texto y elaborar un nuevo formato.

23. Para concluir, el Delegado del Brasil informó al Comité Ejecutivo de que la Agencia Nacional de Petróleo, Gas Natural y Biocombustibles de su Estado había aprobado, el 24 de junio de 2013, una resolución por la cual todos los combustibles alternativos que cumplieran la norma ASTM podían utilizarse en la aviación civil en el Brasil.

24. La Delegada de Suecia subrayó que era de gran importancia limitar los impactos negativos que la aviación pudiera tener sobre el medio ambiente, no solo para proteger el medio ambiente, sino también para garantizar que la aviación civil pudiera seguir creciendo y considerarse un modo de transporte sostenible que contribuyera al desarrollo económico y social mundial. Su Estado estaba convencido de que, a fin de alcanzar esa meta, la OACI y sus Estados miembros necesitaban mostrar liderazgo tomando medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación que contribuían al cambio climático mundial. A la luz de las muy diferentes opiniones expresadas en las notas presentadas durante la sesión en curso y la anterior, Suecia consideraba que el proyecto de Declaración consolidada presentado en la nota WP/34 constituía un compromiso satisfactorio. Representaba un conjunto general aceptable y sentaba una base sólida para que la OACI diera un paso decisivo y positivo hacia delante en relación con los impactos de la aviación internacional sobre el clima.

25. El Delegado de Burkina Faso reconoció todos los esfuerzos realizados por el Secretario General para prestar asistencia a los Estados, especialmente en la elaboración de los planes de acción nacionales para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Reservándose sus observaciones sobre el proyecto de Declaración consolidada, puso de relieve el arduo trabajo realizado para llegar al texto propuesto y apeló a los Delegados a dejar de lado los intereses nacionales en el espíritu de consenso solicitado en el Convenio de Chicago para impulsar y encarar otros temas importantes.

26. Luego de subrayar que la Asamblea tenía una oportunidad histórica para abrir una senda a la mitigación de los efectos graves y peligrosos del cambio climático para el planeta, el Delegado de Chile puso de relieve que todos los Estados tenían la responsabilidad compartida de actuar, aunque esa responsabilidad era diferenciada. El principio de las CBDR no podía usarse para eximir totalmente a algunos Estados de tomar medidas de mitigación. El Delegado de Chile manifestó su apoyo a la nota WP/34 en su totalidad y afirmó que todas las medidas que contenía, tomadas en conjunto, permitirían el logro de los ambiciosos objetivos establecidos por la OACI en calidad de organización internacional para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de la aviación. No obstante, su Estado expresó una preocupación sobre el párrafo 17 del proyecto de Declaración consolidada: pese a reconocer que, de conformidad con el principio de soberanía del Estado, los Estados o grupos de Estados podían establecer MBM nacionales y regionales, no solo mundiales, consideraba que la creación de MBM nacionales y regionales durante los tres años siguientes daría lugar a un mosaico que podría obstaculizar la elaboración de un plan mundial de MBM por la Asamblea siguiente, en 2016. Por tanto, la Asamblea debería examinar con gran atención el párrafo 17.

27. Pese a estar de acuerdo con la mayor parte de la propuesta de Declaración consolidada, el Delegado de la India se mostró en desacuerdo con el texto relativo a las MBM, señalando las observaciones al respecto formuladas por la Federación de Rusia, la Arabia Saudita, los Estados de África y los Emiratos Árabes Unidos en las notas WP/250, WP/275, WP/176, WP/272 y WP/258. Esas observaciones versaban principalmente en torno a la oposición a los párrafos 17 y 18 y, colateralmente, el 19, con el cual también habían discrepado muchos Representantes del Consejo. Tras proponer que se mantuviera el texto original del párrafo 14 para hacer referencia a los Estados participantes en consultas y negociaciones bilaterales o

multilaterales constructivas con otros Estados a fin de llegar a un acuerdo sobre nuevas MBM y sobre la aplicación de las existentes, el Delegado de la India afirmó que el principio de acuerdo mutuo era absolutamente esencial.

28. Al explicar su oposición a los párrafos 17 y 18, el Delegado de la India subrayó que el párrafo 17 no solo restablecía otra forma de mecanismo de comercialización de emisiones (ETS) en el período previo a la posible adopción de un plan mundial de MBM en 2016, sino que también permitía el establecimiento de planes en represalia que surgirían inevitablemente si el citado ETS no contara con un sello de aprobación mundial. Esos planes de represalia constituían un mosaico con consecuencias graves para la industria de la aviación. El Delegado de la India afirmó, sobre la base de comentarios previos, que gran número de Estados no suscribían la promulgación de otra forma de ETS en el citado período provisional, ni los planes de represalia. Señaló que otros conceptos planteados en el párrafo 17 se referían a la soberanía del Estado y a la exclusión de los sobrevuelos, y subrayó que era necesario examinar la cuestión jurídica de la cobertura de los sobrevuelos. El Delegado de la India consideraba que el plan presentado en el párrafo 17 estaba truncado, pues ni siquiera con un modelo de generación de ingresos se sufragarían los costos de su administración. Todo ello sin contar que era controvertido y había causado divisiones en todos los órganos decisorios en las dos o tres Asambleas anteriores. Preguntó por qué se había excluido del párrafo 17 el principio de acuerdo mutuo.

29. El Delegado de la India observó que en el párrafo 17 se había introducido el concepto de soberanía sobre el espacio aéreo, no solo de un Estado sino de un grupo de Estados, y subrayó que en el sistema de las Naciones Unidas no existía definición para el término “grupo de Estados”. En concreto, el Convenio de Chicago no contenía ninguna definición de ese término, que tampoco se había definido en Asambleas anteriores. Tras señalar que la prueba de fuego de la soberanía de un grupo de Estados sobre el espacio aéreo sería comprobar si las fuerzas aéreas de un Estado del grupo podían ejercer soberanía sobre otro Estado del mismo grupo, el Delegado de la India recalcó la necesidad de un examen jurídico e imparcial del concepto.

30. El Delegado de la India subrayó que, al leer los párrafos 17 y 18 de forma combinada, el umbral *de minimis* del 1% se aplicaría solamente a unos 20 Estados miembros, de un total de 191. Aunque no se oponía al concepto de un umbral *de minimis*, consideraba que debería examinarse y aplicarse solo a los Estados que lo merecieran. A continuación, el Delegado de la India se refirió a las SCRC y defendió que la ampliación de ese principio a los Estados desarrollados abriría una caja de Pandora para las consideraciones. Por tanto, consideraba que solo debería aplicarse a los Estados en desarrollo.

31. El Delegado de Nigeria apoyaba plenamente el mencionado proyecto de Declaración consolidada, que había surgido de un espíritu de compromiso y constituía un equilibrio entre las diferentes opiniones de los Representantes del Consejo. También respaldó la nota WP/272 presentada por los 54 Estados de África, Nigeria entre ellos. Sin embargo, consideraba que el análisis cuantitativo del umbral *de minimis* para las MBM que había sido realizado por MVA Consultancy en nombre de la OACI en cumplimiento de la Resolución A37-19 de la Asamblea, párrafo 16 (véase el párrafo 3.1 de la nota WP/29 presentada por el Consejo) no era concluyente y sí muy desequilibrado. Afirmó que el análisis debería haber indicado la magnitud de los posibles impactos y las posibles distorsiones del mercado, y señaló que había generado el malentendido de que un umbral *de minimis* sería totalmente negativo y daría lugar a distorsiones generalizadas del mercado. El Delegado de Nigeria sugirió, por tanto, que se realizara un análisis cuantitativo científico más detallado para demostrar que la propuesta de umbral *de minimis* del 1% sería tan insignificante que no causaría distorsiones en el mercado. Eso acallaría las inquietudes expresadas por algunos Estados.

32. El Delegado de Italia expresó un decidido apoyo a la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)], presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC, y a todas las actividades y medidas encaminadas a reducir los impactos ambientales de la aviación civil internacional. Su Estado

participaba activamente en todas las iniciativas europeas para modernizar los sistemas de gestión del tránsito aéreo, que lograban mejoras en las operaciones de vuelo y la eficiencia de los combustibles sin aumentar los costos. Tras afirmar la necesidad de resultados reales y efectivos, el Delegado de Italia subrayó la importancia del compromiso con el logro de una norma mundial sólida sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> para las aeronaves como máxima prioridad. Al tiempo que acogía con agrado la labor continua del CAEP al respecto, resaltó que, hasta que esas actividades no alcanzaran plenamente su finalidad, la aviación civil necesitaba otras medidas para garantizar el crecimiento justo y sostenible. Destacó que las MBM eran una gran prioridad para su Estado en esos momentos, e indicó que este apoyaba a la Asamblea en su esfuerzo por diseñar un plan mundial de MBM para 2016, que se aplicaría a partir de 2020. Italia reconocía la necesidad de respetar las SCRC de los Estados en un marco de minimización de las distorsiones del mercado y garantía de la competencia leal entre los explotadores de aeronaves. El Delegado de Italia reiteró que se presentaba a la Asamblea una oportunidad histórica de convenir en el desarrollo de un plan mundial de MBM y cumplir así el Objetivo estratégico de la OACI relativo al desarrollo económico del transporte aéreo.

33. El Delegado de Alemania afirmó que cobraba la máxima importancia que la OACI demostrara su función de liderazgo al encarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil y que el sector de la aviación estaba dispuesto y tenía capacidad para limitar el calentamiento mundial a 2 °C. Puesto que la aviación civil era una industria mundial, se necesitaba una solución mundial. Por tanto, Alemania acogía con agrado el hecho de que el mencionado proyecto de Declaración consolidada estableciera un plazo claro y un programa de trabajo correspondiente para el desarrollo de un plan mundial de MBM sobre el que se tomaría una decisión en la Asamblea siguiente, en 2016, con miras a su aplicación desde 2020. Su Estado también recibía con agrado el enfoque integral, que incluía medidas técnicas y operacionales, así como los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Sin embargo, las MBM también serían necesarias para cumplir las metas a mediano y largo plazo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación, que según las previsiones seguiría creciendo. Dado que Alemania consideraba que esos objetivos se trataban de manera clara y equilibrada en la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)] presentada por los Estados miembros de la UE y la CEAC, daba su pleno apoyo a dicha nota. Al tiempo que apoyaba la totalidad del texto actual del proyecto de Declaración consolidada, incluido el marco para las MBM regionales, Alemania advertía en contra de arriesgar el logro alcanzado gracias a deliberaciones intensas introduciendo en él nuevos elementos potencialmente controvertidos.

34. Tras reiterar la importancia que tenía para los Estados en desarrollo el pleno respeto de los principios y las disposiciones de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto, la Delegada de Cuba hizo hincapié en la necesidad de reconocer explícitamente en el proyecto de Declaración consolidada el principio de las CBDR a fin de establecer la distinción jurídica entre las obligaciones de los Estados desarrollados y en desarrollo en la lucha contra el cambio climático. Por ese motivo, Cuba expresaba una reserva sobre el párrafo 7 de ese texto. La Delegada de Cuba destacó también la importancia del liderazgo de la OACI en los esfuerzos por limitar o reducir las emisiones producidas por la aviación civil internacional que contribuían al cambio climático, y observó que el desarrollo del transporte aéreo tenía un papel fundamental en la facilitación del comercio mundial. Por tanto, las MBM influirían significativamente en el desarrollo socioeconómico de los Estados. La Delegada recordó que se había demostrado que los Estados en desarrollo eran los que más sufrían las consecuencias del cambio climático. Así, Cuba se mostraba muy preocupada por los párrafos 17 y 18 del proyecto de Declaración consolidada. Luego de reiterar que el cambio climático era un problema mundial que necesitaba una respuesta mundial que tuviera en cuenta los intereses y las necesidades de todos los Estados, la Delegada de Cuba indicó que ese era el motivo de que los Estados participantes en el Simposio sobre la aviación y el cambio climático de la OACI (Montreal, 14 a 16 de mayo de 2013) hubieran pedido la elaboración de una hoja de ruta en la que se estableciera un programa de trabajo y actividades para que la aviación civil encarara la cuestión del cambio climático. Recalcó que también era necesario un acuerdo entre todos los Estados miembros de la OACI sobre el concepto de aviación sostenible, la forma de lograrla y el resultado deseado. La Delegada de Cuba respaldó la nota WP/275 presentada por la Federación de Rusia, así como las observaciones formuladas por el Delegado del Brasil.

35. El Delegado del Camerún apoyó las observaciones formuladas por el Delegado de Nigeria respecto al párrafo 3.1 de la nota WP/29 y la necesidad de un análisis cuantitativo científico más detallado sobre el umbral *de minimis* para las MBM. Al respaldar la nota WP/30, también presentada por el Consejo, alentó a la OACI a desarrollar orientaciones para la presentación de planes de acción conjuntos para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> por grupos de Estados. El Delegado del Camerún respaldó igualmente la nota WP/31 presentada por el Consejo y la acción propuesta relacionada con la prestación de asistencia a los Estados en la preparación y ejecución de sus planes de acción, y en la facilitación de su acceso a la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y los recursos financieros. Apoyó asimismo la nota WP/272 presentada por los 54 Estados de África, el Camerún entre ellos, y la continuación de la labor de poner en marcha, desde 2020, un plan mundial de MBM para reducir las emisiones de la aviación. Reconociendo que algunos Estados deseaban establecer MBM nacionales o regionales antes de 2020, el Delegado del Camerún subrayó la necesidad de establecer un marco de principios generales para su aplicación a las líneas aéreas de otros Estados. También hizo hincapié en que los principios de las CBDR y las SCRC, que se resaltaban en la nota WP/272, deberían quedar reflejados en el proyecto de Declaración consolidada y afirmó que su inclusión permitiría garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

36. El Delegado de Australia reconoció los esfuerzos realizados por la Secretaría, el Consejo, el Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC) y el grupo de expertos de apoyo desde la Asamblea anterior para hacer frente a las emisiones de la aviación, así como la función constructiva ejercida por la industria de la aviación, en particular la labor reciente dirigida por la IATA. El Gobierno de Australia estaba de acuerdo en que la OACI era el foro apropiado para ocuparse de esa importante cuestión y los representantes australianos habían participado activamente en dicho foro. Sus líneas aéreas internacionales, Qantas y Virgin Australia, también habían sido activas en la labor de la industria al respecto. El Delegado de Australia recordó que, tras las elecciones generales del 7 de septiembre de 2013, se había constituido un nuevo Gobierno con un nuevo Primer Ministro, el Excelentísimo Tony Abbott, M.P., e indicó que dicho Gobierno había reafirmado el compromiso con la reducción en un 5% de las emisiones de Australia para 2020. El enfoque gubernamental para lograr esa reducción se basaba en la acción directa. Estaba tomando medidas para abolir el impuesto nacional al carbono introducido por el Gobierno anterior.

37. Australia apoyaba la labor permanente de la OACI en medidas directas y prácticas para limitar las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, mediante mejoras operacionales, la actualización tecnológica de las aeronaves y los motores, normas sobre emisiones, combustibles alternativos sostenibles para la aviación, mejoras en la gestión del tránsito aéreo y el trabajo en los planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Aunque no se oponía a que la OACI siguiera trabajando en un único plan mundial de MBM futuro para su examen en la Asamblea siguiente, en 2016, eso no implicaba compromiso alguno de apoyar esa medida, si llegara a finalizarse. Australia era de la opinión de que ese plan solamente debería examinarse si operara eficazmente en la práctica en el mercado comercial mundial de la aviación internacional. Era crucial que: el sector de las líneas aéreas participara estrechamente en esa labor; toda propuesta que se planteara contara con el apoyo de la industria; y el diseño del plan reflejara el principio consagrado en el Convenio de Chicago de igualdad de tratamiento de los transportistas y minimización de las distorsiones del mercado. Respecto a la aplicación provisional de MBM nacionales o regionales a transportistas de otros Estados, Australia seguiría oponiéndose a la aplicación unilateral de esas MBM antes de la culminación de un marco claro o de otras atribuciones aprobadas por la OACI.

38. El Delegado de la República de Corea subrayó la necesidad de cooperación y respeto mutuo entre los Estados durante la elaboración de un plan mundial de MBM para hacer frente a las emisiones de la aviación. Señaló que su Estado apoyaba el proyecto de Declaración consolidada, no porque estuviera plenamente satisfecho con el texto, sino porque apreciaba y respetaba el resultado de la labor realizada por el Consejo y la Secretaría con paciente cooperación.

39. Tras recordar que su Estado, en la nota WP/275, había presentado propuestas para enmendar el proyecto de Declaración consolidada y señalar las opiniones opuestas expresadas sobre los cambios propuestos por el Consejo a la Resolución A37-19 de la Asamblea, el Delegado de la Federación de Rusia manifestó su apoyo al establecimiento de un grupo de trabajo para examinar el proyecto de texto, como había sugerido el Delegado de la Arabia Saudita y apoyado el Delegado del Brasil. Su delegación estaba dispuesta a participar activamente en la labor de dicho grupo.

40. En reconocimiento de las diversas iniciativas de los Estados miembros de la OACI y la industria para aumentar la sostenibilidad del transporte aéreo, el Delegado de Guatemala subrayó que los efectos del cambio climático se habían convertido en multiplicadores de las asimetrías, habían exacerbado el nivel de pobreza e impedían el desarrollo de los Estados vulnerables. Señaló que Guatemala, como otros Estados de América Central y algunos del Caribe, en los últimos años había sido incluido en la lista de la CMNUCC de Estados más vulnerables a los efectos del cambio climático. Recordó las importantes iniciativas emprendidas por la OACI respecto a los planes de acción de los Estados y el importante progreso logrado por la industria en materia de combustibles de aviación, y destacó que era posible a la vez que necesario lograr avances en otros ámbitos mientras continuaban las deliberaciones sobre un plan mundial de MBM. Puso de relieve que la aviación liberaba a la atmósfera unos 540 millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> cada año y afirmó que sería un desafío reducirlas sin medidas complementarias como las MBM.

41. Tras manifestar su apoyo al mencionado proyecto de Declaración consolidada, el Delegado de Guatemala convino con otros oradores en que presentaba una oportunidad de progresar. No obstante, aunque su Estado respetaba la soberanía de los Estados, no apoyaba la elaboración de MBM nacionales o regionales independientes, al considerar que dificultarían el logro de un plan mundial de MBM. Es más, Guatemala confiaba plenamente en que la OACI encontraría una solución mundial al problema mundial de los impactos ambientales de la aviación sobre el clima. El Delegado de Guatemala observó que el Consejo y el CAEP tenían mucho por hacer y subrayó la necesidad de que este último analizara y definiera factores clave, como: la aplicación de los principios rectores para el diseño y la aplicación de las MBM a la aviación internacional; la metodología para contabilizar las emisiones de la aviación; los planes de compensación de emisiones de carbono, incluidos mecanismos de flexibilidad; formas de evitar la distorsión del mercado; y formas de garantizar recursos sostenibles para la mitigación de los efectos del cambio climático y la adaptación al mismo en los Estados más afectados.

42. Luego de señalar que las soluciones al problema ambiental del cambio climático eran de gran importancia para la humanidad porque afectaban a la propia existencia de la vida sobre la tierra, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) puso de relieve la necesidad de encontrar soluciones equilibradas y consensuadas con la cooperación de todos los Estados que no obstaculizaran el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Era un tema complejo con aspectos operacionales, económicos sociales y políticos. No obstante, todos perseguían un objetivo común. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) subrayó que su Estado lo consideraba un tema prioritario y observó que estaba incluido en la constitución de su Estado, así como en su plan de acción para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, que había presentado voluntariamente a la OACI. Ese plan contenía algunos de los elementos del conjunto de medidas convenidas por la Asamblea anterior y establecidas en el proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34, en particular medidas operacionales como la mejora de los servicios de gestión del tránsito aéreo (ATM), la mejora de los combustibles de aviación y la modernización de las flotas aeronáuticas nacionales.

43. Tras observar que el proyecto de Declaración consolidada reflejaba el compromiso alcanzado en relación con la aviación internacional y el cambio climático, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) indicó que coincidía con la política de su Estado de llegar a un consenso haciendo converger los intereses de todas las partes interesadas y respetando los principios del derecho internacional sobre aviación vigente, a saber, el Convenio de Chicago y la CMNUCC. Por esos motivos, su Estado apoyaba la nota WP/176 presentada por la Arabia Saudita, en particular su párrafo 5.1 c), en el que se instaba a poner

énfasis en medidas más eficaces para reducir las emisiones, distintas de las MBM, como medidas operacionales tales como la ATM, la modernización de las flotas y las mejoras en los sistemas de navegación aérea, puesto que existía acuerdo unánime respecto de tales medidas. Venezuela (República Bolivariana de) respetaba la soberanía de cada Estado sobre el espacio aéreo de su territorio tal como se establecía en el Artículo 1 del Convenio de Chicago, pero consideraba necesario contar con la cooperación y el consenso de todos los Estados para alcanzar el objetivo común, ya que tenían distintos enfoques. Al tiempo que reconocía los esfuerzos de la OACI por cumplir el mandato otorgado en virtud del Convenio de Chicago de garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, Venezuela (República Bolivariana de) mostró preocupación por que el desarrollo y la proliferación de MBM individuales y no armonizadas obstaculizara el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Dicho Estado estaba convencido de que podía encontrarse una solución mundial equilibrada y viable.

44. En apoyo a la nota WP/272 presentada por los 54 Estados de África, el Delegado de Túnez reafirmó el papel de liderazgo de la OACI en la elaboración de las medidas necesarias para reducir las emisiones de GEI de la aviación a nivel internacional, tarea que le había sido confiada en virtud de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto. Mantuvo que cualquier solución que no fuera de índole mundial tendría repercusiones negativas para las líneas aéreas y provocaría distorsiones del mercado.

45. Tras observar que la protección del medio ambiente era una cuestión de gran prioridad para su Gobierno, el Delegado de Indonesia subrayó el compromiso de este de participar activamente en la iniciativa mundial para mitigar el cambio climático y reducir las emisiones de GEI y contribuir a ella. Resaltó las diversas medidas de políticas y de ejecución adoptadas por Indonesia al respecto, descritas en la nota WP/165. Su Estado consideraba que, con arreglo al plan de acción para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> que había presentado a la OACI, se necesitaba un conjunto de medidas para lograr una reducción efectiva en las emisiones de la aviación. Aunque las MBM eran un elemento de ese conjunto, Indonesia prefería incluirlas en un plan mundial de MBM. La aviación civil era una actividad mundial que necesitaba un enfoque mundial. Indonesia comprendía plenamente la meta a la que aspiraban algunos Estados o grupos de Estados de aplicar MBM para la reducción pronta y efectiva de las emisiones de la aviación, pero consideraba que la proliferación de MBM nacionales y regionales unilaterales no era la mejor solución; en lugar de eso, el mejor camino a seguir sería un plan de MBM convenido a nivel mundial. Pese a que no consideraba el proyecto de Declaración consolidada como la solución ideal, en su texto sí que se preveía un conjunto de medidas entre las que figuraba el desarrollo de un plan mundial de MBM. Por ese motivo, Indonesia lo apoyaba plenamente. Sin embargo, en la labor futura para el desarrollo de ese plan, era necesario que el Consejo respondiera la cuestión importante de cómo mantener el desarrollo sostenible y el crecimiento de la industria de la aviación civil en todos los Estados, tanto desarrollados como en desarrollo.

46. Al manifestar su apoyo al proyecto de Declaración consolidada, el Delegado de Francia recalcó que era un texto de compromiso que: reflejaba un equilibrio aceptable en el contexto de los progresos logrados; establecía una estrategia coordinada para reducir las emisiones de la aviación mediante adelantos tecnológicos, medidas operacionales, MBM, combustibles alternativos sostenibles para la aviación y aliento para la elaboración de los planes de acción de los Estados; respetaba la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo y las especificidades de los Estados cuyo nivel de actividad de aviación producía pocas emisiones de CO<sub>2</sub>; y establecía una hoja de ruta precisa para la labor que debía realizarse en el trienio siguiente, sobre la que debía tomarse una decisión en la Asamblea siguiente, en 2016. Recordó las declaraciones formuladas por los Delegados de México, Burkina Faso, la República de Corea y Guatemala en las que se pedía a los Estados que se unieran y alcanzaran un consenso sobre la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático.

47. Al ser de un Estado miembro no perteneciente al Consejo, la Delegada de Nueva Zelanda había acudido a la Asamblea preparada para escuchar las deliberaciones y comprender mejor el compromiso definido en el proyecto de Declaración consolidada. Sin embargo, de las observaciones formuladas se deducía

claramente que compromiso no necesariamente equivalía a consenso. No obstante, eran alentadores el enfoque integral para mitigar el impacto de la aviación internacional en el cambio climático y la respuesta positiva de la industria de la aviación internacional a los desafíos. Por ello, su Estado apoyaba gran parte del proyecto de Declaración consolidada, como las disposiciones relativas a continuar la labor para elaborar un plan de MBM mundial. Haciéndose eco de los comentarios de la Delegada de los Estados Unidos sobre el párrafo 18, la Delegada de Nueva Zelandia indicó que su Estado no consideraba que el concepto definido en la CMNUCC de las CBDR pudiera trasladarse a la OACI sin causar ciertas dificultades en relación con los principios del Convenio de Chicago de no discriminación y oportunidades justas y equitativas para desarrollar la aviación internacional. En particular, Nueva Zelandia no consideraba que la división entre Estados desarrollados y en desarrollo fuera una base para determinar si podían aplicarse las SCRC. Además, no tenía claros los aspectos siguientes: cómo se había determinado el umbral *de minimis* del 1%; cuál sería su impacto potencial para la cobertura del plan mundial de MBM; y cuáles serían las posibles distorsiones del mercado.

48. Aunque el texto del proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34 no era el texto preferido de su Estado, el Delegado de Dinamarca indicó que, con arreglo a las deliberaciones de la Asamblea en curso y las anteriores, lo apoyaba incondicionalmente como el mejor camino a seguir, y probablemente el único.

49. El Delegado del Canadá observó que su Estado había intentado aplicar las metas y los objetivos que figuraban en la Resolución A37-19 de la Asamblea mediante su propio plan de acción sobre las emisiones de GEI de la aviación por conducto de una alianza que el Gobierno del Canadá había establecido con la industria. En ese plan de acción se reconocía la importante función que ejercerían las medidas tecnológicas y operacionales para resolver ese problema, tanto ahora como en el futuro. En ese sentido, el Canadá apoyaba el enfoque integral del proyecto de Declaración consolidada para encarar la cuestión de las emisiones de GEI de la aviación civil internacional en el marco de la OACI. Sin embargo, como otros Estados, el Canadá expresó preocupación por el párrafo 18 (umbral *de minimis* del 1%) y, en consecuencia, por el párrafo 17 (MBM nacionales y regionales) por los motivos explicados por otros Delegados, como las Delegadas de los Estados Unidos y Nueva Zelandia. Su Estado consideraba que el proyecto de Declaración consolidada se beneficiaría de nuevas deliberaciones en los días subsiguientes, en particular para responder a las preguntas planteadas por la Delegada de Nueva Zelandia. El Canadá también estaba preocupado por el precedente que podrían sentar los párrafos 18 y 17 y las consecuencias que podrían tener, que tal vez amenazaran la integridad de los esfuerzos durante los tres años siguientes encaminados a impulsar la labor sobre esta importante cuestión de las emisiones de GEI de la aviación.

50. Tras manifestar su apoyo a las notas WP/31, WP/32 y WP/33, el Delegado de la Argentina felicitó a la OACI por su labor en esos ámbitos y la instó a continuarla para demostrar que podía hacer frente a la tarea de alcanzar el Objetivo estratégico de la Organización relativo a la protección del medio ambiente. Agradeció al Delegado del Brasil la exhaustiva lista de inquietudes y objeciones de muchos Estados relativas al proyecto de Declaración consolidada (WP/34), y al Delegado de la India su análisis detallado de los párrafos 17 y 18 de ese texto. El Delegado de la Argentina se hizo eco del comentario formulado por el Delegado de México de que el proyecto de Declaración consolidada reflejaba los progresos alcanzados y subrayó que era resultado de una labor ardua, tanto dentro como fuera del Consejo, como había indicado el Delegado de Burkina Faso. Afirmó que la manera de alcanzar el consenso promovido por el Consejo en los dos períodos de sesiones anteriores se describía en la nota WP/176 presentada por la Arabia Saudita, que su Estado apoyaba firmemente. Resaltó el párrafo 3 de dicha nota, en el que se determinaban los problemas encarados en relación con la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, y el párrafo 5, donde se proponían varias medidas para solucionarlos. Tras afirmar que esas medidas constituían la ruta adecuada, el Delegado de la Argentina defendió que permitirían al Consejo presentar un trabajo maduro a la próxima Asamblea en 2016 para que decidiera. El Delegado de la Argentina explicó a continuación los cuatro hitos logrados por su Estado en relación con el impacto ambiental de las emisiones de la aviación sobre el clima: la ejecución exhaustiva de la primera fase del plan de acción de la Argentina para las actividades de reducción de las

emisiones de CO<sub>2</sub>; la renovación completa de la flota de sus líneas aéreas de referencia, que había dado lugar a una reducción importante del consumo de combustible; el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario sobre la producción de biocombustibles haciendo uso de los recursos propios de la Argentina; y la inversión multimillonaria en dólares en la reasignación del uso del espacio aéreo de la Argentina para optimizar la eficiencia.

51. El Delegado de Singapur instó encarecidamente a los Delegados a que dieran un pequeño paso atrás respecto de sus posturas ideológicas y sus principios y, en un espíritu de compromiso, se centraran en los resultados prácticos y el impacto del proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34 a fin de decidir si constituía un camino a seguir aceptable.

52. El Delegado de China encomió los enormes esfuerzos realizados desde la Asamblea anterior por la OACI, en particular por el HGCC, encaminados a impulsar la labor de reducción de las emisiones de la aviación internacional. Al observar que China, un Estado en desarrollo, había sido coherente en su posición fundamental sobre ese tema, indicó que apoyaba el papel de liderazgo de la OACI en el tratamiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación mediante un mecanismo multilateral cuyos fundamentos jurídicos básicos eran la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. En general, China consideraba que el proyecto de Declaración consolidada debería equilibrar las inquietudes de todas las partes y procurar alcanzar el máximo común denominador. Cabía recordar que esas resoluciones no eran jurídicamente vinculantes y que su viabilidad y eficacia dependían de que fueran ampliamente reconocidas por los Estados miembros de la OACI. Por tanto, se debía dar importancia a las preocupaciones de los Estados en desarrollo. Además, el proyecto de Declaración consolidada debería alcanzar un equilibrio entre todos los aspectos, en lugar de resaltar las MBM, que no eran más que una medida complementaria del conjunto de medidas. Era necesario plantear un conjunto de medidas al tiempo que se avanzaba en la cuestión de las MBM. Deberían lograrse progresos concretos en el apoyo del acceso de los Estados a la financiación, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad.

53. En referencia al texto del proyecto de Declaración consolidada y a la meta del crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, China apoyaba el establecimiento de metas de reducción para las emisiones de la aviación internacional. Sin embargo, cabía especificar que los Estados desarrollados debían asumir el liderazgo de reducir esas emisiones a fin de compensar el crecimiento de las emisiones de los Estados en desarrollo. Es más, la aplicación de una MBM nacional o regional a otro Estado debía ser aceptada por este en consultas. Tras subrayar que, durante casi 70 años y bajo el liderazgo de la OACI, la aviación civil internacional había operado con regularidad y se había desarrollado ordenadamente gracias al respeto del principio de soberanía nacional sobre el espacio aéreo consagrado en el Convenio de Chicago, China puso de relieve que la OACI debería aprovechar esas prácticas satisfactorias al diseñar el plan mundial de MBM. Apoyaba la promoción de ese plan mundial, siempre que tuviera fundamentos firmes. Primero deberían realizarse estudios de viabilidad detallados para evaluar el impacto del plan mundial de MBM para el desarrollo de la aviación internacional, especialmente en los Estados en desarrollo, a fin de lograr un progreso constante. Era necesario no saltar a conclusiones y actuar despacio y con buena letra. Respecto a las metas de reducción de las emisiones, China consideraba que las MBM y el plan mundial de MBM debían reflejar el principio de las CBDR, así como el principio de las SCRC, para los Estados en desarrollo. Participaría activamente en las deliberaciones subsiguientes para encontrar una solución en un espíritu de cooperación y compromiso.

54. Luego de reiterar la postura expresada por la Ministra de Transporte de Sudáfrica durante la tercera sesión de la Plenaria (P/3) celebrada el día anterior, el Delegado de Sudáfrica subrayó el apoyo de su Estado a un enfoque integral sobre el cambio climático en el sector de la aviación. Para ello se necesitarían varios enfoques, como un conjunto de medidas en el cual las MBM fueran solamente complementarias a otras, por ejemplo transferencia de tecnología, mejoras operacionales y de infraestructura, medidas financieras y creación de capacidad. Sudáfrica era de la opinión de que el principio de las CBDR y las capacidades respectivas, el principio de la equidad, la noción de desarrollo sostenible y el aspecto de la integridad del



medio ambiente deberían respetarse en el uso de cualquier medida relacionada con el cambio climático. Se oponía firmemente a la aplicación de medidas unilaterales a la aviación civil internacional en relación con el cambio climático, así como a intenciones similares en otros sectores. La aplicación de tales medidas sería una injerencia en el derecho soberano de los Estados, por lo que había que desalentarla. Sudáfrica consideraba que, en lugar de ello, cabía hacer hincapié en el principio del multilateralismo y apreciaba que se estuviera debatiendo en la OACI la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático. También apreciaba la labor permanente de la Organización en la prestación de asistencia a los Estados en desarrollo, especialmente en la preparación y ejecución de los planes de acción para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Apoyaba plenamente la presentación de esos planes de acción a la OACI con carácter voluntario. Sudáfrica respaldaba, además, la necesidad de nuevos estudios, tal como se indicaba en la Resolución A37-19 de la Asamblea, para adoptar una decisión fundamentada sobre la índole de las MBM que debían seguirse.

55. Tras poner de relieve la necesidad de continuar limitando o reduciendo las emisiones de la aviación civil internacional que afectaban al clima, la Delegada del Perú indicó que el proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34 podía servir como base para avanzar. Su Estado estaba dispuesto a considerar posibles MBM a nivel mundial. Era de la opinión de que las MBM formaban parte de un conjunto de medidas y no eran más que medidas económicas complementarias y temporales. Ese carácter temporal debía reflejarse claramente en el proyecto de Declaración consolidada. Es más, dicha Declaración debería contener una cláusula de suspensión por la cual se pudiera interrumpir la aplicación de las MBM si el sector de la aviación cumpliera sus obligaciones ambientales mediante la aplicación de otras medidas del conjunto. La Delegada del Perú podría facilitar a la Secretaría el proyecto de texto correspondiente.

56. La Delegada del Perú señaló que su Estado consideraba poco realista indicar en el párrafo 4 de la Declaración consolidada que no sentaba precedente ni prejuzgaba los resultados de las negociaciones que se llevaran a cabo en el contexto de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto, ya que el Perú tenía una sola postura acerca del medio ambiente en todos los foros internacionales en los que participaba. Además, el Perú era de la opinión de que el párrafo 7 debilitaba la relación natural existente entre el concepto de las SCRC y los Estados en desarrollo al hacer referencia a las SCRC de los Estados y mencionar las de los Estados en desarrollo solamente como caso especial (“en especial las de los países en desarrollo”). Consideraba que el párrafo 6 correspondiente de la Resolución A37-19 de la Asamblea era preferible, ya que solamente hacía referencia a las SCRC de los Estados en desarrollo [véase el subpárrafo a)]. También preocupaba al Perú que el párrafo 21 b) no hiciera referencia a las SCRC de los Estados en desarrollo y que el párrafo 22 se refiriera a ellas solo como caso especial (“en particular las de los Estados en desarrollo”). En lo relativo al párrafo 16, el Perú afirmó la importancia de conservar la frase “y a que emprendan consultas bilaterales o multilaterales constructivas y negociaciones con otros Estados para lograr un acuerdo” porque implicaba el concepto de consentimiento mutuo para la aplicación de las MBM.

57. El Delegado del Japón señaló que su Estado apoyaba el proyecto de Declaración consolidada, aunque tal vez no fuera perfecto y podría tener cabida para algunas modificaciones de menor importancia. Era el resultado de deliberaciones perceptivas y se basaba en las distintas opiniones de los Estados miembros. El proyecto de Declaración consolidada también constituía un conjunto integral de medidas para encarar el impacto ambiental de las emisiones de la aviación sobre el clima. Aunque el Japón tenía algunas inquietudes, como respecto al párrafo 18, ya puestas de manifiesto por la Delegada de los Estados Unidos, entre otros, consideraba que el proyecto de Declaración consolidada era una excelente vía para el futuro y que las deliberaciones al respecto debían continuar de manera eficaz para alcanzar un acuerdo sobre un texto definitivo.

58. El Delegado de Lituania subrayó que los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC apoyaban el proyecto de Declaración consolidada al considerarlo el mejor conjunto de compromiso posible.

59. El Delegado de Malasia observó que su Estado respaldaba el proyecto de Declaración consolidada, en particular la labor relativa a un plan mundial de MBM para su examen en la Asamblea siguiente, en 2016, lo que no perjudicaría los resultados de las citadas negociaciones en el seno de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto. Malasia apoyó el requisito de tener en cuenta las SCRC al emprender iniciativas para encarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional y puso de relieve que la aplicación de ese principio debía respetar la no discriminación entre explotadores de aeronaves y evitar distorsiones del mercado.

60. Luego de manifestar su apoyo a las notas presentadas por la Arabia Saudita (WP/176) y la Federación de Rusia (WP/275), el Delegado of Bolivia (Estado Plurinacional de) subrayó que, en la lucha en curso por la supervivencia del planeta, las acciones destinadas a garantizar el bienestar actual no podían afectar al bienestar futuro, ya que eso crearía problemas para las generaciones venideras. Así, la solución no podía ser de índole estrictamente económica: también tenía que generar una reducción significativa en el nivel de contaminación. Al explicar algunas de las medidas que estaba adoptando su Estado, el Delegado de Bolivia (Estado Plurinacional de) señaló que la prohibición de importar aeronaves usadas había hecho que los explotadores de aeronaves equiparan a las flotas con las tecnologías aeronáuticas más avanzadas. Su Estado estaba ejecutando un nuevo plan de navegación aérea destinado a hacer el uso más eficiente de su espacio aéreo.

61. Tras brindar también apoyo a las notas WP/176 y WP/275, así como a la nota WP/305 presentada por el Brasil, el Delegado de Egipto hizo hincapié en la necesidad de prestar atención a los Estados en desarrollo y evitar un aumento de su carga económica. Su Estado no apoyaba la aplicación de medidas unilaterales sin un acuerdo para salvaguardar los intereses de los Estados en desarrollo. Igualmente, Egipto consideraba necesario: llevar a cabo estudios a fin de determinar el impacto de los ambiciosos objetivos ambientales del proyecto de Declaración consolidada para los Estados en desarrollo, y asegurar que se respetaran los principios de las CBDR y las SCRC. Todas las iniciativas de la OACI al respecto eran de agradecer.

62. El Delegado de Sri Lanka señaló que su Estado reconocía la necesidad de avanzar, por lo que apoyaba, en principio, el contenido del proyecto de Declaración consolidada. No obstante, consideraba que algunos de sus párrafos, especialmente los párrafos 17 y 18, necesitaban un nuevo examen atento con un enfoque equilibrado. Sri Lanka respaldaba la postura de la India y China, expresadas en las notas WP/346 Revisión núm. 1 y WP/183, respectivamente, y sugería analizar atentamente también las recomendaciones de la Federación de Rusia sobre las MBM presentadas en la nota WP/250. Sri Lanka respaldó muchas otras notas y observaciones, y apoyó la opinión expresada por el Delegado de Singapur como el camino que se debía seguir.

63. El Delegado de Bangladesh señaló que, aunque su Estado apreciaba los esfuerzos que estaba realizando la OACI, entre otros, para luchar contra la degradación del medio ambiente provocada por las emisiones de la aviación, tenía reservas sobre los párrafos 17, 18 y 19 del proyecto de Declaración consolidada. Consideraba que, independientemente de cuáles fueran, las medidas adoptadas debían ser correctivas y no punitivas. Dado que muchos Estados habían planteado inquietudes, era necesario examinar la cuestión de las MBM. El Delegado de Bangladesh puso de relieve que la obligación moral de la OACI, en calidad de foro internacional, de resolver las preocupaciones de los Estados en desarrollo trascendía las opiniones impuestas por los Estados desarrollados. Al destacar que no era solamente la aviación civil, sino también la aviación militar, la que contribuía a la contaminación del medio ambiente con emisiones de CO<sub>2</sub>, subrayó la necesidad de considerar las MBM de manera holística, teniendo en cuenta las opiniones de los países en desarrollo.

64. El Delegado de Noruega subrayó la necesidad de que todos los Estados hicieran más, y lo hicieran rápido, para alcanzar el objetivo convenido en la CMNUCC de mantener el calentamiento mundial

por debajo de 2 °C. Su Estado apoyaba un enfoque integral para reducir los impactos de la aviación internacional sobre el clima, por lo que respaldaba la nota WP/108 presentada por los Estados Unidos y la nota WP/83 [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)] presentada por los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC, que subrayaban el potencial de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. En vista de las incertidumbres relativas a sus costos y beneficios, Noruega consideraba que la OACI debía ejercer un papel importante en el intercambio de información y mejores prácticas acerca de esos combustibles alternativos. En relación con las MBM, Noruega se hizo eco de todos los Estados que habían hecho un llamamiento en favor de la voluntad de compromiso. Los citados Estados europeos, así como otros muchos, habían avanzado considerablemente sus posturas a fin de llegar a un compromiso, lo que se reflejaba en el proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34. Noruega deseaba que más Estados mostraran la misma voluntad de llegar a un compromiso.

65. El Delegado del Paraguay señaló que su Estado reconocía la labor continua de la OACI para proteger el medio ambiente, como se reflejaba en la nota WP/34, por lo que apoyaba el proyecto de Declaración consolidada. El Paraguay apoyaba, en particular, el párrafo 13, en el cual se alentaba a los Estados que ya habían presentado sus planes de acción para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> a compartir la información que contenían y a forjar alianzas con otros Estados miembros en aras de respaldar a aquellos que aún no los hubieran preparado. Aunque el Paraguay consideraba que el proyecto de Declaración consolidada podía mejorarse, afirmaba que era una buena base para el desarrollo de un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

66. El Presidente del Comité Ejecutivo ofreció a continuación un resumen de las deliberaciones que se habían celebrado durante las sesiones tercera y cuarta del Comité sobre los siete temas examinados en relación con la segunda parte de la cuestión 17 del orden del día sobre el cambio climático, que se incluiría en el informe del Comité a la Plenaria. Observó que, en general, no cabía duda de que era necesario reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y que la OACI era el foro apropiado para definir la política al respecto. En relación con la cuestión de los **combustibles alternativos sostenibles para la aviación**, el Comité convenía en el apoyo continuo a la política de la OACI, reflejada en los párrafos 34 y 35 del proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34. Las dificultades que se presentaban en el desarrollo y uso de combustibles alternativos, como la seguridad alimentaria, debían tenerse en cuenta en el análisis previsto de la OACI, al igual que las contribuciones que debían aportar los Estados miembros. En conclusión, el Comité Ejecutivo convino en recomendar a la Asamblea la acción propuesta en el resumen de la nota WP/28 presentada por el Consejo.

67. En relación con los **planes de acción de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>**, el Presidente observó que iniciativas satisfactorias habían contribuido positivamente a la aplicación de la política de limitar o reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Se propuso continuar esa política, mejorando simultáneamente la calidad y la transparencia de esos planes de acción, y promoviendo la cooperación entre los Estados y con otras organizaciones para su elaboración y ejecución. Las acciones propuestas en el resumen de la nota WP/30 presentada por el Consejo no habían dado lugar a ninguna dificultad, por lo que se recomendaron a la Asamblea para su aprobación.

68. En lo relativo a la **asistencia a los Estados**, el Presidente observó que las medidas emprendidas por la OACI (simposios, seminarios prácticos, publicación de informes anuales, etc.) descritas en la nota WP/31 habían tenido buena acogida, al igual que la información suplementaria facilitada por el Secretario General, entre otras cosas, la aprobación y financiación por el FMAM del concepto del proyecto *Transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional* presentado por la OACI, y la firma por la OACI y la Comisión Europea de una carta de intenciones para el proyecto conjunto de asistencia con la UE titulado *Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*. El Comité también había acordado las acciones propuestas en los resúmenes de las notas WP/32 sobre las **novedades en otros órganos de las Naciones Unidas y organizaciones**

**internacionales** y WP/33 sobre la **iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas**. Esto quedaría reflejado en el informe del Comité.

69. El Presidente señaló que había un convencimiento común de que era necesario intentar avanzar más en el ámbito de las **MBM**. Había un claro apoyo a la definición de un plan mundial de MBM para su presentación a la siguiente Asamblea en 2016. Sin embargo, aún se observaban distintas posturas sobre varios elementos del proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/34. Como habían destacado varios oradores, ese texto era un compromiso. Aunque nadie estaba totalmente satisfecho, tampoco nadie se oponía completamente. El proyecto de Declaración consolidada constituía, así, una base para el compromiso que cabía conservar. Tras recordar que había sido aprobado por el Consejo, que recomendó su adopción por la Asamblea, el Presidente subrayó que eso representaba un progreso importante en comparación con la Asamblea anterior, en 2010, en la que no hubo ninguna propuesta del Consejo y el Secretario General había tenido que presentar un proyecto de Declaración consolidada a la Asamblea para su adopción. El Presidente puso de relieve la necesidad de conservar también el beneficio de la enorme cantidad de trabajo que había hecho el Consejo, así como la Secretaría, los expertos y el HGCC, aunque este último no hubiera llegado a ningún acuerdo sobre un proyecto de texto.

70. A fin de superar las opiniones divergentes y mejorar así el compromiso contenido en el proyecto de Declaración consolidada, lo que permitiría a la Asamblea adoptar la mejor decisión posible, el Presidente sugirió celebrar consultas bilaterales oficiosas con varios Estados con responsabilidades regionales el viernes 27 de septiembre de 2013 y el sábado 28 de septiembre de 2013, por la tarde, y el Comité Ejecutivo acordó hacerlo. Se pidió que, en el espíritu de compromiso evocado por el Delegado de Singapur, cada uno propusiera posturas más avanzadas que las expresadas durante las sesiones tercera y cuarta del Comité. Posteriormente el Presidente, con la asistencia del Secretario y el Presidente del Consejo, resumiría las diversas propuestas de enmiendas al proyecto de Declaración consolidada y las presentaría a los mismos Estados para su examen antes de que fueran consideradas por el Comité Ejecutivo en el marco de su proyecto de informe a la Asamblea en relación con la cuestión 17 del orden del día.

71. Tras recordar que la propuesta formulada por el Delegado de la Arabia Saudita de establecer un grupo de trabajo encargado de revisar el proyecto de Declaración consolidada había sido apoyada por varios Delegados, el Delegado de China afirmó que era un mejor método, porque los Estados que no participaran en las consultas bilaterales oficiosas previstas no se considerarían partícipes del texto revisado resultante. Con arreglo a experiencias pasadas, en las que se observaron dificultades de intentar llegar a un acuerdo en un grupo sobre aspectos muy delicados y sensibles de la aviación internacional y el cambio climático, el Presidente aseguró al Delegado que todos los Estados tendrían la oportunidad de examinar el proyecto revisado de Declaración consolidada durante la siguiente sesión del Comité.

72. Luego de respaldar el resumen del Presidente, así como su propuesta, el Delegado de México recordó que muchos Delegados que habían hecho uso de la palabra habían defendido aceptar el proyecto de Declaración consolidada en su forma en ese momento. Subrayó que solamente los Delegados que tenían dificultades con algunas de las disposiciones del texto necesitaban participar en las consultas bilaterales oficiosas previstas con miras a alcanzar la mejor solución de compromiso posible.

73. Se levantó la sesión a las 1715 horas.

**Acta de la quinta sesión**  
(viernes, 27 de septiembre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 22: Gestión de recursos humanos
2. Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI
  - *Situación relativa al personal de la OACI*
  - Nota de información presentada por China
3. Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI
  - *Enmienda del Artículo 63 del Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional para incluir el uso del idioma chino*
  - *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI – Mejoramiento de la gestión de la información*
  - *Prestación de servicios de idiomas*
  - Nota presentada por la Federación de Rusia
  - Nota presentada por Francia y Arabia Saudita, Burkina Faso, Camerún, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Marruecos y Ucrania
  - Nota presentada por los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
4. Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo
  - *Actualización de la Resolución A22-4 de la Asamblea (Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos)*
  - *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*
  - Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
  - *Política sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*
  - Nota presentada por España (en colaboración con Argentina, Cabo Verde, Finlandia, Francia, Italia, México y Portugal)

- Nota de información presentada por Air Crash Victims Families Group
- Nota presentada por Colombia
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- *Política sobre avales y memorandos de entendimiento (MOU) con terceros*
- Nota presentada por Colombia
- *Ajuste de los Objetivos estratégicos de la OACI con los Estados miembros y mecanismo para informar sobre el progreso*
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos

5. Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica

- *Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación y programa de trabajo propuesto para el próximo trienio*
- *Novedades relativas al Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y al directorio de claves públicas (PKD)*
- *Propuesta relativa a una Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)*
- Nota presentada por la República de Corea
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
- Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
- Nota presentada por la Organización Mundial del Turismo (OMT)
- Nota de información presentada por Chile
- Nota de información presentada por China
- Nota de información presentada por la República de Corea
- *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### Cuestión 22: Gestión de recursos humanos

1. El Director de la Dirección de Administración y Servicios (D/ADB) presentó la nota WP/75, en la que se resumían, entre otras cosas, las iniciativas en curso destinadas a mejorar la gestión de los recursos humanos en la OACI y se determinaban algunas iniciativas prioritarias al respecto para el futuro. En el documento se resaltaba lo siguiente: la mejora de la aplicación operacional de la *Política sobre el empleo de consultores y contratistas individuales*; el refuerzo de la medición del desempeño y los mecanismos de evaluación; la ampliación de las oportunidades de aprendizaje e instrucción para fortalecer las aptitudes administrativas y técnicas, y los conocimientos especializados del personal; la aplicación de medidas proactivas de difusión para encontrar y atraer candidatos cualificados para trabajar en la Organización en el futuro, como el establecimiento del Programa de jóvenes profesionales de la aviación, el lanzamiento de un Programa de pasantías en el ámbito de la aviación y el diseño de un Programa de becas; y la modernización de los procesos institucionales relativos a recursos humanos paralelamente a la implementación de mejoras en la automatización para aumentar la eficiencia y atender mejor las necesidades programáticas. Algunas de las iniciativas prioritarias para acciones futuras explicadas en la nota fueron: el desarrollo de un marco estratégico para la gestión de recursos humanos; la implantación de un sistema integrado de gestión de la actuación profesional, apoyado por el desarrollo y la movilidad del personal; la combinación de planificación de la fuerza laboral, planificación de la sucesión, gestión de talentos, y estrategias y políticas de diversidad; y la modernización continua de los procesos de recursos humanos. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de las reformas en curso y de las medidas tomadas por la Organización para mejorar la gestión de los recursos humanos; y respaldar las iniciativas prioritarias y las medidas futuras identificadas para mejorar la gestión de los recursos humanos en el trienio siguiente.

2. Tras expresar el aprecio de su Estado por la asistencia brindada por la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI y la Oficina regional de Asia y Pacífico en Bangkok (Tailandia) para la rectificación de su preocupación significativa de seguridad operacional (SSC), el Delegado de Bangladesh señaló que una de las lecciones aprendidas había sido la necesidad de que la dotación de personal de un órgano regulador se mantuviera a un nivel sostenible constante según las competencias basadas en la actuación profesional. Era importante garantizar que los profesionales de la aviación de todos los órganos reguladores tuvieran las aptitudes y los conocimientos exigidos para seguir el ritmo del fenomenal crecimiento previsto en la aviación durante los dos decenios siguientes, a fin de garantizar la seguridad permanente, tanto operacional como de la aviación, en la aviación civil internacional. Por tanto, era necesario formular un plan para el desarrollo de los profesionales de la aviación sobre una base regional, subregional y nacional. Puesto que los Estados que tenían un alto nivel de actividad aeronáutica tal vez no contaran con un número suficiente de miembros del personal competentes y cualificados, Bangladesh sugirió que las Oficinas regionales de la OACI y los proyectos de Desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) fueran más proactivos en la oferta de expertos, consultores, auditores, inspectores, etc. Eso impediría que los Estados dependieran en exceso del apoyo prestado por la TCB al respecto y garantizaría una mayor eficiencia y eficacia de los recursos humanos de manera mucho más rápida y mundial. Bangladesh apoyaba la acción propuesta por el Consejo en la nota WP/75, así como las de las notas WP/76 y WP/74, que se examinarían más tarde en la misma sesión.

3. Dada la ausencia de nuevas observaciones, el Comité Ejecutivo acordó recomendar la acción mencionada propuesta en el resumen de la nota WP/75 a la Plenaria para su aprobación.

**Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI**

4. El Director de la Dirección de Administración y Servicios (D/ADB) presentó la nota WP/76, en la que se informaba sobre la situación de la diversidad entre el personal de la OACI correspondiente a 2010, 2011 y 2012, y se incluía información sobre la representación geográfica equitativa (RGE) y el género, así como un análisis de los nombramientos del personal de las categorías profesional y superior, y datos pertinentes de recursos humanos. La nota resaltaba, entre otras cosas, que se había dado una disminución del número total de personal y un desplazamiento notable desde contratos permanentes hasta nombramientos de plazo fijo. Además, hubo un aumento de ocho Estados miembros en la representación en puestos sujetos a la RGE, con lo que el total ascendía a 79. Aunque la representación total de mujeres en las categorías profesional y superior seguía siendo un desafío, pues eran mujeres aproximadamente el 31% de miembros del personal de la OACI, esa cifra estaba dentro de la gama de porcentajes de otros organismos técnicos especializados de las Naciones Unidas. El porcentaje de nombramientos de mujeres superaba el promedio de candidatas en los puestos profesionales, pero se necesitaban iniciativas más proactivas de difusión y de otros tipos. Los datos demográficos de edad y proyecciones de jubilaciones para el personal de categoría profesional (23% para el 31 de diciembre de 2016) ofrecían a la OACI una oportunidad única de solucionar el desequilibrio geográfico, lo que iría de la mano con la salvaguarda de los conocimientos institucionales mediante la planificación de la sucesión oportuna y calibrada. También habría oportunidades de rejuvenecer la categoría de servicios generales, ya que el 15% de ese personal se jubilaría a finales del trienio 2014-2016. La nota describía también medidas futuras que se emprenderían en ese trienio relacionadas con la fuerza laboral y la planificación de la sucesión, la gestión de talentos, la mejora de las políticas y los procedimientos de contratación, la rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas de diversidad, y el fortalecimiento de la divulgación y las oportunidades de desarrollo, con el objetivo de tener una representación geográfica lo más amplia posible y de trabajar al mismo tiempo para mejorar el equilibrio de género.

5. Se invitaba a la Asamblea a respaldar las medidas futuras propuestas relativas a: planificación de la fuerza laboral, comprendida la elaboración de estrategias y procedimientos de planificación de la sucesión que se integraran en políticas de movilidad y desarrollo del personal; estrategias de gestión de talentos destinadas a definir, obtener y retener las competencias correctas en el momento propicio, asegurando al mismo tiempo que estas estrategias estuvieran interrelacionadas con las estrategias y medidas institucionales destinadas a captar, compartir y transferir memoria institucional y conocimientos; fortalecimiento de las políticas y los procedimientos de contratación y de los procesos internos de supervisión y rendición de cuentas para alcanzar metas de diversidad; y reforzamiento de las oportunidades de divulgación y desarrollo con respecto a candidatos de las categorías profesional y superior de Estados no representados o representados por debajo del nivel adecuado, así como a candidatas.

6. Se tomó nota de que China había presentado la nota de información WP/226 relativa al personal en régimen de adscripción proporcionado por su Administración de Aviación Civil (CAAC) en apoyo de las operaciones de la OACI durante el período de 2011 a 2015.

7. En tanto que apoyaba la acción propuesta en la nota WP/76, el Delegado de la Federación de Rusia resaltó que el 7% de los puestos vacantes no se habían llenado durante el trienio en curso. Aunque era consciente de que se habían dejado vacantes para lograr ahorros de costos, hizo hincapié en que se había necesitado contratar a personal con contratos de corta duración, lo que inevitablemente daba lugar a una disminución de la eficiencia y la eficacia de la Organización. El Delegado de la Federación de Rusia subrayó que las vacantes eran resultado de una planificación inadecuada de la fuerza de trabajo o de otros factores que cabía examinar detalladamente a fin de mejorar la eficiencia y la eficacia de la OACI. Tras expresar el apoyo incondicional de su Estado al principio de igualdad de género, puso de relieve que ello no solo implicaba la igualdad numérica entre hombres y mujeres en la Secretaría, sino también la ausencia de discriminación contra las candidatas durante el proceso de contratación.



8. Luego de indicar que su Estado apoyaba igualmente la nota, la Delegada de Austria observó que su país acogía con agrado todas las iniciativas aplicadas para reforzar el porcentaje de mujeres representadas en la Secretaría de la OACI. Mientras que la representación general de mujeres en la categoría de servicios generales era del 79%, en las categorías profesional y superior había disminuido ligeramente hasta el 31%. Dado que la OACI ocupaba el puesto número 30 de 35 organizaciones de las Naciones Unidas en términos de representación de mujeres en las categorías profesional y superior, Austria apreciaba enormemente las iniciativas propuestas en la nota WP/76, como la inclusión de medidas proactivas en la política de contratación y la cooperación con los Estados miembros para alentar a las candidatas a presentarse para esos puestos de categoría superior. La meta común de la Secretaría y los Estados miembros debería ser no solo mejorar la representación de mujeres en puestos de las categorías profesional y superior de la OACI, sino también lograr que la Organización fuera un modelo para el sector de la aviación al respecto.

9. El Delegado de Bangladesh reiteró el apoyo de su Estado a la nota y la acción propuesta.

10. Tomando en cuenta las observaciones formuladas, el Comité Ejecutivo acordó recomendar a la Plenaria la mencionada acción propuesta en el resumen de la nota WP/76.

#### **Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

*Enmienda del Artículo 63 del Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional para incluir el uso del idioma chino*

11. Al presentar la nota WP/6 sobre el asunto indicado, el Director de la Dirección de Administración y Servicios (D/ADB) recordó que la Asamblea, en su 22º período de sesiones, había aprobado la recomendación del Consejo de que: se adoptara el idioma chino como uno de los idiomas de trabajo de la OACI; y el idioma chino se introdujera progresivamente y que, como primera etapa, se tomaran las medidas necesarias para utilizar el idioma chino para la interpretación oral en los períodos de sesiones de la Asamblea. Dicha decisión fue debidamente aplicada y desde entonces, en los períodos de sesiones de la Asamblea se habían prestado servicios de interpretación en chino. Además, de conformidad con la Resolución A31-16 de la Asamblea (*Ampliación del uso del idioma chino en la OACI*), desde el 34º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea se había proporcionado la documentación en chino. Se invitaba a la Asamblea a aprobar la enmienda del Artículo 63 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600) que figuraba en el Apéndice de la nota WP/6 para incluir el uso del chino en los idiomas de la documentación, con arreglo a las mencionadas decisiones anteriores de la Asamblea.

12. Dada la ausencia de comentarios, el Comité Ejecutivo convino en recomendar a la Plenaria la mencionada acción propuesta en el resumen de la nota WP/6.

*Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI –  
Mejoramiento de la gestión de la información*

13. El Director de la Dirección de Administración y Servicios (D/ADB) presentó la nota WP/74, en la que se informaba sobre los logros y el progreso alcanzados por los órganos rectores y la Secretaría en el mejoramiento de la eficiencia y eficacia de la OACI, así como sobre las acciones en curso, y se identificaban medidas para seguir mejorando en el trienio 2014-2016. En la nota se resaltaban: el mejoramiento de las comunicaciones con los Estados miembros mediante la amplia difusión de información; y el mejoramiento de

los métodos y procedimientos de trabajo en toda la Organización, apoyados con automatización de tareas administrativas y la aplicación de varias herramientas de tecnología de la información (IT). Entre las actividades que se emprenderían en el trienio siguiente figuraban: la puesta en marcha de un Sistema de gestión de documentos y registros electrónicos (EDMRS) integral; la revisión continua del marco normativo para la administración de los recursos humanos de la OACI y el establecimiento de un marco bien calibrado de delegación de autoridad; el establecimiento de un almacén de datos institucionales (EDW); y el perfeccionamiento de las herramientas electrónicas de comunicación. Esas iniciativas demostraban el compromiso de la OACI con la mejora de su eficiencia y eficacia, y sus esfuerzos ininterrumpidos por responder a las recomendaciones de los Estados miembros. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota del progreso logrado en el mejoramiento de la eficiencia y la eficacia de la Organización; y respaldar medidas para seguir mejorando en el trienio 2014-2016.

14. El Delegado de los Estados Unidos indicó que, aunque su Estado apoyaba plenamente la acción propuesta en la nota WP/74, consideraba que había otro tema que debía tratarse. Recordando que se habían celebrado tres conferencias de alto nivel de extrema importancia en fechas muy próximas con anterioridad a la Asamblea y en preparación de esta [la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLSC) (Montreal, 12 a 14 de septiembre de 2012); la Duodécima Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) (Montreal, 19 a 30 de noviembre de 2012); y la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Montreal, 18 a 22 de marzo de 2013)], subrayó lo costosas que habían sido, en conjunto, tanto para la Organización como para los Estados miembros participantes. El Delegado de los Estados Unidos puso de relieve también que un alto porcentaje de los Ministros que habían asistido a las citadas conferencias también asistían a la Asamblea, y que las recomendaciones de las conferencias se presentaban por medio del Consejo a la Asamblea y, por consiguiente, a las mismas personas que las habían formulado en primer lugar. Por tanto, sugirió como medida adicional que la Asamblea pidiera al Consejo que examinara el proceso de preparación de las Asambleas y los costos y la eficiencia conexos, y determinara la forma de mantener la eficacia de la OACI mejorando además su eficiencia, en beneficio de la Organización y sus Estados miembros.

15. El Delegado de la Federación de Rusia se hizo partícipe de esa opinión. Su Estado observó con satisfacción el progreso alcanzado en la mejora de la eficiencia y la eficacia de la OACI, en particular la reducción del 90% en la distribución de documentos para los órganos rectores, que había permitido un ahorro de costos de aproximadamente 1 millón CAD al año.

16. El Delegado de Bangladesh reiteró el apoyo de su Estado a las recomendaciones que figuraban en la nota WP/74.

17. El Delegado del Ecuador respaldó la medida propuesta en la nota, así como las observaciones formuladas por los Delegados de los Estados Unidos y la Federación de Rusia. Encomió a la Secretaría por mantener a la OACI en la vanguardia tecnológica, lo que permitía la distribución inmediata de la información a los Estados miembros al tiempo que reducía los costos gracias al menor consumo de papel. El Delegado del Ecuador felicitó también al Consejo por sus orientaciones detalladas para el aumento de la eficacia y la eficiencia de la Organización.

18. Aplaudiendo también las mejoras ya realizadas y las previstas para mejorar la eficacia y la eficiencia de la OACI, la Delegada de Australia compartió las inquietudes expresadas por el Delegado de los Estados Unidos sobre la eficacia de celebrar tres importantes conferencias de alto nivel antes de la Asamblea. Se mostró de acuerdo en que el Consejo debía examinar el proceso de preparación de las Asambleas y sugirió que examinara también la estructura de la Asamblea, incluida la metodología en curso para elaborar proyectos de resolución, cuestión planteada previamente por el Presidente de la Asamblea (P/2).

19. El Delegado de Guatemala hizo hincapié en que los esfuerzos realizados para aumentar la eficiencia y la eficacia de la Organización optimizando el uso de sus recursos, además de ofrecer muchos beneficios económicos, también ofrecía importantes beneficios ambientales.

20. Al resumir las deliberaciones, el Presidente del Comité Ejecutivo observó que había un apoyo general a la política de la OACI de mejorar su eficacia y eficiencia mediante el uso de nuevas tecnologías. Se invitó a la Organización a continuar por esa vía. Tras señalar las observaciones formuladas sobre los métodos de trabajo y los vínculos entre diversos órganos, el Presidente subrayó que la eficacia se refería a la capacidad de la Organización de cumplir sus objetivos, mientras que la eficiencia estaba relacionada con su capacidad de usar los recursos de la mejor manera posible. No bastaba con limitarse a aumentar o reducir los recursos, sino que también era necesario optimizar su uso. A la luz de las opiniones expresadas, sugirió recomendar que se pidiese al Consejo examinar las formas de mejorar la estructura general de la labor preparatoria previa a la Asamblea, como la metodología para elaborar los proyectos de resolución de la Asamblea, y tomar la medida propuesta en la nota WP/74, y el Comité así lo acordó.

#### *Prestación de servicios de idiomas*

21. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/307, en la que señalaba el hecho de que, en opinión de su Estado, la prestación de servicios de idiomas en la OACI seguía siendo un asunto que preocupaba profundamente a los Estados miembros, pese a las decisiones adoptadas en las Asambleas de la OACI y recogidas en las Resoluciones de la Asamblea A22-29 (*Empleo de los idiomas en la Comisión de Aeronavegación*), A24-21 (*Publicación y distribución de documentos*) y A37-25 (*Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*). Esta profunda preocupación era resultado de la disminución continuada de la calidad y la cantidad de servicios de idiomas en la OACI, por ejemplo en la calidad de la traducción de textos técnicos como las normas y métodos recomendados (SARPS) y las orientaciones de la OACI. Al subrayar la importancia política de este problema, el Delegado de la Federación de Rusia afirmó que la medida que había tomado hasta entonces el Secretario General para mejorar la prestación de servicios de idiomas era insuficiente. Los Estados y expertos de habla no inglesa estaban siendo excluidos del proceso de elaboración de SARPS con el lema de la reducción de gastos presupuestarios, lo que constituía un desvío respecto de los principios fundamentales del Convenio de Chicago, en el que se establecía la igualdad de oportunidades, y del principio del multilingüismo de las Naciones Unidas, que era uno de los principios fundamentales para alcanzar las metas de la OACI en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas en el ámbito de la aviación civil. El Delegado de la Federación de Rusia reiteró la gran preocupación de su Estado por la nueva reducción planificada de seis puestos de intérprete que se reflejaba en el proyecto de presupuesto de la Organización para 2014, 2015 y 2016 (véase WP/57, Apéndices 1 a 3). También destacó que, desde el 1 de enero de 2013, la *Revista de la OACI* solamente se publicaba en inglés lo que, en opinión de su Estado, era contrario a la política de divulgación de la Organización. Se invitaba a la Asamblea a tomar diversas medidas encaminadas a fortalecer las resoluciones vigentes de la Asamblea relativas a la prestación de servicios de idiomas en la OACI.

22. El Delegado de Francia presentó a continuación la nota WP/362 sobre el mantenimiento del multilingüismo en la OACI, copatrocinada por Arabia Saudita, Burkina Faso, Camerún, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Marruecos y Ucrania. En la nota se destacaba que un multilateralismo eficaz y el buen funcionamiento de una organización como la OACI estaban estrechamente vinculados al respeto del multilingüismo y se explicaban los beneficios de este. Era esencial subrayar la prioridad del multilingüismo en un momento en que en todas las organizaciones se incrementaba la práctica de utilizar un idioma, en contravención de los estatutos correspondientes, que establecían el uso de varios idiomas de trabajo. Las restricciones presupuestarias no podían justificar esa práctica. Por ese motivo el Consejo, al preparar el proyecto de presupuesto de la Organización para el trienio 2014-2016, había adoptado (198/7) varias medidas tendentes a optimizar la prestación de servicios de idiomas, tanto en términos de calidad como de productividad. El Delegado de Francia reiteró el apoyo de su Estado a las citadas medidas y a su plena

aplicación bajo la supervisión y la autoridad del Secretario General. La nota proponía, entre otras cosas, que la Asamblea adoptara algunas prácticas complementarias relativas al modo de funcionamiento de la Organización, su política de recursos humanos y sus prácticas de comunicación e información exterior que no generarían costos adicionales.

23. En nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el Delegado de Chile presentó la nota WP/227, en la que se resaltaban las dificultades que aún subsistían con relación a la disponibilidad, en todos los idiomas oficiales, de documentos de la OACI vinculados con la seguridad operacional y otras importantes áreas de trabajo de la Organización. En la nota se recordaba que Cuba había presentado una nota sobre la cuestión en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de 2010 (HLSC 2010), la cual había obtenido el consenso necesario para la toma de acciones. Posteriormente, Cuba había presentado otros documentos en diferentes eventos regionales y mundiales en los que señalaba la falta de disponibilidad de documentos de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización, lo que tenía consecuencias negativas para el trabajo, especialmente en los asuntos relacionados con la seguridad operacional. Como el problema no se había resuelto satisfactoriamente, Cuba reiteraba la necesidad de una solución. En la nota se proponían enmiendas a las Resoluciones de la Asamblea A37-15 (*Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*) and A37-25 a fin de aumentar la difusión de documentos de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización, junto con otras medidas.

24. Durante las deliberaciones, los Delegados de Venezuela (República Bolivariana de), España, el Perú, Egipto, Burkina Faso, Cuba, Guatemala, el Senegal y Colombia expresaron el apoyo de sus respectivos Estados a las tres notas en las que se defendía el multilingüismo.

25. Al hacerlo, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) subrayó que su Estado, miembro de la CLAC y, por tanto, copatrocinador de la nota WP/227, respaldaba en particular el principio de igualdad de oportunidades para todos los Estados del multilingüe régimen común de las Naciones Unidas invocado por la Federación de Rusia en la nota WP/307. Tras recalcar la importancia del multilingüismo para la consecución de los Objetivos estratégicos de la OACI, destacó que la falta de traducciones de ciertos documentos de la OACI, como textos de orientación y circulares, daba lugar con frecuencia a malentendidos, lo que obstaculizaba el cumplimiento de esos Objetivos estratégicos, en particular el relacionado con la seguridad operacional.

26. El Delegado de España observó que su Estado apoyaba firmemente el principio del multilingüismo, que consideraba uno de los principios fundamentales sobre el que se basaba el funcionamiento de la OACI. Apoyaba la acción propuesta en las tres notas mencionadas, en particular la propuesta por la Federación de Rusia en el párrafo 5, apartados a), b), c) y d) de la nota WP/307 y la propuesta por los copatrocinadores de la nota WP/362 en los párrafos del resumen a), b) y c).

27. El Delegado del Perú, cuyo Estado también copatrocinaba la nota WP/227, destacó la necesidad de que la Asamblea reafirmara la importancia de la igualdad de acceso a los documentos de la OACI para todos los Estados en lo relacionado con el multilingüismo.

28. Tras manifestar su apoyo a los principios del multilingüismo y la igualdad de oportunidades, el Delegado de Egipto subrayó que el multilingüismo y los servicios de traducción eran elementos fundamentales para garantizar la seguridad operacional de la aviación civil.

29. El Delegado de Burkina Faso recordó que el Consejo y el Secretario General estaban considerando seriamente ese problema y ya habían tomado algunas medidas para resolverlo. Sin embargo, señaló que había restricciones presupuestarias y sugirió que la Asamblea indicara al Consejo y al Secretario General que consideraran fuentes alternativas de financiación para la prestación de servicios de idiomas a fin

de garantizar la disponibilidad de fondos suficientes para esa importante función; de lo contrario, la labor de la Organización se vería afectada negativamente.

30. Luego de respaldar esa propuesta, el Delegado de Colombia destacó que el multilingüismo garantizaba la igualdad entre los Estados miembros y las regiones de la OACI.

31. La Delegada de Cuba reiteró que el multilingüismo era de importancia crucial para la elaboración de SARPS en el futuro y que la falta de documentación suplementaria suficiente en todos los idiomas oficiales de la Organización podría dar lugar a malentendidos. Por ese motivo, su Estado, con el apoyo de los demás Estados miembros de la CLAC, había presentado la nota WP/227.

32. El Delegado de Guatemala observó que su Estado, en calidad de miembro de la CLAC, respaldaba la nota WP/227, así como las otras dos notas, porque los idiomas no eran solamente un medio de comunicación, sino también un modo de pensar. Observó que los presupuestos de la Organización no siempre reflejaban sus prioridades y puso de relieve la necesidad de que la Asamblea destacara la prestación de servicios de idiomas como una de las prioridades de la OACI.

33. El Delegado del Senegal subrayó que, si los documentos de la OACI se recibían en un idioma distinto del francés, el idioma oficial de su Estado, las autoridades de aviación civil senegalesas necesitaban más tiempo para tomar las medidas necesarias, lo que podría malinterpretarse como falta de voluntad por su parte. Afirmó que el multilingüismo contribuía sustancial y ampliamente al desarrollo de la aviación civil internacional.

34. Tras recordar que la OACI había sido inflexible respecto del multilingüismo desde su creación, el Delegado de Marruecos enfatizó que la aplicación de ese principio había dado frutos en relación con la labor de la Organización. Su Estado respaldaba las medidas adoptadas por el Consejo (198/7) para optimizar la prestación de servicios de idiomas en la OACI, así como la nota WP/307 presentada por la Federación de Rusia y la nota WP/362 presentada por Francia en nombre de varios Estados.

35. Luego de expresar su pleno apoyo a la nota WP/362, el Delegado de Mónaco recalcó que el multilingüismo no siempre debería enfrentarse a los costes conexos. Subrayó que en esa nota se identificaban varias maneras de promover el multilingüismo sin incurrir en costos adicionales que supusieran una carga para todos los Estados miembros de la OACI.

36. Tras asociarse con los Delegados de Egipto y Marruecos y los demás que habían respaldado la nota WP/227 presentada por los Estados miembros de la CLAC y la nota WP/307 presentada por la Federación de Rusia, el Delegado de la Arabia Saudita reiteró la importancia del multilingüismo para la labor de la OACI a fin de asegurar la seguridad operacional y de la aviación civil internacional. Reiteró que la aplicación de ese principio no debería quedar restringida por limitaciones presupuestarias.

37. Al manifestar su apoyo a las notas WP/227 y WP/362, el Representante de la Federación de Rusia expresó su agradecimiento a quienes las habían copatrocinado por reiterar la importancia del principio del multilingüismo en la OACI. Recordó que la Asamblea, en la cláusula 3 de la parte dispositiva de la Resolución A37-25, había reconocido que “los servicios de idiomas son parte integrante de todos los programas de la OACI” y destacó la importancia de reflejar ese elemento crucial en el presupuesto de la Organización. El Representante de la Federación de Rusia observó que, lamentablemente, los servicios de idiomas se consideraban en la mayoría de los casos, si no en todos, como una carga financiera adicional para los Estados miembros de la OACI. Señaló también que su Estado estaba concluyendo un memorando de entendimiento con la OACI sobre la prestación de servicios del idioma ruso a la Organización.

38. El Secretario General apoyó muy firmemente el objetivo principal de las tres notas citadas, que era la defensa del multilingüismo en la OACI. Recordó que el desarrollo y la promulgación de SARPS era una función clave de la Organización y destacó que los SARPS siempre eran adoptados por el Consejo en los seis idiomas oficiales de la OACI. Posteriormente eran aplicados por toda la comunidad de la aviación internacional, pese a que había Estados miembros de la OACI cuya lengua materna no era ninguno de esos idiomas oficiales. El Secretario General recordó también que él había presentado la disposición sobre los servicios en lengua china a la Comisión de Aeronavegación (ANC).

39. Aunque el Secretario General respaldaba las acciones propuestas en las notas WP/362, presentada por Francia en nombre de los copatrocinadores, y WP/227, presentada por los 22 Estados miembros de la CLAC, tenía dificultades con las propuestas por la Federación de Rusia en la nota WP/307. Varias de esas acciones se habían planteado con anterioridad en el Consejo, y la Secretaría había organizado presentaciones para los Representantes sobre las disposiciones vigentes para la prestación de servicios de idiomas en las que se reflejaban las decisiones del Consejo. Además, algunas de las acciones propuestas ya se habían aplicado. El Secretario General mostró su acuerdo con el Delegado de Burkina Faso en que el aspecto presupuestario de los servicios de idiomas no podía pasarse por alto completamente y observó que el proyecto de presupuesto para el trienio 2014-2016 elaborado por el Consejo se basaba en el principio de crecimiento nominal nulo (ZNG). Él se había comprometido personalmente a lograr mejores resultados con los recursos disponibles. Sin embargo, el Secretario General no podía asignar un porcentaje más elevado del citado presupuesto a los servicios de idiomas cuando ese porcentaje ya era importante. Estaba dispuesto a recibir las contribuciones voluntarias que pudieran ofrecerse para la prestación de servicios de idiomas, tanto financieras como humanas.

40. En referencia al párrafo 2.1 de la nota WP/307 sobre el uso de la traducción automatizada, el Secretario General indicó que todos los documentos preparados mediante esa tecnología se revisarían dentro de la Organización. Destacó que las dificultades surgidas de vez en cuando en la prestación de servicios de idiomas no debían exagerarse y observó que se habían traducido cientos de notas para la Asamblea y que se estaban prestando servicios de interpretación en los seis idiomas oficiales. Por tanto, la situación no podía calificarse de extremadamente grave. El Secretario General subrayó que, por iniciativa suya, los servicios de idiomas eran parte integrante de los programas de trabajo en el proyecto de presupuesto para el trienio 2014-2016, lo que no sucedía en el presupuesto para el trienio en curso.

41. Tras recordar el comentario formulado sobre la *Revista de la OACI*, el Secretario General señaló que cuando se publicó por primera vez, en 1945, en la OACI solamente se utilizaba un idioma, el inglés. Desde entonces se habían ido añadiendo más idiomas hasta llegar al total actual de seis idiomas oficiales.

42. El Presidente del Comité Ejecutivo subrayó que la *Revista de la OACI* no era un documento regulador y que era responsabilidad del Secretario General determinar los idiomas en los que se publicaba.

43. A continuación, al resumir las deliberaciones, el Presidente resaltó la necesidad de diferenciar claramente entre el objetivo de aplicar las políticas de la Asamblea respecto de los servicios de idiomas y la eficiencia, que implicaba hacer el uso óptimo de los recursos para lograr dicho objetivo. La eficiencia estaba relacionada con la gestión. Se habían puesto de manifiesto los aspectos financieros de la aplicación de esas políticas de servicios de idiomas y el Secretario General había recordado la aceptación por el Consejo de una política de ZNG para el presupuesto de la Organización en el trienio 2014, 2015 y 2016. Tras afirmar que no era función de la Asamblea dar instrucciones al Secretario General, especialmente en términos de microgestión, el Presidente indicó que sí debía dar al Consejo la instrucción de que vigilara estrechamente la aplicación de las políticas y las decisiones que se habían adoptado para mejorar la eficiencia y la eficacia con que se prestaban los servicios de idiomas en la OACI.

44. El Presidente observó que la nota presentada por la Federación de Rusia (WP/307), que había recibido un amplio apoyo, había planteado varios aspectos importantes. Sin embargo, como había indicado el Secretario General, varias de las acciones propuestas ya se habían adoptado. La nota presentada por varios Estados (WP/362), así como la presentada por los 22 Estados miembros de la CLAC (WP/227), también habían recibido un amplio apoyo.

**Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo**

*Actualización de la Resolución A22-4 de la Asamblea  
(Composición de la Comisión de Aeronavegación  
y participación en sus trabajos)*

45. El Secretario General introdujo la nota WP/24, en la cual el Consejo proponía una enmienda a la Resolución A22-4 de la Asamblea (*Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos*) para reflejar el aumento en el número de miembros de la Comisión de 15 a 19 tras la entrada en vigor del Protocolo relativo a una enmienda al Artículo 56 del Convenio de Chicago adoptado en el 27º período de sesiones de la Asamblea el 6 de octubre de 1989.

46. Dada la ausencia de comentarios, el Comité Ejecutivo acordó recomendar que la Plenaria adoptara la propuesta actualizada de Resolución de la Asamblea que figuraba en el apéndice de la nota, que sustituiría a la Resolución A22-4 de la Asamblea.

*Formulación y aplicación de normas y métodos  
recomendados (SARPS) y de procedimientos para  
los servicios de navegación aérea (PANS)  
y notificación de diferencias*

47. El Secretario General presentó la nota WP/48, en la que se informaba sobre los aspectos que influían en la notificación y la publicación de diferencias por los Estados Miembros, determinados en un estudio completo de la OACI, y las actividades realizadas por la Organización para abordarlos. Subrayó que más del 70% de los Estados miembros experimentaban dificultades para cumplir los requisitos del Artículo 38 del Convenio de Chicago, relacionado con el incumplimiento de las normas o procedimientos internacionales, y las disposiciones del Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica* relativas a la notificación y publicación de diferencias. Por tanto, también era vital un mayor compromiso de los Estados miembros, como se resaltaba en la nueva Resolución autónoma de la Asamblea propuesta en el apéndice A de la nota. Esa Resolución de la Asamblea estaba basada en los apéndices A, D y E de la Resolución A37-15 de la Asamblea (*Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*) y ampliaba el alcance de las políticas permanentes de la OACI en relación con los SARPS y los textos de orientación técnica establecidas en ella para englobar todos los Anexos y los textos de orientación técnica. Se invitaba a la Asamblea a examinar y adoptar la mencionada Resolución propuesta de la Asamblea, que sustituiría a los apéndices A, D y E de la Resolución A37-15 de la Asamblea.

48. La Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) introdujo a continuación la nota WP/260 sobre el desarrollo de material de orientación para el proceso de identificación y notificación de diferencias. La Asamblea y el Consejo habían prestado especial atención a la notificación de diferencias, que era una obligación para todos los Estados miembros de la OACI, y habían observado que las notificaciones recibidas con frecuencia no eran completamente satisfactorias. El análisis había determinado que los problemas podían deberse a la ausencia de capacitación y de orientaciones explícitas para llevar a cabo correctamente ese proceso. Su Estado también había observado deficiencias en la notificación de las diferencias y continuaba haciendo esfuerzos considerables para mejorar esas notificaciones en la mayor medida posible. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información presentada en la nota WP/260; e

instar a la OACI a tomar las medidas necesarias para desarrollar material de orientación completo, definido y explicativo sobre el proceso de identificación y notificación de diferencias y publicación de diferencias significativas, y desarrollar iniciativas de capacitación sobre el proceso de identificación y notificación de diferencias, como seminarios prácticos regionales y actividades de aprendizaje electrónico. Venezuela (República Bolivariana de) estaba dispuesta a cooperar con la OACI en la ejecución de esas actividades.

49. Los Delegados del Ecuador, Italia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Federación de Rusia, el Togo, Cuba y Colombia respaldaron la nota WP/260.

50. Tras encomiar la nota WP/48, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) hizo hincapié en que, como el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) estaba destinado a sustituir la notificación de las diferencias en papel, debían mejorarse las funcionalidad del Sistema EFOD para facilitar su uso. Además, era importante tener la posibilidad de notificar las diferencias mediante el Sistema EFOD en todos los idiomas de trabajo de la OACI. Si se presentaba una notificación de diferencias en uno de los otros cinco idiomas de trabajo, no debería existir la obligación de facilitar a la OACI el mismo texto en inglés.

51. El Delegado del Ecuador observó que su Estado consideraba que la identificación y, por consiguiente la notificación de diferencias, era un proceso permanente cuyo objetivo era mantener el mayor nivel de seguridad operacional de la aviación. La notificación de diferencias entre la regulación y las prácticas nacionales y las normas de la OACI que figuraban en los Anexos del Convenio de Chicago constituía un proceso fundamental en el contexto de la armonización efectiva, para lo cual era necesario tener en cuenta los documentos técnicos y la formación en el proceso del EFOD. Por ese motivo, el Ecuador respaldaba la nota WP/260 presentada por Venezuela (República Bolivariana de) como un documento proactivo que debía tenerse en cuenta en el contexto más amplio de la seguridad operacional de la aviación.

52. El Delegado de Francia presentó a continuación las observaciones de su Estado sobre la nota WP/48, que contaban con el apoyo de la CEAC, la Comisión Europea y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Francia recordó las definiciones de los términos “Norma” y “Método recomendado” que figuraban en los Preámbulos de los Anexos del Convenio de Chicago. Observó que una norma era “toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional”, mientras que un método recomendado era toda especificación de esas características “cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional”. Francia puso de relieve la importancia de que el Consejo de la OACI respetara esas definiciones cada vez que adoptara SARPS y afirmó que eso reforzaría la pertinencia de los SARPS y mejoraría su comprensión y aplicación por los Estados. Por tanto, era deseable que las justificaciones correspondientes para los SARPS se distribuyeran utilizando medios apropiados. Así, Francia sugirió añadir una nueva práctica correspondiente 6 al proyecto de Resolución de la Asamblea que figuraba en el apéndice A de la nota WP/48 del siguiente tenor: “El Consejo, teniendo en cuenta la definición de las expresiones ‘Norma’ y ‘Método recomendado’, debería asegurarse de que las nuevas disposiciones en los Anexos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria, se adopten como normas y que las nuevas disposiciones cuya aplicación uniforme se reconoce como conveniente se adopten como métodos recomendados”.

53. Hablando en nombre de la UE y sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC, el Delegado de Italia señaló que, en la sección 2 de la nota WP/48, era evidente que quedaban por resolver problemas significativos relacionados con la notificación y la publicación de diferencias. Tras afirmar que esos problemas debían solucionarse cuanto antes, los citados Estados europeos recomendaban que la Asamblea pidiera al Consejo de la OACI que adoptara medidas positivas para resolverlos durante los tres años



siguientes e informara a la Asamblea siguiente, en 2016, sobre el progreso logrado. Aunque también recomendaban que la Asamblea adoptara el proyecto de Resolución de la Asamblea que figuraba en el apéndice A de la nota WP/48, los Estados de Europa consideraban que, sin orientaciones claras y detalladas apoyadas por ejemplos concretos sobre lo que constituía una diferencia en virtud del Artículo 38 del Convenio de Chicago y una diferencia significativa en virtud del Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica*, la notificación de diferencias sería enormemente variable y de valor limitado. Los Estados de Europa y la AESA requerían orientaciones de la OACI urgentemente. Los citados Estados de Europa, por tanto, proponían que la cláusula 16 de la parte dispositiva de esa Resolución se enmendara para incluir una referencia a más orientaciones en un plazo de 12 meses sobre la notificación y publicación de diferencias. Señalaron que las cláusulas 4, 5, 8 y 9 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución de la Asamblea se centraban en la naturaleza y la calidad de los SARPS y PANS de la OACI y apoyaron la adopción íntegra de la Resolución, ya que facilitaría la aplicación por los Estados de esos SARPS y PANS. No obstante, los Estados de Europa reiteraron la necesidad de que el Consejo demostrara a la Asamblea siguiente, en 2016, que se habían abordado los significativos problemas pendientes relativos a la notificación y la publicación de diferencias.

54. Los citados Estados de Europa apoyaron también la nota WP/260 presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y señalaron que no eran los únicos que se estaban enfrentando a problemas con la notificación de las diferencias.

55. El Delegado de la Federación de Rusia señaló que su Estado estaba dispuesto a apoyar el mencionado proyecto de Resolución de la Asamblea tal como se había presentado en el Apéndice A de la nota WP/48. Aunque consideraba que la enmienda propuesta por los mencionados Estados de Europa era interesante, necesitaría ver el texto antes de aceptarlo. La Federación de Rusia también respaldaba la nota WP/260 presentada por Venezuela (República Bolivariana de).

56. Al respaldar las notas WP/48 y WP/260, el Delegado del Togo subrayó la importancia dada por su Estado a los SARPS de la OACI y sugirió que se impartieran seminarios prácticos y teóricos regionales sobre la identificación y notificación de diferencias para que todos los Estados miembros pudieran participar en la evolución de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

57. Los Delegados de Cuba y Colombia también expresaron apoyo a la nota WP/260 y la Delegada de Cuba hizo hincapié en la importancia de tener en cuenta los párrafos 2.4 y 2.5 de la misma al decidir sobre las medidas futuras. El Delegado de Colombia reiteró la importancia de elaborar textos de orientación sobre la identificación y la notificación de diferencias, así como iniciativas de capacitación.

58. La Delegada de Australia observó que su Estado respaldaba la nota WP/48, incluido el proyecto de Resolución de la Asamblea, con las enmiendas propuestas por los Delegados de Francia e Italia. Australia también apoyaba que la OACI siguiera trabajando para: proporcionar orientación a los Estados sobre la aplicación del Artículo 38 del Convenio de Chicago y del Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica*; actualizar el *Manual para los servicios de información aeronáutica* (Doc 8126); y realizar evaluaciones del impacto y nuevas actividades de creación de capacidad para asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS. Sin embargo, las acciones que estaba llevando a cabo la Secretaría para aplicar esas medidas concretas no se explicaban con claridad en la citada nota. Australia alentaba a la continuación del uso y a la mayor adopción del Sistema EFOD como medio alternativo para notificar el cumplimiento y las diferencias, de preferencia sobre la presentación impresa de esas notificaciones de diferencias. También expresó agradecimiento por los esfuerzos de la Secretaría y del Grupo de trabajo sobre notificación de diferencias (FDTF), en particular del Presidente del FDTF, Sr. L. Lapène.

59. La Directora de la Dirección de navegación aérea (D/ANB) también agradeció al FDTF, concretamente al Sr. Lapène, toda la labor realizada sobre el tema, muy delicado y complejo, de la notificación de diferencias. Subrayó que los problemas estaban surgiendo por la presentación manual, no electrónica, de

diferencias, convino en la necesidad de dar ejemplos de diferencias. Aunque el FDTF ya había iniciado los trabajos relativos a los textos de orientación, era cuestionable si podrían completarse en el plazo solicitado de 12 meses, dado el gran número de otras tareas prioritarias de la Secretaría. Se agradecería toda asistencia que pudieran proporcionar Italia u otros Estados Miembros al respecto. D/ANB observó que también era necesario que el Consejo aprobara la enmienda propuesta de la *Nota sobre la notificación de diferencias* que figuraba como apéndice de las cartas de los Estados sobre la adopción de las enmiendas del Anexo y que era la orientación principal sobre la identificación y notificación de diferencias.

60. D/ANB indicó también que la Secretaría no tenía dificultades con las enmiendas sugeridas al proyecto de Resolución de la Asamblea que figuraba en el Apéndice A de la nota WP/48. Señaló que la propuesta de celebrar seminarios prácticos y teóricos regionales sobre la identificación y notificación de diferencias respecto de los SARPS de la OACI sería examinada por el Consejo de la OACI teniendo en cuenta las consecuencias presupuestarias.

61. El Presidente del Comité Ejecutivo observó, a raíz de las deliberaciones, que el Comité apoyaba la nota WP/260 presentada por Venezuela (República Bolivariana de). Respecto a la nota WP/48 y el proyecto de Resolución de la Asamblea, pidió que el Delegado de Francia facilitara el texto de la nueva práctica correspondiente 6 propuesta por su Estado a fin de poder incluirlo en el proyecto de informe a la Plenaria. El Comité Ejecutivo tendría la oportunidad de decidir sobre la inclusión de esa nueva disposición durante el examen del citado proyecto de informe.

*Política sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*

62. El Secretario General introdujo la nota WP/22, en la que se informaba sobre los avances logrados en la aplicación de la Resolución A32-7 de la Asamblea (*Armonización de la reglamentación y de los programas para el tratamiento de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*) y se proponía su actualización. Recordó que, en esa Resolución, la Asamblea había instado al Consejo a elaborar textos, incluso SARPS, para prestar apoyo a las víctimas de accidentes de la aviación civil y a sus familiares. En consecuencia, se había publicado la Circular 285 de la OACI de 2001 (*Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*) y en 2005 se habían incluido disposiciones en el Anexo 9 – *Facilitación* para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación al Estado del suceso. En reconocimiento de que era necesario tomar medidas adicionales para promover la asistencia a las víctimas y a sus familiares, el Consejo había aprobado por unanimidad, el 1 de marzo de 2013 (198/6), la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998). El objetivo de ese documento, al que se proporcionaba un enlace en el apéndice A de la nota WP/22, era alentar a los Estados a incorporar esa política de la OACI en su legislación, sus reglamentaciones o sus políticas relacionadas con la asistencia a los familiares. Durante las deliberaciones del Consejo se había apoyado que la OACI considerara más a fondo la elaboración de SARPS relativos al establecimiento de planes de asistencia a los familiares por los Estados. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información contenida en la nota WP/22; apoyar la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998); y adoptar la Resolución propuesta sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares que figuraba en el apéndice B, que sustituiría la Resolución A32-7 de la Asamblea.

63. El Delegado de España introdujo a continuación la nota WP/301 (con Corrigendo núm. 1), presentada por su Estado en colaboración con la Argentina, Cabo Verde, Finlandia, Francia, Italia, México y Portugal. Los copatrocinadores señalaron con satisfacción la labor realizada para elaborar la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) por el Consejo y el Grupo de Trabajo sobre la Política sobre la asistencia a víctimas de accidentes de aviación (AVPTF), con el apoyo de varias asociaciones, en particular la Association Affected Flight JK5022, miembro del Air Crash

Victims Families Group (ACVFG), e invitaron a la Asamblea a reconocer también esa labor. Respaldaban la mencionada Política, así como la Resolución de la Asamblea actualizada que figuraba en la nota WP/22, y recomendaron a la Asamblea que también lo hiciera. Dado que la Política no era de índole prescriptiva, los copatrocinadores propusieron que la Asamblea invitara al Consejo a considerar la viabilidad de introducir una disposición relacionada en un Anexo apropiado del Convenio de Chicago, distinto del Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de la aviación*, asegurándose al mismo tiempo de que la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes no se vieran afectadas negativamente. Proponían, en particular, que el Consejo considerara la posibilidad de introducir en el Anexo 9 – *Facilitación* un método recomendado del siguiente tenor: “Los Estados deberían establecer una legislación, regulación y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares”. Una nota asociada vincularía ese método recomendado a la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998). Los copatrocinadores consideraban que, con el tiempo y la experiencia, el método recomendado podría promoverse a la categoría de norma, de ser necesario en el futuro.

64. Se tomó nota de que el ACVFG había presentado la nota de información WP/300, en la cual brindaba apoyo a las notas WP/22 y WP/301.

65. Durante las deliberaciones subsiguientes, se expresó agradecimiento por la importante labor realizada por la OACI y el AVPTF para asegurar que se prestara la asistencia necesaria a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

66. Los Delegados de México, Australia, los Estados Unidos, el Ecuador, Francia, el Brasil e Italia respaldaron la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) del apéndice A de la nota WP/22, así como el proyecto de Resolución de la Asamblea del apéndice B de la misma nota. Además, los Delegados de México, Venezuela (República Bolivariana de), Cuba, el Ecuador, Côte d’Ivoire, la República Unida de Tanzania (en principio), Mauritania, El Salvador y Burkina Faso expresaron apoyo a la nota WP/301, al igual que el Delegado de Italia, uno de sus copatrocinadores.

67. Al hacerlo, el Delegado del Ecuador expresó la profunda solidaridad de su Estado con las víctimas de los trágicos accidentes de aviación y sus familiares.

68. La Delegada de Australia señaló que su Estado apoyaba ampliamente la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) y la propuesta de Resolución actualizada de la Asamblea. Sin embargo, al señalar que la Política y el texto de orientación conexo se habían promulgado recientemente, Australia consideraba que sería apropiado dar tiempo suficiente para evaluar el impacto de la Política en la medida en que era aplicada ampliamente por los Estados antes de considerar la necesidad futura de elaborar normas o métodos recomendados. Si, en el futuro, se consideraba necesario elaborar SARPS, Australia apoyaría la propuesta formulada en la nota WP/301 de que, como primera medida, se introdujera un método recomendado, y apoyaría el texto propuesto en el párrafo 3.3 de esa nota. El Delegado del Brasil era de la misma opinión.

69. La Delegada de los Estados Unidos señaló que, durante más de 15 años, su Estado había requerido apoyo para las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares por parte de investigadores de accidentes, transportistas aéreos y organizaciones de respuesta a desastres sin fines de lucro. Los planes de respuesta a accidentes de los Estados Unidos habían sido eficaces en lograr el mantenimiento de la independencia de las investigaciones y, al mismo tiempo, proporcionar a los familiares y supervivientes información sobre el proceso de investigación y los resultados, a medida que se iban haciendo públicos.

70. El Delegado de Francia manifestó su acuerdo con la opinión expresada en la nota WP/301 de que el Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes de la aviación* no era el Anexo apropiado para

introducir una disposición relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. A la luz del nuevo Objetivo estratégico de la Organización, seguridad de la aviación y facilitación, y de los elementos comunes de los objetivos de facilitación y protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo, sugirió pedir al Consejo que incluyera en el programa de trabajo FAL para 2014-2016: todas las actividades relacionadas con la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares; y el examen de la reestructuración apropiada del Anexo 9 – *Facilitación*, de ser necesario.

71. Tras recordar que su Estado había presentado una nota de información (WP/232) en relación con la cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación – Apoyo a la implantación, en la que se describían las medidas adoptadas hasta la fecha para establecer un grupo regional investigador de accidentes e incidentes en la región centroamericana (RAIO), el Delegado de El Salvador subrayó que, una vez que estuviera en funcionamiento, el RAIO reforzaría la capacidad para llevar a cabo investigaciones de accidentes e incidentes de aviación, no solo en cada Estado de esa región, sino también de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

72. El Observador del ACVFG agradeció a los Delegados su apoyo a las notas WP/22 y WP/301, así como a la nota presentada por su asociación (WP/300). Subrayó que el tratamiento apropiado de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares no solamente redundaba en interés de estos, sino también en el de todos los Estados afectados por esos tristes sucesos e indicó que el ACVFG prometía colaborar con todos los Estados en la aplicación de la Política de la OACI y del texto de orientación subyacente. Con ello se garantizaría la existencia de una norma internacional sobre el tratamiento eficaz de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares tras esas tragedias.

73. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que de las deliberaciones se desprendía un apoyo muy amplio a la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998) y al proyecto de Resolución de la Asamblea de los apéndices A y B de la nota WP/22, así como a la acción propuesta en la nota WP/301. Se había realizado una observación técnica sobre la necesidad de adaptar la estructura del Anexo correspondiente para incorporar posibles métodos recomendados o normas futuros sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aeronaves y sus familiares. El Presidente recordó la observación formulada por la Delegada de Australia de que tal vez no fuera el momento de introducir una norma al respecto en un Anexo apropiado e indicó que, al menos, se podría considerar la introducción en el Anexo de un método recomendado.

*Política sobre avales y memorandos de entendimiento (MOU) con terceros*

74. Al presentar la nota WP/338 sobre este asunto, el Delegado de Colombia resaltó la necesidad de que la OACI, como organización de Estados, respondiera a los retos de la globalización y el incremento del tráfico aéreo. Para ello, debía aplicar nuevas tecnologías y metodologías manteniendo la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, y asegurando la armonización en todo el mundo de la regulación sobre los sistemas de navegación aérea y el transporte aéreo, y la protección del medio ambiente. El desarrollo y la aplicación de soluciones a esos retos requería la participación de todos los agentes y las partes interesadas en la adopción de decisiones colaborativas. La OACI había desarrollado mecanismos para promover esa cooperación con otras organizaciones internacionales, la industria y la academia como clave para generar innovación y revitalizar la actividad de la aviación, lo que requería unas condiciones y regulaciones que evitaran el conflicto de intereses y garantizaran el respeto de los principios de transparencia e igualdad de oportunidades a través de una competencia justa y equitativa y la selección objetiva, así como para el uso del emblema de la OACI por terceros. Esas condiciones y regulaciones deberían ser desarrolladas a través de políticas adoptadas por el Consejo de la OACI con el fin de dar cumplimiento a los objetivos establecidos en el Convenio de Chicago. Así, se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que: diera las orientaciones y

adoptara las políticas para la interacción de la OACI con terceros, para avales y MOU; y publicara la lista de MOU y avales vigentes.

75. Los Delegados de la República de Corea, Suiza, Cuba, el Perú y el Brasil respaldaron esa acción propuesta. Al hacerlo, el Delegado de Suiza subrayó que, al igual que Colombia, su Estado tenía la firme convicción de que la industria y los órganos internacionales distintos de la OACI ejercían una función crucial en el desarrollo de nuevas tecnologías y técnicas de navegación aérea. No obstante, era primordial garantizar el liderazgo de la OACI en ese proceso, a fin de ofrecer una estructura clara, firme y transparente.

76. El Delegado de Cuba apoyó plenamente la nota y sus acciones propuestas en vista de la contribución que aportaban a la salud de la Organización en lo relativo a los principios de transparencia e igualdad de oportunidades, entre otros. Sugirió que las *Directrices de cooperación entre las Naciones Unidas y el sector empresarial* (2009) existentes sirvieran de base para la labor del Consejo en materia de formulación de orientaciones y adopción de políticas para la interacción de la OACI con terceros en forma de avales y MOU.

77. El Presidente, a raíz de las opiniones expresadas, llegó a la conclusión de que el Comité Ejecutivo recomendaba que la Asamblea llevara a cabo la acción propuesta por Colombia en la nota WP/338.

*Ajuste de los Objetivos estratégicos de la OACI con los Estados miembros y mecanismo para informar sobre el progreso*

78. Al presentar la nota WP/335 sobre ese tema, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos subrayó que el establecimiento y la difusión por la OACI de sus Objetivos estratégicos no bastaba para su aplicación. A fin de superar las carencias, los Emiratos Árabes Unidos proponían la creación de un Sistema integrado de gestión del rendimiento de la OACI, en línea, que organizaría los Objetivos estratégicos generales de la Organización y los vincularía con los planes operacionales a nivel de los Estados miembros, asegurando así un ajuste estratégico con los Estados miembros y las organizaciones regionales. Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que elaborara un sistema de ese tipo para apoyar la difusión de los Objetivos estratégicos de la OACI a los Planes institucionales de los Estados miembros, así como un mecanismo de presentación de informes para fomentar la cultura del compromiso y la rendición de cuentas.

79. Los Delegados de Egipto, Yemen, Colombia y Somalia apoyaron esas acciones propuestas.

80. El Presidente tomó nota de que el Comité Ejecutivo acordó recomendar que la Asamblea tomara las acciones propuestas por los Emiratos Árabes Unidos en la nota WP/335.

**Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica**

81. El Comité Ejecutivo comenzó a examinar esta cuestión del orden del día sobre la base de cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo: WP/3 (*Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación y programa de trabajo propuesto para el próximo trienio*), WP/4 [*Novedades relativas al Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y al directorio de claves públicas (PKD)*], WP/11 [*Propuesta relativa a una Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)*] y WP/23 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*), y las notas de estudio y de información conexas.

82. El Secretario General introdujo la nota WP/3, en la que se destacaban el mandato y las prioridades vigentes del Programa de facilitación (FAL) de la OACI y se informaba acerca de las novedades que habían tenido lugar desde la Asamblea anterior. Tras destacar las prioridades propuestas para el Programa

FAL y los resultados esperados para el trienio 2014-2016 establecidos en el párrafo 3.12, observó que, en la categoría “Cómo trabajar mejor con los recursos disponibles”, se proponía que el Programa FAL examinara los problemas relacionados con el incumplimiento de los SARPS que figuraban en el Anexo 9 – *Facilitación*, consolidara el trabajo y estableciera vínculos y cooperación más sólidos con las entidades competentes. En la categoría “Cómo planificar el futuro”, se proponía que el Programa FAL preparara respuestas a cuestiones nuevas y emergentes y trabajara continuamente en pro de los avances de las tecnologías pertinentes. Se invitaba a la Asamblea a respaldar las prioridades y los resultados esperados propuestos mencionados.

83. Al presentar a continuación la nota WP/4, el Secretario General subrayó que el Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) seguía prestando asistencia a la Secretaría en la elaboración y puesta al día de las especificaciones técnicas que figuraban en el Doc 9303 (*Documentos de viaje de lectura mecánica*) y los textos de orientación de la OACI. Recordó que los SARPS y las especificaciones relacionados con los MRTD figuraban en el Anexo 9 – *Facilitación* e hizo hincapié en que, pese a la persistencia de algunas dificultades, casi todos los Estados miembros de la OACI aplicaban ya la Norma 3.10 y expedían únicamente pasaportes de lectura mecánica (PLM), de conformidad con las especificaciones del Doc 9303. El siguiente plazo límite importante para los documentos de viaje era el 24 de noviembre de 2015, fecha en que todos los pasaportes que no fueran de lectura mecánica debían quedar fuera de circulación. La Secretaría estaba llevando a cabo actividades de comunicación intensivas en apoyo del cumplimiento estricto y estaba dispuesta a prestar asistencia a los Estados que preveían dificultades en el cumplimiento de esa fecha límite. Al observar que el uso de pasaportes biométricos había aumentado con rapidez, el Secretario General puso de relieve que los Estados debían participar en el PKD de la OACI para extraer el máximo beneficio de los pasaportes electrónicos. La Secretaría seguía prestando asistencia a los Estados con miras a garantizar el cumplimiento universal de las Normas 3.10 y 3.10.1. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de las novedades y actividades del Programa MRTD descrito en la nota.

84. Durante la presentación de la nota WP/11, el Secretario General subrayó que la Estrategia ICAO TRIP propuesta ofrecía un marco para obtener mejoras importantes en materia de seguridad de la aviación y facilitación combinando elementos de gestión de la identificación y aprovechando el liderazgo de la OACI en asuntos relacionados con los MRTD. Un aspecto central de la Estrategia era la propuesta clave de que los Estados, la OACI y todas las partes interesadas reconocieran que era esencial contar con un enfoque holístico, coherente y coordinado para los elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros a fin de identificar sin ambigüedades a las personas. Reconociendo los beneficios de la gestión de la identificación de los viajeros para la seguridad de la aviación y la facilitación, la misión de la OACI en virtud de la Estrategia era contribuir para mejorar la capacidad de los Estados miembros a fin de que identificaran sin ambigüedades a las personas proporcionando a las autoridades competentes de todo el mundo los mecanismos pertinentes de apoyo para establecer y confirmar la identidad de los viajeros. Se invitaba a la Asamblea a respaldar la Estrategia ICAO TRIP propuesta y a recomendar la participación de los Estados en el PKD de la OACI.

85. Al presentar la nota WP/161 sobre los beneficios de facilitación y seguridad de los programas de viajeros confiables, el Delegado de los Estados Unidos puso de relieve que la aplicación de dichos programas de manera uniforme aumentaría la seguridad general del sistema de aviación internacional, proporcionando al mismo tiempo también los beneficios de agilizar la entrada de viajeros de bajo riesgo y del uso más eficaz del personal de seguridad y los recursos. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la importancia de los programas de viajeros confiables para mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación; y recomendar las formas y los medios mediante los cuales la OACI podría apoyar la elaboración de programas de viajeros confiables y la interoperabilidad y armonización de los mismos en todo el mundo. Los Estados Unidos celebraban la oportunidad de apoyar a la OACI y sus Estados miembros en la facilitación de los programas nacionales de viajeros confiables.

86. A continuación, el Delegado de la República de Corea introdujo la nota WP/267, en la cual se ponía de manifiesto el aumento significativo de la seguridad y la eficiencia de la aviación derivadas de la aplicación por su Estado de un Sistema automatizado de despacho de inmigración basado en el reconocimiento facial. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información; y pedir al Consejo que considerara la propuesta de la República de Corea de: incluir en el Anexo 9 – *Facilitación* una nueva definición del término “Sistema automatizado de despacho de inmigración” y un principio general y un método recomendado al respecto, e incluir información sobre su sistema en el Suplemento del Anexo 17 – *Seguridad*. Se tomó nota de que la República de Corea también había presentado la nota de información WP/269, en la que facilitaba información más detallada sobre los procedimientos del Sistema automatizado de despacho de inmigración, los resultados de las operaciones de prueba y los beneficios previstos.

87. El Delegado de los Emiratos Árabes Unidos presentó la nota WP/254, en la que se describían las dificultades a las que se enfrentaban algunos Estados para obtener los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) necesarios con fines de seguridad de la aviación y evaluación de riesgos, debido a la necesidad de concertar acuerdos bilaterales con otros Estados, y se proponía la elaboración y aplicación de un nuevo marco mundial para la recopilación y el uso de los datos del PNR. Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que considerara la posibilidad de incluir las enmiendas correspondientes en las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de pasajeros (PNR)* (Doc 9944).

88. En nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), el Delegado de Namibia presentó la nota WP/105 relacionada con la nota WP/4 sobre el Programa de MRTD y el PKD. En apoyo de la citada nota y encomiando a la OACI, en particular al TAG/MRTD y a su Grupo de trabajo sobre nuevas tecnologías (NTWG), por su labor en el desarrollo y la promoción de la aplicación de las especificaciones técnicas del MRTD, los mencionados Estados de África expresaron preocupación por que no todos los Estados cumplirían el plazo límite del 24 de noviembre de 2015 para la retirada de la circulación de pasaportes que no fueran de lectura mecánica. Por tanto, invitaban a la Asamblea a: pedir al Consejo que encargara al Secretario General que obtuviera compromisos de alto nivel de los ministros responsables de la expedición de documentos de viaje y los ministros responsables de la aviación civil con miras a asegurarse de que se sensibilizara a todas las autoridades competentes respecto a las consecuencias que resultarían del incumplimiento de ese plazo y se minimizaran los posibles inconvenientes que eso causaría al público viajero; tomar nota de la elaboración prevista de una hoja de ruta modelo de la OACI para asistir a los Estados en sus iniciativas de implantación de pasaportes electrónicos (pasaporte-e) y encargar a la OACI que le concediera alta prioridad; y encargar al Secretario General que organizara seminarios teóricos y prácticos regionales encaminados a dar a conocer a los Estados los beneficios de la participación en el PKD de la OACI.

89. Al presentar la nota WP/94 Revisión núm. 1 sobre la transmisión por las líneas aéreas de datos sobre los pasajeros a los gobiernos para fines de control fronterizo, el Observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) subrayó que las solicitudes de esos datos con frecuencia no seguían las normas y directrices establecidas por la OACI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la IATA. Esos requisitos no uniformes afectaban no solo al sector de las líneas aéreas, sino también a los Estados y a la experiencia de viaje de los ciudadanos. Aunque la IATA y sus Miembros comprendían que la transmisión electrónica de datos ejercía una función importante en la evaluación del riesgo antes de la llegada, consideraban que esas solicitudes no adaptadas a las normas podrían ralentizar, en lugar de agilizar, la gestión de fronteras. Por tanto, invitaban a la Asamblea a: pedir a los Estados que sensibilizaran a las autoridades de inmigración y control fronterizo respecto a los SARPS y los textos de orientación de la OACI relativos a los datos sobre pasajeros, teniendo en cuenta la campaña conjunta en curso de la IATA, la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) al respecto; y pedir a la OACI que considerara la posibilidad de ampliar su auditoría de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) a fin de incluir todos los SARPS relacionados con información anticipada sobre los pasajeros (API) y PNR.

90. El Observador de la OMT presentó la nota WP/246, en la que se promovía la facilitación de los visados como medio para estimular el crecimiento del turismo. Los requisitos para los visados y los procedimientos para su tramitación restringían significativamente el crecimiento del turismo y, por consiguiente, el transporte aéreo, como se había puesto de manifiesto recientemente en el simposio de la OACI y McGill previo a la Asamblea sobre la mejora de la conectividad y rentabilidad del transporte aéreo: pasajeros, carga y tecnología (*Enhancing air transport connectivity and profitability: Passengers, cargo and technology*). Además, la justificación de la seguridad de la aviación para la exigencia de visados podría perder peso con el aumento de los requisitos de API y datos del PNR. En la nota se recordaban, entre otras cosas, la Declaración conjunta firmada por los Secretarios Generales de la OACI y la OMT en marzo de 2014 destinada a continuar optimizando los beneficios de la aviación y el turismo, con referencia explícita a la mejora de la conectividad del transporte aéreo mediante la cooperación en materia de formalidades y expedición de visados y otros documentos de viaje, como la simplificación de la tramitación de visados y el desarrollo de visados regionales pluriestatales y visados electrónicos. También se informaba sobre la investigación conjunta realizada por la OMT y el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) sobre los beneficios económicos de la mejora de la tramitación de visados, que había persuadido a los ministros de turismo de las economías del G20 a convenir en colaborar para el desarrollo de iniciativas de facilitación de los viajes. En la nota WP/246 se determinaban cinco formas de hacerlo. No obstante, se necesitaban medidas complementarias de la OACI en su calidad de autoridad mundial reconocida para la especificación de normas para el Programa MRTD, como los visados. La OMT invitaba a la Asamblea a: instar a los Estados miembros de la OACI a continuar el proceso de facilitación de los visados; y convenir en que la OACI y la OMT deberían tratar conjuntamente el tema de la facilitación de los visados a nivel estratégico, teniendo presente la experiencia positiva de la OMT y el WTTC en el contexto del G20.

91. El Secretario General presentó a continuación la nota WP/23, a la que se adjuntaba una propuesta de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación. En ella se recordaba que, tras aprobar el nuevo Objetivo estratégico conjunto sobre seguridad de la aviación y facilitación, el Consejo había determinado que los asuntos sobre facilitación que previamente figuraban en la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo deberían presentarse en un proyecto de resolución independiente. En la propuesta de Declaración consolidada se reflejaban elementos que seguían siendo importantes, acontecimientos recientes y el enfoque futuro de la labor de la OACI en el ámbito de la facilitación, lo que incluía la formulación y aplicación de disposiciones sobre facilitación, los elementos clave del ICAO TRIP (véase la nota WP/11) y medidas y cooperación nacionales e internacionales sobre aspectos de la facilitación.

92. Se tomó nota de que Chile y China habían presentado notas de información sobre actividades realizadas por Chile en relación con el Programa MRTD (WP/322) y el progreso realizado en materia de facilitación y pasaportes electrónicos en China (WP/180), respectivamente.

93. Durante el debate posterior, el Delegado de la República Unida de Tanzania manifestó el apoyo de su Estado a la nota WP/105 presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC y su agradecimiento por las iniciativas de la OACI para brindar asistencia en la creación de capacidad relacionada con el Programa MRTD como medio para garantizar el cumplimiento universal de las Normas 3.10 y 3.10.1 del Anexo 9 – *Facilitación* antes de la fecha límite del 24 de noviembre de 2015 para la retirada de la circulación de los pasaportes que no fueran de lectura mecánica. La República Unida de Tanzania recomendó que la OACI siguiera así hasta que todos los Estados hubieran cumplido las citadas normas antes del plazo límite para garantizar que en todo el mundo se utilizaran PLM aceptados por la OACI.

94. El Delegado de Nigeria señaló que su Estado encomiaba a la OACI por los progresos logrados en el Programa MRTD y el PKD. Como participante del PKD, Nigeria alentaba a otros Estados a que se unieran. Su Estado respaldó la nota WP/105 presentada por los citados Estados miembros de la CAFAC.



95. El Delegado de la Federación de Rusia indicó que su Estado respaldaba la nota WP/161 presentada por los Estados Unidos en la que se subrayaban los beneficios de los programas de viajeros confiables, en particular, la gestión del riesgo. Aunque apoyaba, en principio, el enfoque de la recopilación y el uso de datos del PNR propuesto por los Emiratos Árabes Unidos en la nota WP/254, la Federación de Rusia consideraba que los principios enumerados en el párrafo 2.4 para su incorporación en las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944) debían examinarse y revisarse a la luz de la labor que estaba llevando a cabo el Grupo de expertos sobre facilitación (FALP).

96. El Delegado del Togo observó que su Estado apoyaba todas las notas presentadas, en particular la nota WP/105 de los 54 Estados miembros de la CAFAC y la nota WP/23 en la que figuraba el proyecto de Declaración consolidada sobre facilitación.

97. El Delegado de Suiza señaló que su Estado apoyaba las cuatro notas presentadas por el Consejo (WP/3, WP/4, WP/11 y WP/23). Sin embargo, respecto a la nota WP/3, Suiza consideraba que debía distinguirse claramente entre las medidas destinadas a incrementar la seguridad de la aviación y las destinadas a luchar contra la inmigración ilegal. Así, cuando se tratara de aspectos de seguridad de la aviación, sugirió hacer referencia al *Manual de seguridad de la aviación* de la OACI (Doc 8973 – Distribución limitada), en lugar de a la elaboración de nuevos textos de orientación clasificados como de facilitación. Suiza apoyaba también la nota WP/105 presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, la nota WP/161 presentada por los Estados Unidos y la nota WP/94 Revisión núm. 1 presentada por la IATA. Sin embargo, era consciente de que algunas de las acciones propuestas en esas notas exigían más trabajo, que se realizaría idealmente en el marco del FALP.

98. La Delegada de Colombia indicó que su Estado apoyaba las prioridades propuestas para el Programa FAL y los resultados esperados para el trienio 2014-2016 descritos en el párrafo 3.12 de la nota WP/3, así como la Estrategia ICAO TRIP descrita en la nota WP/11. Colombia respaldaba también el proyecto de Declaración consolidada sobre facilitación que figuraba en la nota WP/23.

99. La Delegada del Reino Unido observó que su Estado apoyaba la nota WP/161 presentada por los Estados Unidos, ya que defendía convincentemente la necesidad de que la OACI continuara trabajando para armonizar la elaboración de programas de viajeros confiables. Aunque había sido muy interesante escuchar las explicaciones de los Delegados de los Estados Unidos y la República de Corea sobre los beneficios tangibles operacionales, de facilitación y de seguridad de la aviación de esos programas, que un número creciente de Estados estaban considerando emplear, también había importantes riesgos en la aparición de varios programas distintos basados en diversas normas diferentes, como se indicaba claramente en la nota WP/161. Por tanto, el Reino Unido sugería modificar el párrafo b) de las medidas de acción de esa nota para indicar que se invitaba a la Asamblea a recomendar que la OACI apoyara la elaboración de esos programas de viajeros confiables, y remitir la determinación de las formas y los medios para hacerlo al FALP para su deliberación. En relación con la nota WP/267 presentada por la República de Corea, el Reino Unido apoyaba el examen de iniciativas para nuevos SARPS relacionados con un Sistema automatizado de despacho de inmigración, pero era de la opinión de que las propuestas presentadas en el párrafo 4 de esa nota debían remitirse al FALP para su debate y desarrollo.

100. La Delegada de Suecia observó que su Estado compartía la opinión expresada por los Emiratos Árabes Unidos en la nota WP/254 de que era necesario armonizar el intercambio de datos del PNR entre los Estados y que los Estados siguieran las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944) de la OACI. No obstante, Suecia consideraba que las citadas directrices existentes incluidas en el Doc 9944 y elaboradas en el FALP aportaban un marco útil para acuerdos bilaterales sobre el intercambio de datos del PNR.

101. La Delegada de los Países Bajos subrayó que su Estado coincidía con la IATA (WP/94 Revisión núm. 1) en la necesidad de continuar normalizando los datos de los pasajeros y sensibilizar sobre los SARPS y los textos de orientación pertinentes establecidos por la OACI, así como por la OMA y la IATA. Señaló que, cuando había que enviar electrónicamente los datos de los pasajeros, cada línea aérea tenía que enviarlos a organismos gubernamentales de distintos Estados y cada uno de esos organismos tenía que poder recibir y tramitar los datos de los pasajeros procedentes de distintas líneas aéreas. Por eso, el uso de datos normalizados de los pasajeros era esencial tanto para el sector de las líneas aéreas como para los gobiernos. Los Países Bajos deseaban continuar colaborando con organismos internacionales, como el FALP, en el desarrollo de instrumentos más armonizados y normalizados relacionados con los datos de los pasajeros.

102. El Delegado de Francia indicó que su Estado consideraba que el crecimiento constante en el número de pasajeros de líneas aéreas hacía absolutamente necesario elaborar herramientas eficaces para facilitar el control de las fronteras. Esas herramientas mejorarían la eficacia de los controles de fronteras realizados por las autoridades, al tiempo que los simplificaban para los pasajeros. Por consiguiente, Francia alentaba a los Estados a participar en el PKD y apoyaba la Estrategia ICAO TRIP (véanse las notas WP/4 y WP/11).

103. El Delegado de Australia señaló que su Estado respaldaba los comentarios formulados por los Delegados de Suiza y el Reino Unido en relación con la nota WP/161 presentada por los Estados Unidos. Respecto al proyecto de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/23, Australia apoyaba la resolución de que la OACI siguiera elaborando políticas relacionadas con la facilitación del despacho de pasajeros. Consideraba que las políticas de la OACI destinadas a apoyar la facilitación eficiente del despacho de pasajeros brindarían beneficios económicos gracias a la agilización de los trámites y, al mismo tiempo, mejorarían los resultados en materia de seguridad fronteriza. Australia también era de la opinión de que la facilitación y la seguridad fronteriza no debían considerarse aisladamente, dados los vínculos entre los resultados de la facilitación y la seguridad, y reconociendo la existencia ocasional de conflictos de resultados entre las políticas de facilitación y seguridad. Por tanto, proponía añadir una nueva cláusula 11 en la parte dispositiva del apéndice C del proyecto de Declaración consolidada del siguiente tenor: “*Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre órganos nacionales y regionales competentes en materia de facilitación y seguridad de la aviación”. Australia sugirió también que la cláusula 1 de la parte dispositiva del apéndice C se enmendara sustituyendo la palabra “contratantes” por la palabra “miembros”.

104. En relación con la nota WP/246 presentada por la OMT, el Delegado de Australia señaló que su Estado tenía un sistema de visado universal que exigía visados a todos los visitantes que llegaban a Australia, sin excepciones. Australia consideraba que la tramitación de los visados era un elemento importante de la facilitación de los beneficios del turismo al tiempo que daba a los Estados la capacidad de garantizar la integridad de sus fronteras. El programa de trabajo futuro del FALP (véase la nota WP/3) trataría una amplia gama de cuestiones importantes planteadas por los Estados miembros dirigidas a mejorar el movimiento de los pasajeros a través de las fronteras y a fortalecer la integridad fronteriza. La labor futura del FALP tendría beneficios derivados para los sistemas de tramitación de visados, lo que beneficiaría tanto a los viajeros por vía aérea como a los Estados miembros. Australia no apoyaba que se dedicaran recursos adicionales de la OACI a sistemas de tramitación de visados distintos de la labor identificada por el FALP.

105. Respecto a la nota WP/94 Revisión núm. 1 presentada por la IATA, Australia observó que una de las prioridades de la OACI era investigar el incumplimiento de diversos SARPS vigentes. Consideraba que sería más apropiado que la OACI siguiera centrándose en ello y no apoyaba, en esos momentos, la ampliación del USAP para incluir la auditoría de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relacionadas con datos de API o PNR.

106. El Delegado de Egipto expresó el apoyo de su Estado a la nota WP/105 presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, así como a la nota WP/254 presentada por los Emiratos Árabes Unidos, la

nota WP/161 presentada por los Estados Unidos y las cuatro notas presentadas por el Consejo (WP/3, WP/4, WP/11 y WP/23).

107. El Delegado de San Vicente y las Granadinas señaló que su Estado respaldaba las notas WP/3, WP/4 y WP/11, así como la nota WP/246 presentada por la OMT, con la excepción de la cuota de inscripción en el PKD (unos 55 000 USD), que consideraba insostenible para los Estados pequeños. San Vicente y las Granadinas desearía unirse al PKD, pero le resultaba muy difícil pagar dicha cuota de inscripción. Sugirió que el Consejo considerara la posibilidad de aplicar una reducción para los Estados pequeños.

108. Se acordó reanudar el examen de la cuestión 16 en la siguiente sesión del Comité Ejecutivo, en la cual también se debatirían la cuestión 13 (*Seguridad de la aviación — Política*), la cuestión 14 [*Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)*] y la cuestión 15 (*Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación*) del orden del día.

109. Se levantó la sesión a las 1215 horas.



**Acta de la sexta sesión**  
(viernes, 27 de septiembre de 2013, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica
- *Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación y programa de trabajo propuesto para el próximo trienio*
  - *Novedades relativas al Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y al directorio de claves públicas (PKD)*
  - *Propuesta relativa a una Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)*
  - Nota presentada por la República de Corea
  - Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
  - Nota presentada por los Estados Unidos
  - Nota presentada por los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
  - Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
  - Nota presentada por la Organización Mundial del Turismo (OMT)
  - Nota de información presentada por Chile
  - Nota de información presentada por China
  - Nota de información presentada por la República de Corea
  - *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*
2. Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política
- *Resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS)*
  - *Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)*
  - Nota presentada por Egipto
  - Nota presentada por Indonesia
  - Nota presentada por la Federación de Rusia
  - Notas presentadas por Venezuela (República Bolivariana de)

- Nota presentada por Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bélgica, Canadá, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Japón, Jordania, Líbano, Nueva Zelandia, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Asociación Global Express (GEA), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), Unión Postal Universal (UPU) y Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- Nota presentada por Australia, Canadá y Estados Unidos
- Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
- Nota presentada por Nicaragua en nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- Nota presentada por Alemania, Arabia Saudita, Australia, Bélgica, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Irlanda, Italia, Japón, Líbano, Luxemburgo, México, Nueva Zelandia, Nigeria, Qatar, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza
- Nota presentada por Alemania, Arabia Saudita, Australia, Austria, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Eslovenia, España, Federación de Rusia, Irlanda, Italia, Japón, Jordania, Líbano, Luxemburgo, México, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Portugal, Qatar, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza
- Nota presentada por el ACI
- Nota de información presentada por Indonesia
- Nota de información presentada por Israel
- Nota de información presentada por la República de Corea
- Nota de información presentada por los Estados Unidos
- Nota de información presentada por Viet Nam

3. Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

- *Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP): Transición hacia un enfoque de observación continua*
- *Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)*
- Nota presentada por la Federación de Rusia
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por los Estados miembros del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)

4. Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

- *Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación*
- *Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC)*

- Nota presentada por Australia, Canadá, Estados Unidos, Jordania, Líbano, Singapur, Sudáfrica, Reino Unido, ACI, GEA, IATA y TIACA
- Nota presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC
- Nota presentada por los 22 Estados miembros de la CLAC
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por la India
- Nota de información presentada por la República de Corea
- Nota de información presentada por la Federación de Rusia
- Nota de información presentada por la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO)
- *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica**

1. Bajo la presidencia del Primer Vicepresidente, Sr. Robert Dick (Canadá), el Comité Ejecutivo reanudó (EX/5) y culminó su examen de esta cuestión del orden del día sobre la base de cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo: WP/3 (*Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación y programa de trabajo propuesto para el próximo trienio*), WP/4 [*Novedades relativas al Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y al directorio de claves públicas (PKD)*], WP/11 [*Propuesta relativa a una Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)*] y WP/23 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*), y las notas de estudio y de información conexas.

2. El Delegado del Japón expresó apoyo a las cuatro notas presentadas por el Consejo. Respecto a la nota WP/3, recordó a la Asamblea que el registro de nombres de los pasajeros (PNR) era vital, no solo para facilitar los viajes de los pasajeros por vía aérea, sino también para combatir el terrorismo y controlar el tráfico ilícito de drogas de manera eficiente y eficaz. Por tanto, era muy importante que la OACI y sus Estados miembros colaboraran estrechamente entre ellos y con otros asociados, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), a fin de aplicar el PNR apropiadamente.

3. La Delegada de Cuba también respaldó las cuatro notas citadas y reconoció la labor realizada no solo por el Consejo, sino también por la Secretaría, en el ámbito de la facilitación y los MRTD. Al tiempo que apoyaba el papel de liderazgo de la OACI en el desarrollo de especificaciones para los documentos de viaje y el ICAO TRIP, alentó a todos los Estados a colaborar con la Organización al respecto. La Delegada de Cuba instó asimismo al Consejo a continuar los estudios y análisis y a formular recomendaciones a fin de orientar a los Estados en la elaboración de los programas nacionales. Además, apoyó la postura expresada por los Estados miembros de la CAFAC en la nota WP/105, en particular respecto a la oferta de asistencia técnica y de formación. La Delegada de Cuba compartía la preocupación manifestada previamente (EX/5) por el Delegado de San Vicente y las Granadinas acerca de la cuota de inscripción en el PKD para los Estados pequeños que, en su opinión, la OACI debía tener en cuenta.

4. Reconociendo también la importante contribución del Consejo en este ámbito, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) afirmó que el enfoque holístico de la gestión de la identificación de los viajeros (véase la nota WP/11, apéndice A) aumentaría la eficacia del Anexo 9 – *Facilitación* y del Anexo 17 – *Seguridad*. Se debía prestar especial atención a los pasaportes, ya que eran uno de los eslabones más importantes en la cadena para la lucha contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional y el fortalecimiento del sistema de seguridad. Aunque era consciente de que el ICAO TRIP, que su Estado apoyaba, era una estrategia general, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) consideraba que era necesario, pese a todo, tener en cuenta ciertos aspectos específicos, como la necesidad de que: los centros de formación respaldados por la OACI facilitaran información sobre los documentos de identidad, especialmente los pasaportes electrónicos (pasaporte-e); el elemento de seguridad de la aviación del sistema garantizara que no se identificara erróneamente a ningún viajero; y se aumentara la eficiencia de los controles fronterizos, lo que también mejoraría la facilitación y la seguridad. Tras recalcar que los factores humanos eran otro elemento importante, subrayó que el uso de la tecnología podría dar lugar a un exceso de confianza lo que, a su vez, crearía vulnerabilidades en el sistema de seguridad. Era importante tener en marcha procedimientos eficaces para controlar con eficiencia los pasaportes de lectura mecánica (PLM) que hubieran sido expedidos adecuadamente y que cumplieran todas las normas aplicables de seguridad. Igualmente, era importante verificar que los PLM fueran válidos y no hubieran alcanzado su fecha de vencimiento.

5. La Delegada del Afganistán expresó aprecio por la nota WP/3, en la que se establecía un Programa de Facilitación (FAL) muy técnico para el trienio 2014-2016. También manifestó apoyo a la nota WP/105 (CAFAC) y a los esfuerzos del Grupo de trabajo sobre implantación y creación de capacidad (ICBWG) del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) encaminados a apoyar a la Secretaría en la asistencia a los Estados mediante actividades educativas y de promoción.

6. El Delegado de Bangladesh afirmó que todas las notas presentadas en relación con la cuestión 16, así como la nota WP/138 [Venezuela (República Bolivariana de)] sobre el desarrollo de textos de orientación para la aplicación de un enfoque basado en los resultados de seguridad de la aviación, presentado en relación con la cuestión 13, eran extremadamente útiles. Aunque estaba totalmente de acuerdo con un enfoque basado en los resultados, consideraba que también era necesario tener en marcha un mecanismo apropiado para producir los resultados esperados. Dado que la seguridad de la aviación era más complicada que la seguridad operacional, en lo relativo a sensibilizar a los Estados sobre aspectos de soberanía e integridad territorial, debía examinarse en combinación con la facilitación del despacho de pasajeros como se ilustraba en el Anexo 9 – *Facilitación*. El aspecto más difícil de la seguridad de la aviación era traducir los objetivos estratégicos en funciones técnicas de cada Estado individual. El Delegado de Bangladesh felicitó a la Secretaría por introducir iniciativas tanto relativas a equipos como en otras esferas, como ICAO TRIP y el Programa MRTD. Sin embargo, consideraba que algunas de esas iniciativas requerían grandes conocimientos especializados, tanto de tipo académico como funcional. Dado que la seguridad de la aviación era un sistema orientado al logro de los objetivos establecidos por las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, era enormemente necesario facilitar las aptitudes y competencias profesionales del personal de seguridad de la aviación, especialmente en los Estados en desarrollo. El Delegado de Bangladesh subrayó, en ese contexto, que la seguridad de la aviación aumentaría en complejidad en los años siguientes, dada la tendencia creciente entre agentes no estatales de atentar contra la aviación civil. Tras afirmar la necesidad consiguiente del liderazgo general de la OACI, apoyó decididamente todas las notas presentadas por el Consejo en relación con esta cuestión del orden del día.

7. El Delegado de Italia felicitó a la OACI por su labor de mejora de las medidas de facilitación y apoyó el proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación que figuraba en la nota WP/23.



8. La Delegada de Sudáfrica apoyó la nota WP/105, al ser su Estado miembro de la CAFAC. Tras reconocer la importante labor realizada por la OACI en ese ámbito y las contribuciones de las cuatro notas del Consejo a la mejora de la seguridad de las fronteras, afirmó que las citadas notas eran una buena base para elaborar SARPS para programas de viajeros confiables, controles fronterizos automatizados y facilitación de visados. Los beneficios de la labor realizada al respecto también se notarían en mejoras de la seguridad de las fronteras relacionadas con otros modos de transporte (marítimo y terrestre). Debería destacarse que el conjunto de programas era asequible para los Estados en desarrollo, ya que correspondían a cambios tecnológicos, operacionales y de infraestructura.

9. El Delegado del Camerún respaldó sin reservas la nota WP/105, ya que su Estado también era Miembro de la CAFAC.

10. Luego de apoyar plenamente la nota WP/246 (OMT) sobre la facilitación de los visados como medio para estimular el crecimiento del turismo, el Delegado de Namibia hizo hincapié en que la OACI debía seguir brindando asistencia a los Estados en la facilitación de la expedición de visados, dados los obstáculos a los que se enfrentaban los turistas, especialmente en los Estados en desarrollo y menos adelantados, como se indicaba en la nota.

11. En su resumen de las deliberaciones, el Primer Vicepresidente observó que había un apoyo general a las diez notas que invitaban a la Asamblea a tomar medidas. Respecto a la nota WP/23, varios Delegados habían hablado en apoyo del proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, y el Delegado de Australia había propuesto (EX/5) insertar, en el apéndice C de su texto, una nueva cláusula 11 en la parte dispositiva del siguiente tenor: “*Insta a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre órganos nacionales y regionales competentes en materia de facilitación y seguridad de la aviación*”. Pidió al Delegado de Australia que proporcionara a la Secretaría el texto propuesto. Respecto a la nota WP/94 Revisión núm. 1 (IATA), se había expresado apoyo a que la OACI prosiguiera su labor relativa a la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del Registro de nombres de los pasajeros (PNR) mediante el Grupo de expertos sobre facilitación (FALP), y a la necesidad de la armonización mundial de los programas de intercambio de datos. Sin embargo, no se había apoyado la petición de la IATA de que la OACI considerara la posibilidad de ampliar el alcance de sus auditorías en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para incluir todos los SARPS relacionados con API y PNR del Anexo 9 – *Facilitación*.

12. En referencia a la nota WP/246 (OMT), se había señalado que todas las labores relacionadas con la facilitación de visados deberían realizarse con los recursos existentes disponibles en el marco del FALP. Respecto a la nota WP/161 (Estados Unidos), se había expresado apoyo al liderazgo de la OACI en el desarrollo de especificaciones para promover la interoperabilidad de los programas de viajeros confiables, labor que se remitió al FALP para su debate y desarrollo.

13. En lo que respecta al PKD de la OACI, el Delegado de San Vicente y las Granadinas había pedido que la OACI considerara una reducción en la cuota de inscripción. En general, varios Delegados habían pedido que, en el futuro, la OACI tuviera en cuenta las necesidades de los Estados pequeños.

14. En adopción de la medida propuesta entonces por el Primer Vicepresidente, el Comité Ejecutivo hizo suyas las prioridades propuestas para el Programa FAL y los resultados esperados para el trienio 2014-2016, como figuraban en el párrafo 3.12 de la nota WP/3. El Comité también tomó nota de las actividades relativas al Programa de MRTD y al PKD, como se presentaban en la nota WP/4.

15. El Comité hizo suya la Estrategia ICAO TRIP propuesta y recomendó la participación de los Estados en el PKD, como se proponía en la nota WP/11. El Comité también pidió que se tuvieran en

consideración las preocupaciones planteadas por los Estados pequeños en relación con las cuotas de participación en el PKD.

16. El Comité acordó que debía pedirse al Consejo que considerara la inclusión de nuevos SARPS en el Anexo 9 – *Facilitación* en relación con los Sistemas automatizados de despacho de inmigración, como se establecía en el párrafo 4 de la nota WP/267 (República de Corea). También acordó que debía pedirse al Consejo que considerara las propuestas indicadas en el párrafo 2.4 de la nota WP/254 (Emiratos Árabes Unidos) para la actualización de las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* (Doc 9944).

17. El Comité, tomando nota de la pertinencia de los programas de viajeros confiables descritos en la nota WP/161 (Estados Unidos) para mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación, acordó que el Consejo debería examinar las formas y los medios por los cuales la OACI podría apoyar la elaboración de esos programas, así como la interoperabilidad y la armonización de los mismos.

18. Respecto a los aspectos relacionados con las nuevas disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relativas a los sistemas automatizados de despacho de inmigración, la revisión del Doc 9944 y los SARPS para programas de viajeros confiables, el Comité acordó que debían remitirse al FALP para su consideración.

19. El Comité convino en las propuestas presentadas en la nota WP/105 (CAFAC) de que el Consejo debía obtener compromisos de alto nivel entre los Estados responsables de la expedición de documentos de viaje y las autoridades de aviación civil con miras a asegurarse de que se sensibilizara respecto de las responsabilidades relacionadas con el plazo del 24 de noviembre de 2015 para los PLM. Tomando nota de la elaboración prevista de una hoja de ruta modelo de la OACI para asistir a los Estados en las iniciativas de implantación de pasaportes electrónicos, el Comité acordó que la OACI debería concederle alta prioridad y, específicamente, debería organizar seminarios teóricos y prácticos regionales encaminados a dar a conocer a los Estados los beneficios de la participación en PKD.

20. Respecto a la nota WP/94 Revisión núm. 1 (IATA), el Comité acordó que se debía pedir a los Estados que sensibilizaran a las autoridades de inmigración y control fronterizo respecto a los SARPS y los textos de orientación de la OACI relativos a los datos sobre pasajeros. Sin embargo, el Comité no apoyó una propuesta de ampliar el USAP a todos los SARPS del Anexo 9 – *Facilitación* relacionados con API y PNR.

21. El Comité acordó que debía instarse a los Estados miembros a continuar el proceso de facilitación de visados, como se sugería en la nota WP/246 (OMT). También acordó que la OACI y la OMT deberían tratar conjuntamente el tema de la facilitación de visados a nivel estratégico, pero en el marco de los recursos disponibles del FALP.

22. Respecto a la nota WP/23, el Comité tomó nota de que los aspectos pertenecientes a la facilitación habían aparecido, hasta la fecha, en la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. Sin embargo, teniendo en cuenta los nuevos Objetivos estratégicos aprobados por el Consejo, el Comité acordó que los asuntos de facilitación debían presentarse como un proyecto de Resolución independiente, como se proponía en la nota. También tomó nota de que la propuesta de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación reflejaba los acontecimientos recientes, así como el enfoque futuro de la labor de la OACI al respecto. Esta última incluía las actividades previstas para el Programa FAL durante el siguiente trienio, así como elementos clave de la Estrategia ICAO TRIP relacionados con la gestión de la identificación y con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje.

23. Tras examinar el mencionado proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación que figuraba en la nota WP/23 y habiendo acordado incluir

una cláusula 11 adicional en la parte dispositiva del apéndice C de su texto (véase el párrafo 11 de la presente sección), el Comité Ejecutivo lo aprobó para su remisión a la Plenaria para su adopción.

### **Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política**

24. El Comité Ejecutivo examinó esta cuestión del orden del día sobre la base de tres notas de estudio presentadas por el Consejo: WP/12 [Resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS)]; WP/13 [Declaración sobre seguridad de la aviación y la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)], que se debatió junto con varias notas de estudio y de información conexas; y WP/14 (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*), que se introdujo al final de la sesión, una vez terminado el examen de todas las cuestiones del orden del día relacionadas con la seguridad de la aviación (véase el párrafo 134 de la presente sesión). Se tomó nota de que la nota WP/277 [*Compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país (ACC3)*] presentada por 55 Estados, había sido retirada.

25. Al presentar la nota WP/12, el Director de la Dirección de transporte aéreo (D/ATB) observó que la HLCAS, que se había celebrado en Montreal del 12 al 14 de septiembre de 2012, había dado lugar a varias recomendaciones que habían definido la orientación de las políticas y programas de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación para el trienio siguiente. Trataban ámbitos como la seguridad de la carga aérea, medidas contra las amenazas internas, la seguridad en el contexto del riesgo, la sostenibilidad, la facilitación de pasajeros y transparencia de los resultados de las auditorías. Las recomendaciones de la HLCAS también pedían que la OACI promoviera la innovación en la seguridad de la aviación e identificara medidas para mejorar la cooperación internacional. Además, la Conferencia había apoyado la transición del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) a un enfoque de observación continua (CMA) formulando recomendaciones para un marco eficaz de creación de capacidad. Con arreglo a esas recomendaciones, la Secretaría había elaborado un plan de trabajo para poner en práctica los resultados de la Conferencia, que había sido aprobado posteriormente por el Consejo en octubre de 2012 (197/1). El plan de trabajo actualizado figuraba como apéndice de la nota WP/12. Se habían logrado progresos importantes en relación con las recomendaciones fundamentales de la Conferencia, como la adopción expedita de la Enmienda 13 del Anexo 17 – *Seguridad* el 13 de noviembre de 2012 (197/7) para abordar las vulnerabilidades relacionadas con la carga aérea y la amenaza interna. Se habían facilitado textos de orientación para asistir a los Estados en la aplicación de la citada enmienda del Anexo y se había divulgado el *Estado OACI del contexto mundial de riesgo*. Algunas acciones culminarían previsiblemente a finales de 2013, mientras que otras eran de largo plazo y continuarían durante el trienio siguiente. Se invitaba a la Asamblea a respaldar las medidas de seguimiento aprobadas por el Consejo que figuraban en el apéndice de la nota.

26. Durante su presentación de la nota WP/13, D/ATB subrayó que, como resultado del generoso apoyo de los Estados miembros al programa de seguridad de la aviación de la OACI, tanto financiero como en especie, la Organización iba bien encaminada para lograr sus objetivos en materia de seguridad de la aviación. En el apéndice A de la nota se presentaban un panorama general de los principales logros y retos relativos a la seguridad de la aviación en el trienio en curso y los resultados esperados en el siguiente trienio 2014-2016. En el apéndice B se describía el uso que se estaba dando a los fondos extrapresupuestarios para hacer frente a las amenazas, prestar asistencia técnica y despertar conciencia con respecto a la seguridad de la aviación en todo el mundo. Como en años anteriores, las contribuciones voluntarias serían esenciales para que la OACI cumpliera su mandato. Al tiempo que reconocía con agradecimiento las contribuciones recibidas hasta la fecha, D/ATB subrayó que los recursos extrapresupuestarios financieros y en especie seguían teniendo una función significativa para la ejecución de la ICASS. Se invitaba a la Asamblea a: ratificar que la ICASS constituía la estrategia principal para mejorar la seguridad de la aviación y, por lo tanto, la base para planificar el Programa AVSEC para el trienio 2014-2016 y después; e instar a los Estados a seguir ofreciendo contribuciones

voluntarias, financieras y en especie, para apoyar el programa de trabajo de la OACI para la seguridad de la aviación y la facilitación.

27. El Delegado de Egipto presentó la nota WP/178, en la que se subrayaba la necesidad de reforzar las medidas contenidas en los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad*, incluidas las establecidas en la Enmienda 13 del mismo, así como en las legislaciones nacionales de los Estados miembros, para prevenir actos ilícitos relacionados con la carga aérea y el correo. También se describían los esfuerzos realizados por Egipto para participar en el Proyecto de carga segura de la IATA a fin de cumplir con todos los requisitos relativos a la carga aérea, tanto a escala regional como internacional, como el intercambio de información para reforzar las medidas de seguridad y las legislaciones relativas a la carga aérea.

28. El Delegado de Indonesia presentó la nota WP/158, en la que se proporcionaba información sobre la implantación de las inspecciones de seguridad de la carga aérea y el correo en su Estado, y se describían algunos de los retos que enfrentaba para mejorar la seguridad de la carga aérea y del correo. Se invitaba a la Asamblea a pedir al Consejo que: acelerara la adopción de nuevos SARPS para la seguridad de la aviación relativos a la implantación de la cadena de suministro segura para su ejecución y aplicación por todos los Estados miembros; y tuviera en cuenta los requisitos aduaneros y de seguridad del correo, de modo que esos nuevos SARPS sobre seguridad de la aviación se armonizaran y establecieran sinergias con los requisitos aduaneros y de seguridad del correo aplicables.

29. En su presentación de la nota WP/197, el Delegado de la Federación de Rusia recordó que la HLCAS y el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) habían puesto de relieve la necesidad de continuar desarrollando la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI. En la nota se describía el desarrollo de ese punto de contacto en la Federación de Rusia y se resaltaba su puesta en marcha efectiva. Sin embargo, se proponía la siguiente acción para continuar mejorando la red de puntos de contacto de la OACI: que el Consejo encargara al AVSECP la elaboración de textos de instrucción sobre la metodología para el funcionamiento de la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación; y que se invitara a los Estados a: mejorar constantemente la eficacia de los puntos de contacto de la OACI y desarrollar la interacción con la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI para prevenir actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional; utilizar activamente las capacidades de los puntos de contacto de la OACI para coordinar los esfuerzos estatales destinados a reducir riesgos y prevenir amenazas a la aviación civil; garantizar que el recurso de información AVSECPaedia se implementara y utilizara en las actividades de los puntos de contacto de la OACI; aplicar procedimientos operacionales adicionales y equipar los puntos de contacto de la OACI con tecnologías modernas basadas en el uso de equipo avanzado de telecomunicaciones y nuevos enlaces de comunicaciones; y realizar periódicamente sesiones de prueba entre las operaciones de seguridad de la aviación y los puntos de contacto de la OACI para mantener la eficacia de las operaciones.

30. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) presentó la nota WP/138, en la que se resaltaban las múltiples condiciones y factores que los Estados debían ponderar al momento de aplicar un enfoque basado en los resultados de la seguridad, como parte de los principios fundamentales que regían la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación, según lo solicitado en la HLCAS. Según convino el AVSECP en su 24ª reunión, celebrada en abril de 2013, esos factores incluían: la evaluación de los riesgos y de las amenazas internas para cada Estado; el volumen y la particularidad de las operaciones en sus aeropuertos y de los explotadores de aeronaves; las medidas y los procedimientos de seguridad y de facilitación; la disponibilidad de recursos; las características de su geografía y clima; la reglamentación; y los aspectos culturales. En la nota se subrayaba que, al aplicar un enfoque basado en los resultados a la seguridad de la aviación, múltiples interpretaciones podrían hacer que los Estados tomaran medidas que, si bien tal vez resolvieran los problemas de seguridad, podrían generar conflictos o riesgos residuales sobre otras áreas del sector aeronáutico, como la facilitación. Por tanto, se proponía que el Consejo desarrollara textos de

orientación que ayudaran a los Estados en la aplicación eficiente y eficaz de ese enfoque basado en los resultados.

31. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) presentó a continuación la nota WP/235, en la que se destacaba la importancia de la capacitación del personal aeronáutico responsable de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación y se defendía la capacitación en espacios virtuales (e-learning), que facilitaba la capacitación individual e institucional. En vista de los beneficios que podían obtenerse mediante sistemas electrónicos y las necesidades de formación existentes para un variado y nutrido grupo de personas en el ámbito de la seguridad de la aviación, la nota proponía solicitar al Consejo el establecimiento de lineamientos y principios básicos que incentivaran el aprovechamiento de los espacios virtuales para la capacitación en materia de seguridad de la aviación.

32. El Delegado de Australia presentó la nota WP/133 en nombre de los 23 copatrocinadores (17 Estados y 6 organizaciones). En ella figuraba una propuesta de hoja de ruta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea y se destacaba que la amenaza de seguridad en la cadena de suministros de la carga aérea mundial persistía y exigía una respuesta continuada y una vigilancia permanente. Se recordaba que, a fin de mitigar eficazmente esa amenaza de manera que no se impidiera un comercio eficiente, los Estados, la industria y las organizaciones habían trabajado en estrecha cooperación, especialmente desde el complot contra la seguridad de la carga aérea del 29 de octubre de 2010, y se recalca la reciente entrada en vigor de la Enmienda 13 del Anexo 17 – *Seguridad*, en la que se encargaba un refuerzo significativo de los SARPS relativos a la seguridad de la carga aérea. En la nota se subrayaba que, con objeto de asegurar que las mejoras en la seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea en el futuro fueran eficaces, prácticas y sostenibles, al tiempo que continuaban facilitando el comercio, era vital mantener un diálogo y una cooperación abiertos entre todos los reguladores de aviación civil, las autoridades de aduanas, las autoridades postales, las organizaciones internacionales y la industria. La propuesta de hoja de ruta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea, elaborada inicialmente en el seno del Grupo de trabajo sobre la seguridad de la carga aérea (WGACS) del AVSECP, articulaba lo que se había logrado y lo que seguía haciéndose para fortalecer la seguridad de la carga aérea mundial contra las amenazas de la interferencia ilícita. La hoja de ruta era una herramienta valiosa para analizar las diversas acciones que se estaban emprendiendo y determinar el potencial de colaboración, y servía de comunicación breve de los logros en marcha. Se invitaba a la Asamblea a que respaldara la hoja de ruta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea y conviniera en que se actualizara periódicamente para reflejar las más recientes novedades.

33. A continuación, el Delegado de Australia introdujo la nota WP/136 en nombre de los tres copatrocinadores (Australia, Canadá y Estados Unidos). En ella se explicaba el enfoque coordinado, de múltiples fases y basado en la tecnología de la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG) que estaban aplicando esos Estados y la Unión Europea (UE) con miras a relajar progresivamente las restricciones a los LAG en los aeropuertos de sus jurisdicciones respectivas. El comienzo de la primera fase de inspección de LAG estaba previsto para el 31 de enero de 2014. En principio, la inspección se limitaría a LAG de más de 100 ml presentados en bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) de la OACI y LAG de más de 100 ml para utilización durante el viaje con fines médicos o requisitos de dieta especial. Esa iniciativa se estaba aplicando como primera fase con miras a la eliminación progresiva del resto de las restricciones al transporte de LAG en el equipaje de mano. Aunque el avance hacia una aplicación más amplia de la inspección de LAG podría ser gradual y de diferentes velocidades en los distintos Estados miembros, la adopción internacional de tecnologías y prácticas de inspección de LAG reconocidas mutuamente garantizaría que los beneficios para los pasajeros de esa mejora de las tecnologías de inspección no se diluyeran por disposiciones de inspección que no fueran uniformes ni armonizadas. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la introducción de procesos tecnológicos para la inspección de LAG por Australia, el Canadá, los Estados Unidos y la UE; alentar a los Estados miembros a implantar procesos de inspección de LAG en sus jurisdicciones; y alentar al Consejo a promover la armonización internacional de prácticas de inspección de

LAG y recomendar que el AVSECP considerara la posibilidad de empezar a formular requisitos mínimos mutuamente reconocidos para su utilización por los Estados miembros en la inspección de LAG.

34. El Delegado de Bélgica introdujo a continuación la nota WP/64, presentada por Lituania en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). La nota ofrecía propuestas sobre las prioridades de políticas y del trabajo en el campo de la seguridad de la aviación basadas en las conclusiones y recomendaciones de la HLCAS, para su examen por la Asamblea en la actualización de la Resolución A37-17 de la Asamblea (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*) y como contribución al programa de trabajo de la OACI para el trienio 2014-2016. Las prioridades de política propuestas estaban relacionadas con la seguridad basada en el riesgo, la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, el reconocimiento de las medidas de seguridad, la coordinación entre las distintas entidades y las actividades de asistencia, y deberían integrarse plenamente en el trabajo de la OACI realizando una serie de tareas conexas descritas en la nota.

35. En nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), el Delegado de Nicaragua presentó la nota WP/172 sobre la nueva amenaza a la seguridad de la aviación civil planteada por el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, junto con el surgimiento de otros delitos conexos de delincuencia transnacional organizada, como el tráfico de armas, el incremento de la delincuencia y el terrorismo. A partir de las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 39/143, 40/121 y 41/127 (*Campaña Internacional contra el Tráfico de Drogas*), la OACI ha examinado el asunto del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea en numerosas Asambleas, así como en el Consejo, el Comité de Transporte Aéreo (ATC), la Comisión de Aeronavegación (ANC) y otros órganos. No obstante, diversos objetivos convenidos relacionados con la actualización de los SARPS, la preparación y publicación de textos de orientación y manuales de prevención, y la celebración de simposios y seminarios, entre otros, estaban pendientes desde el 31º período de sesiones de la Asamblea, en 1995. La nota destacaba la necesidad consiguiente de cumplir íntegramente la Resolución A27-12 de la Asamblea (*Función de la OACI en la supresión del transporte ilícito de estupefacientes por vía aérea*) y la Resolución A29-16 de la Asamblea (*Función de la OACI en la prevención del uso indebido de ciertas sustancias en el lugar de trabajo*), que aún estaban en vigor. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información presentada en la nota WP/172; considerar la actualización propuesta de la documentación correspondiente de la OACI indicada en la nota; y aprobar una Resolución que contemplara los aspectos descritos en ella.

36. El Delegado de Singapur presentó a continuación la nota WP/128 en nombre de sus 25 copatrocinadores. En la nota se describían las novedades clave en seguridad de la aviación desde la Asamblea anterior y se recomendaban enfoques para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación mundial durante el trienio siguiente, teniendo presente la necesidad de optimizar el uso de los recursos limitados. Esos enfoques se relacionaban con los aspectos siguientes, entre otros: que la OACI continuara proporcionando liderazgo mundial en el mejoramiento de la seguridad de la aviación en forma armonizada y sinérgica en todo el mundo; que todos los Estados miembros de la OACI continuaran elevando el nivel de sus medidas de seguridad de la aviación para que, como mínimo, se ajustaran a las Normas del Anexo 17 –*Seguridad*; que la OACI continuara trabajando en estrecha cooperación con otras organizaciones internacionales, organizaciones regionales de aviación y otros socios de la industria, que tenían la responsabilidad colectiva de mejorar la seguridad de la aviación mundial; que se estableciera el USAP-CMA; que se promoviera el intercambio de mejores prácticas de seguridad de la aviación y la utilización de la red de puntos de contacto en seguridad de la aviación de la OACI, así como las actividades de creación de capacidad; y que se elaboraran enfoques de seguridad de la aviación nuevos e innovadores, así como medidas que también incluyeran la necesidad de una facilitación fluida, eficacia de las operaciones de aviación civil, rentabilidad y el uso óptimo de recursos limitados. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la labor de la OACI, conjuntamente con los Estados miembros de la Organización, la industria de la aviación y otras partes interesadas, tendiente a mejorar la seguridad de la

aviación mundial, como se describía en la nota WP/128; y respaldar y continuar apoyando la dirección y los enfoques para fortalecer la seguridad de la aviación mundial que se proponían en la nota.

37. A continuación, el Delegado de Singapur presentó la nota WP/129, en nombre de sus 26 copatrocinadores. En la nota se recordaban los tres principios que regían la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación respaldados y adoptados por la HLCAS (respetar el espíritu de cooperación establecido en los acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos; reconocer las medidas de seguridad equivalentes; y centrarse en resultados de seguridad) y se describían las medidas ulteriores previstas. Se invitaba a la Asamblea a: reafirmar los tres principios citados; convenir en su incorporación en la propuesta de versión revisada de la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita (WP/14); y respaldar la elaboración de un plan de acción por la Secretaría de la OACI, con aportaciones del AVSECP y las partes interesadas pertinentes, para poner en práctica esos tres principios.

38. El Observador del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) presentó la nota WP/276, en la que se formulaban recomendaciones para el trabajo ulterior que podrían mejorar significativamente la seguridad mundial mediante procesos innovadores. En la nota se recomendaba, en particular, que la OACI colaborara estrechamente con los asociados de la industria para elaborar un entorno regulador bien equilibrado y se proponían enmiendas de menor importancia al apéndice C de la mencionada Declaración consolidada (WP/14) para reflejar mejor el proceso colaborativo convenido por la HLCAS, a saber: la inserción de un nuevo párrafo en el preámbulo con el texto “*Considerando* que la elaboración, las pruebas, la implementación y la entrega de medidas eficaces de seguridad de la aviación solamente pueden lograrse mediante una asociación bien establecida con la industria;” y la adición de una cláusula 5 *bis* en la parte dispositiva con el texto “*Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para elaborar, probar, implementar y entregar medidas eficaces de seguridad de la aviación;”.

39. Se tomó nota de que también se habían presentado cinco notas de información, a saber: WP/159 (Implantación de un Programa de concientización sobre amenazas) por Indonesia; WP/124 [Sistema de contramedidas direccionales (DIRCMS) de rayos infrarrojos láser instalado en la flota comercial matriculada en Israel] por Israel; WP/273 (*Threat response system using state of the art information technologies in the Republic of Korea*, Sistema de respuesta a amenazas utilizando tecnologías de información de vanguardia en la República de Corea) por la República de Corea; WP/104 (Seguridad basada en el riesgo) por los Estados Unidos; y WP/345 (*Aviation security developments in Viet Nam*, Novedades en la seguridad de la aviación en Viet Nam) por Viet Nam.

40. Tras expresar apoyo a la nota WP/172 (CLAC), el Delegado de Chile hizo hincapié en la necesidad de reducir los importantes riesgos para la aviación civil internacional que planteaba el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

41. El Delegado de Nigeria respaldó las notas WP/128 (25 copatrocinadores) y WP/129 (26 copatrocinadores). Manifestó también respaldo por la nota WP/136 (Australia, Canadá y Estados Unidos), reiteró la necesidad de prácticas de inspección de LAG armonizadas a nivel internacional y subrayó la necesidad conexa de prestar asistencia a los Estados miembros, en particular los Estados en desarrollo, para la introducción de la inspección de LAG basada en la tecnología en sus jurisdicciones respectivas.

42. La Delegada del Reino Unido manifestó apoyo a las notas WP/64 (UE y CEAC) y WP/128 (25 copatrocinadores). Observó que, de las constructivas y positivas notas presentadas, se desprendía que se habían logrado progresos reales en la mejora de la filosofía y la práctica de la seguridad de la aviación mundial durante los tres años anteriores. La Delegada del Reino Unido se mostró impresionada por la unidad y la decisión con que se había llevado a cabo esa labor, en particular en el seno del AVSECP bajo el capaz Presidente de Singapur. Esos logros se documentaban en la nota WP/128 y habían culminado en los resultados

satisfactorios de la HLCAS. La Delegada hizo hincapié en la importancia de mirar hacia el siguiente trienio y a los retos considerables y la labor futura que quedaban por delante, como se establecía en las dos notas mencionadas. La OACI y sus Estados miembros no podían permitirse la complacencia ni olvidar que la seguridad de la aviación era un problema compartido que había que abordar a escala mundial. Tras recordar el reciente ataque pavoroso en el centro comercial Westgate de Nairobi, que había costado la vida a ciudadanos de muchos Estados distintos, la Delegada del Reino Unido subrayó que, pese a no haberse dirigido contra la aviación civil, recordaba crudamente que la amenaza del terrorismo seguía siendo real y no disminuía. Estaba muy claro que la aviación civil seguía siendo un objetivo importante y emblemático para los terroristas y las organizaciones de terrorismo. Se sabía, sin asomo de duda, que las organizaciones terroristas seguían teniendo la intención de atentar contra la aviación civil y también la capacidad de hacerlo. Lo único que necesitaban era una oportunidad.

43. Luego de señalar que las notas WP/64 y WP/128 definían principios para la labor permanente de la OACI en materia de seguridad de la aviación durante los tres años siguientes, la Delegada del Reino Unido resaltó que ambas notas destacaban la importancia de adoptar un enfoque basado en el riesgo. Ese enfoque implicaba asegurar el mejor entendimiento posible sobre la naturaleza de las amenazas y de los riesgos para la aviación civil, de manera que la respuesta de los Estados fuera específica y proporcionada. El enfoque basado en los riesgos también significaba comprender cuáles eran las vulnerabilidades que persistían, ya que sin duda los terroristas estudiaban el sistema de aviación mundial para encontrar los puntos vulnerables. También significaba usar ese entendimiento que se había alcanzado colectivamente para intentar resolver esas vulnerabilidades y deficiencias, lo que se lograría con la mayor eficiencia mediante la colaboración. El enfoque basado en los riesgos también consistía en intentar, como comunidad, prever la evolución de las amenazas y los riesgos, en lugar de limitarse a responder a lo que los terroristas hubieran hecho previamente, para que los Estados pudieran actuar en conjunto y en asociación con la industria a fin de proteger la aviación civil.

44. En apoyo de la nota WP/178 (Egipto), El Observador de la IATA expresó reconocimiento por la labor de la OACI encaminada a fortalecer los SARPS relacionados con la seguridad de la carga aérea y la seguridad de la cadena de suministro, así como por el apoyo de Egipto a dicha labor. También señaló que las declaraciones de expedición segura y de seguridad electrónica constituían buenos ejemplos de la manera en que la industria y los gobiernos debían enfocar la labor en el ámbito de la seguridad de la carga aérea. Tras reconocer la nota WP/276 (ACI), el Observador de la IATA destacó el progreso logrado en la elaboración de una nueva generación de métodos de inspección de pasajeros mediante la aplicación de Programas de viajeros conocidos y la inspección diferenciada, y reconoció el tremendo apoyo que había recibido su asociación de muchos Estados en las pruebas y los ensayos al respecto.

45. Señalando a la atención de los presentes la nota WP/12 (Consejo), la Delegada de Colombia reiteró que garantizar la seguridad de la aviación civil era una gran prioridad. Afirmó que las acciones concretas que estaba realizando la OACI para aplicar las recomendaciones fundamentales de la HLCAS estaban haciendo frente con eficacia a las amenazas nuevas y emergentes para la aviación civil, e instó a la Organización a proseguir su labor al respecto y prestar asistencia a los Estados en el fortalecimiento de la seguridad de la aviación en sus jurisdicciones respectivas. A continuación, en referencia a la nota WP/13 (Consejo), la Delegada de Colombia manifestó su acuerdo con que la ICASS era la estrategia primordial para mejorar la seguridad de la aviación, por lo que debería servir de base para el Programa AVSEC durante el trienio siguiente y más adelante. Al tiempo que expresó su apoyo a la propuesta de Declaración consolidada que figuraba en la nota WP/14 (Consejo), sugirió enmendar la cláusula 6 e) de la parte dispositiva de su apéndice C para incluir una referencia al inicio de la búsqueda de soluciones tecnológicas necesarias para retirar gradualmente las restricciones al transporte de LAG en el equipaje de mano, en lugar de a la implantación de tales soluciones.



46. La Delegada de Colombia señaló que, a fin de cumplir lo dispuesto en el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional* de 2010 (Convenio de Beijing), su Estado había adoptado legislación firme por la que se tipificaba el transporte de sustancias biológicas, químicas y nucleares a bordo de aeronaves, ya que tales sustancias podían utilizarse en actos de terrorismo contra la aviación civil. Puso de relieve la necesidad de que la OACI promoviera la firma y ratificación o adhesión a ese Convenio. La Delegada de Colombia apoyó la decisión del Consejo de aplicar el USAP-CMA tras la culminación satisfactoria del segundo ciclo de auditorías del USAP en 2013 y del período de transición. También respaldó los enfoques para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación mundial recomendados en la nota WP/128 (25 copatrocinadores). Tras mostrar su acuerdo con la acción propuesta en la nota WP/136 (Australia, Canadá y Estados Unidos), la Delegada de Colombia afirmó que el levantamiento progresivo de las restricciones a los LAG en los aeropuertos mediante la introducción de soluciones tecnológicas, junto con la aplicación de requisitos mínimos reconocidos mutuamente para la inspección de LAG, ayudarían a asegurar el logro del equilibrio adecuado entre seguridad de la aviación y facilitación. Para concluir, manifestó pleno apoyo a la nota WP/172, al ser Colombia un Estado miembro de la CLAC.

47. En apoyo también de la nota WP/172, la Delegada de Cuba reiteró que, pese a los progresos visibles habidos en la lucha contra la lacra del tráfico ilícito de drogas, no habían bastado para impedir que los grupos delictivos organizados utilizaran la aviación civil para sus actividades ilegales. Por tanto, convino en que la Asamblea debía adoptar una Resolución relativa a los aspectos planteados en la nota, lo que debería dar lugar a la aplicación de medidas para luchar contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

48. Los Delegados de la República Dominicana, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de) y El Salvador prestaron igualmente apoyo a la nota WP/172. Expresando también apoyo a la nota WP/136 (Australia, Canadá y Estados Unidos), el Delegado de El Salvador hizo hincapié en la necesidad de tener en cuenta el hecho de que los empleados contratados por empresas privadas de seguridad para inspeccionar a los pasajeros o efectuar otras funciones relacionadas con la seguridad en los aeropuertos no siempre recibían capacitación suficiente.

49. En respaldo de la nota WP/64 (UE y CEAC) sobre las prioridades de trabajo de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación, el Delegado de Turquía manifestó su pleno acuerdo con que la política de la OACI debía centrarse en la adopción de un enfoque basado en el riesgo para la seguridad de la aviación, la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación, el reconocimiento de las medidas de seguridad para evitar la duplicación innecesaria de los controles de seguridad y la garantía de la mejor asignación de los recursos. Destacó que la OACI debía centrarse también en la realización de actividades de creación de capacidad basadas en los riesgos y las vulnerabilidades, teniendo en cuenta los resultados de auditoría del USAP de la OACI. El Delegado de Turquía apoyó plenamente la propuesta de que el programa de trabajo de la OACI se centrara en la aplicación de la seguridad basada en el riesgo, por ejemplo: haciendo frente a la amenaza de los explosivos líquidos; logrando que los Estados miembros aplicaran nuevos controles de seguridad de la carga aérea y el correo como se definía en las enmiendas recientes del Anexo 17 – *Seguridad*; dando prioridad a actividades eficaces de asistencia; y elaborando un enfoque normalizado para medir la eficacia de la asistencia y la creación de capacidad. Afirmó que las propuestas que figuraban en la nota WP/64 contribuirían de manera importante al programa de trabajo de la OACI durante el trienio siguiente.

50. En relación con la nota WP/276 (ACI), la Delegada de Irlanda convino en que el sector de la aviación sumaba un gran valor añadido al debate mundial sobre la seguridad de la aviación y era una parte interesada importante. Tras recordar que la HLCAS había reconocido específicamente la importancia de trabajar en asociación con los interesados de la industria, manifestó pleno apoyo a ese enfoque. La Delegada de Irlanda sugería, por tanto, que el texto de la nueva cláusula 5 *bis* propuesto por el ACI para su inserción en la parte dispositiva del apéndice C del texto revisado de la Declaración consolidada (WP/14) se modificara de la siguiente forma: “*Alienta* a los Estados miembros a que colaboren en asociación con la industria para

elaborar medidas eficaces de seguridad de la aviación, realizar pruebas operacionales de tales medidas y aplicarlas;”. Aunque consideraba que la introducción de esa nueva disposición servía al objetivo de la nota WP/276, no apoyaba el párrafo adicional del preámbulo propuesto por el ACI (véase el párrafo 38).

51. Compartiendo esa opinión, el Delegado de los Estados Unidos afirmó que el nuevo párrafo del preámbulo propuesto por el ACI podría ir en detrimento de la soberanía de los Estados dando una importancia desproporcionada a la autoridad de la industria en materia de elaboración, prueba, implementación y entrega de medidas de seguridad eficaces. Apoyaría un texto revisado de ese párrafo.

52. Señalando a la atención de los presentes la nota WP/12 (Consejo), el Delegado de Etiopía encomió la propuesta del AVSECP sobre la prioridad otorgada a las recomendaciones de la HLCAS. Puso de relieve la importancia de la creación de capacidad a fin de tratar con eficacia medidas de seguridad de la aviación que estuvieran basadas en los riesgos y fueran eficientes, viables desde el punto de vista operacional y sostenibles en todos los aspectos. El Delegado de Etiopía subrayó que, en el marco de las iniciativas permanentes de la OACI y con la asistencia de otros interesados, debería promoverse la organización de seminarios prácticos para el intercambio de los logros tecnológicos y las mejores prácticas en todos los Estados, y no solo en los considerados prioritarios. Por consiguiente, pidió que las acciones propuestas por la OACI en relación con la cuestión 5 del orden del día de la HLCAS: *Creación de capacidad y asistencia técnica*, se interpretaran adecuadamente para reflejar el espíritu de las deliberaciones mantenidas durante la Conferencia, a la que él había asistido. El Delegado de Etiopía hizo hincapié en que sería necesario ajustar la propuesta de Declaración consolidada (WP/14) con las acciones de seguimiento que deberían adoptarse según las recomendaciones de la HLCAS. También hizo hincapié en la necesidad de agilizar la labor de las líneas aéreas en relación con la cadena de suministro de la carga aérea y la inspección de personas distintas de los pasajeros, así como en la publicación de la documentación conjunta de la OACI y la OMA sobre la seguridad de la carga aérea y la facilitación. El Delegado de Etiopía subrayó que esta última evitaría a los operadores de transporte aéreo la obligación de respetar los distintos regímenes y garantizaría unos marcos sostenibles de seguridad de la carga aérea. A continuación, tras tomar nota de la labor llevada a cabo por la OACI desde la Asamblea anterior para elaborar un plan de transición a un USAP-CMA, que debería aplicarse plenamente para 2015, reiteró el agradecimiento de su Estado, al tiempo que reconocía los retos técnicos conexos a los que se enfrentaba la Organización.

53. La Delegada de Suecia se unió a los delegados de otros Estados europeos en el apoyo a las conclusiones y recomendaciones de la comunidad mundial de la seguridad de la aviación planteadas en la HLCAS. Afirmó que no solo contribuían a mejorar las medidas básicas de seguridad a escala mundial, sino que también reiteraban la importancia de la cooperación entre todos los asociados participantes en la seguridad del sector del transporte aéreo, y defendió el respaldo de la Asamblea a las acciones de seguimiento de la HLCAS establecidas en la nota WP/12 (Consejo) ya que, en general, coincidían con las prioridades europeas para la seguridad de la aviación presentadas en la nota WP/64.

54. Haciendo referencia a la nota WP/133 (23 copatrocinadores), el Delegado de España habló a favor de que la Asamblea respaldara la hoja de ruta propuesta para reforzar la seguridad mundial de la carga aérea y acordara su actualización periódica para reflejar las últimas novedades. Hizo hincapié en la necesidad de que todos los interesados colaboraran para asegurar la aplicación sostenible de las medidas de seguridad de la carga aérea en todos los Estados miembros y reforzar las medidas sobre artículos de carga de alto riesgo.

55. La Delegada de Nicaragua apoyó la nota WP/235 [Venezuela (República Bolivariana de)] en vista de los beneficios previstos del aprendizaje en espacios virtuales, como reducir los costos de instrucción en seguridad de la aviación e impartir esa capacitación virtual en el lugar de trabajo, lo que aseguraba la disponibilidad continua del personal aeronáutico mientras realizaba esos cursos. Favorecía la propuesta de definir lineamientos y principios básicos para promover ese uso del aprendizaje electrónico, ya que serviría para destacar los beneficios conexos. La Delegada de Nicaragua también respaldó la nota WP/138 [Venezuela

(República Bolivariana de)] relacionada con el desarrollo de textos de orientación para asistir a los Estados en la aplicación eficaz y eficiente de los principios básicos que regían la cooperación internacional, prestando especial atención a un enfoque de la seguridad basado en los resultados.

56. El Delegado de Suiza compartía las opiniones expresadas por los Delegados de Irlanda, Suecia, el Reino Unido y España, y promovía las acciones propuestas en las notas WP/64, WP/128, WP/129 y WP/133, de las cuales su Estado era copatrocinador. Destacó la nota WP/128, que aportaba una clara vía sobre las medidas para los tres años siguientes, que serían cruciales para la seguridad de la aviación. El Delegado de Suiza manifestó apoyo a las notas WP/158 (Indonesia) y WP/178 (Egipto) sobre la seguridad de la carga aérea y el correo, en particular: que la OACI combinara sus esfuerzos con otras entidades activas en el mismo ámbito, como la OMA; y la aplicación adecuada de los SARPS del Anexo 17 recién adoptados sobre la seguridad de la carga aérea y del excelente texto de orientación publicado recientemente por la OACI [véase la Enmienda 1 de la octava edición del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada)]. Hizo hincapié en que, durante el trienio siguiente, se daría especial importancia a la aplicación de los SARPS relacionados con la seguridad de la carga aérea.

57. De conformidad con la postura de su Estado, expresada en la Conferencia regional sobre seguridad de la aviación celebrada en Caracas los días 7 y 8 de febrero de 2012 y, posteriormente, en la HLCAS, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) apoyó la medida de seguimiento propuesta por el Consejo para fortalecer la seguridad de la aviación (WP/12). También respaldó las propuestas complementarias detalladas presentadas por los Estados miembros de la UE y la CEAC (WP/64). Tras apoyar igualmente la acción propuesta por la Federación de Rusia (WP/197), el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) felicitó a ese Estado por el progreso que había logrado en el desarrollo y la puesta en marcha de su punto de contacto de seguridad de la aviación. Afirmó que el texto de orientación previsto sería de gran ayuda para los Estados a fin de fortalecer el funcionamiento de sus puntos de contacto. Además, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) manifestó apoyo por la acción propuesta por los Estados miembros de la CLAC (WP/172) para luchar contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

58. Luego de respaldar asimismo la acción propuesta en la nota WP/172, el Delegado de Costa Rica reiteró la importancia de adoptar las medidas necesarias para luchar contra esa lacra, que afectaba a numerosos Estados. En ese contexto, destacó el intercambio de información sobre los delincuentes activos en ese tráfico ilícito.

59. El Delegado de la Federación de Rusia manifestó apoyo por las excelentes notas presentadas por el Consejo (WP/12, WP/13 y WP/14), así como por las notas WP/128 (25 copatrocinadores), en la que se proponían enfoques para el fortalecimiento de la seguridad de la aviación mundial, WP/133 (23 copatrocinadores), en la que se definía la hora de ruta al respecto, y WP/136 (Australia, Canadá y Estados Unidos), en la que se describía un enfoque basado en la tecnología para la inspección de LAG con miras a la relajación progresiva de las restricciones sobre esos artículos. Señaló los esfuerzos del Secretario General y los Estados miembros de la OACI para establecer un sistema mundial de seguridad de la aviación y subrayó que el mismo equipo de inspección estaba en uso en los aeropuertos de los Estados miembros, que el personal de aviación estaba recibiendo capacitación en centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) certificados por la OACI y que los auditores habían sido certificados por la OACI. El Delegado de la Federación de Rusia se hizo partícipe de las preocupaciones expresadas por Indonesia en la nota WP/158 sobre la puesta en marcha de una cadena de suministro de carga aérea segura.

60. A continuación, el Delegado de la Federación de Rusia puso de relieve el reglamento de la Unión Europea “Compañía de transporte de carga o correo aéreos que efectúa operaciones con destino a la Unión a partir de un aeropuerto de un tercer país” (ACC3) (véase la nota WP/277, copatrocinada por 55 Estados, entre ellos la Federación de Rusia, pero luego retirada), según el cual los transportistas aéreos de

terceros países designados como ACC3 deberían garantizar que toda la carga aérea y el correo se sometiera a inspección física según las normas de la UE o procediera de una cadena de suministro segura validada por la seguridad de la aviación de la UE. Afirmó que el reglamento ACC3 de la UE contravenía el párrafo 2.4.2.5 de la Parte C – *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación* del *Manual de vigilancia* (Doc 9734) de la OACI, en el que se indicaba claramente que los Estados “deberían mantener un control efectivo de todas las funciones de control de la calidad de la seguridad de la aviación (o sea, auditorías, inspecciones, estudios y pruebas)” y que “dichas funciones no deberían delegarse en entidades no gubernamentales”.

61. El Delegado de la Federación de Rusia argumentó que, efectivamente, el reglamento ACC3 de la UE se alejaba del principio común de garantizar la seguridad de la aviación en apoyo de los intereses comerciales de cortas miras de esas entidades no gubernamentales. Hizo hincapié en que, teniendo en cuenta la responsabilidad soberana de cada Estado de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y salvaguardar la confidencialidad de información delicada sobre seguridad de la aviación, la realización de auditorías, inspecciones, etc., independientes debería estar en manos de los Estados, de conformidad con las normas internacionales y los acuerdos entre Estados vigentes al respecto. El Delegado de la Federación de Rusia observó que, en virtud de la legislación nacional de su Estado, la información delicada sobre seguridad de la aviación se divulgaba únicamente a personas que la necesitaran para el desempeño de sus funciones y que, por tanto, estuvieran autorizadas a acceder a ella. Esas personas estarían sujetas a responsabilidad penal si revelaran la información a personas no autorizadas. El Delegado preguntó si los Estados miembros de la UE asumirían esa responsabilidad por la divulgación no autorizada a grupos terroristas de información delicada sobre seguridad de la aviación comunicada durante la validación prevista de las operaciones de carga aérea y correo de ACC3 por la seguridad de la aviación de la UE.

62. Tras recordar las intensas deliberaciones acerca del reglamento ACC3 de la UE y el sistema de validación independiente aplicado a los transportistas de terceros países mantenidas durante la reciente segunda reunión del Grupo de seguridad de la aviación de Europa/Atlántico Norte (EUR/NAT) de la OACI (ENAVSECG) [Astana (Kazajstán) 4 a 6 de septiembre de 2013], el Delegado de la Federación de Rusia observó que el Grupo había llegado a la conclusión de que existía la necesidad urgente de continuar el diálogo entre la UE, sus Estados miembros y los Estados miembros no pertenecientes a la UE antes de que se aplicara el reglamento. El ENAVSECG también había llegado a la conclusión de que los aspectos jurídicos y financieros conexos eran enormemente problemáticos. El Delegado destacó que, si el reglamento ACC3 de la UE se aplicara en su forma actual, algunos Estados se verían obligados efectivamente a tomar medidas recíprocas contra explotadores europeos. Por todos los motivos expuestos, el Delegado de la Federación de Rusia se oponía a la aplicación del reglamento ACC3 de la UE tal como era en ese momento. Reiteró su apoyo a la nota WP/277 sobre ese tema.

63. El Delegado de Sudáfrica apoyó plenamente esa opinión acerca del reglamento ACC3 de la UE.

64. El Delegado de Barbados acogió con agrado todas las notas presentadas y encomió a la OACI por su labor en el ámbito de la seguridad de la aviación. Al poner de relieve un aspecto preocupante para muchas líneas aéreas relativo a la transferencia de pasajeros y equipajes en centros aeroportuarios, recomendó que las definiciones de los términos “pasajeros y equipaje de transferencia” y “pasajero en tránsito” que figuraban en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) fueran modificadas mediante la sustitución de la palabra “vuelo” por “aeronave”, como se utilizaba en la definición del término “carga”, haciendo uso de los mecanismos existentes para actualizar los textos de orientación de la OACI.

65. El Delegado de Francia subrayó que la seguridad de la aviación era de interés para todos los Estados y que era necesario encontrar soluciones comunes para combatir actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional. Recordó que en la nota WP/128 (25 copatrocinadores) se resaltaba la importante

labor realizada desde los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 como resultado de la cooperación entre los Estados miembros, las organizaciones internacionales y otros interesados a escala mundial y regional. Afirmó que esa cooperación sería indispensable en los años siguientes y permitiría a todos los interesados evaluar mejor y tener en cuenta las consecuencias operacionales de las medidas de seguridad de la aviación para los pasajeros por vía aérea, y subrayó que, por ese motivo, Francia apoyaba plenamente las medidas propuestas en la nota WP/128. El Delegado de Francia señaló que su Estado respaldaba también la acción propuesta en la nota WP/129 (26 copatrocinadores) e hizo hincapié en que la aplicación prevista de los tres principios que regían la cooperación internacional en la seguridad de la aviación permitirían a los Estados miembros colaborar mejor entre ellos para responder con eficacia a los retos a los que se enfrentaba la aviación civil internacional, utilizando como base los SARPS de la OACI pertinentes y en respeto de la soberanía de cada Estado.

66. En el contexto de esa cooperación, el Delegado de Francia reiteró la importancia de combatir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea como se describía en la nota WP/172 (CLAC). Subrayó que el tráfico ilícito era un problema importante que no solo afectaba al transporte aéreo, y que las medidas de seguridad de la aviación elaboradas para combatir actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional no estaban orientadas a limitar ese tráfico ilícito. El Delegado de Francia observó que la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) ya hacía posible el seguimiento de ese problema a escala mundial e hizo hincapié en que la OACI debería cooperar eficazmente con la UNODC para evitar la duplicación de esfuerzos. Por ese motivo, Francia estaba a favor de la cooperación entre la OACI, sus Estados miembros y la UNODC en la adopción de una Resolución de la Asamblea dedicada específicamente al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea o en la enmienda del Anexo 17 – *Seguridad*.

67. Manifestando pleno apoyo a la propuesta de Venezuela (República Bolivariana de) sobre la elaboración de orientaciones y principios básicos para promover el uso de la capacitación en espacios virtuales en la instrucción sobre la seguridad de la aviación (WP/235), el Delegado de Bélgica recordó que esa cuestión ya estaba incluida en el orden del día del Grupo de trabajo sobre instrucción (WGT) del AVSECP.

68. La Delegada de los Países Bajos expresó agradecimiento al WGACS del AVSECP por elaborar la hoja de ruta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea (WP/133), que la Delegada apoyaba plenamente. También respaldó las propuestas formuladas en varias notas para continuar mejorando el Anexo 17 – *Seguridad* mediante una cadena de suministro segura para la carga aérea a nivel mundial. En ese contexto, la Delegada de los Países Bajos recalcó que deberían tenerse en consideración no solo los SARPS reguladores y los textos de orientación conexos, sino también las herramientas mejoradas, como las tecnológicas y de información. Esto debería llevarse a cabo en estrecha cooperación con la industria y otras organizaciones competentes, como la OMA. Recordó que, en julio de 2012, la OACI y la OMA habían reconocido la necesidad de ajustar sus marcos reguladores y de políticas para lograr sinergias, y manifestó apoyo a la acción al respecto propuesta en la nota WP/158 (Indonesia).

69. El Delegado de Mónaco respaldó las notas WP/64 (UE y CEAC), WP/128 (25 copatrocinadores) y WP/129 (26 copatrocinadores) en las que se explicaban dos grandes ideas innovadoras: un enfoque basado en el riesgo de la seguridad de la aviación; y el reconocimiento mutuo de los controles de seguridad entre Estados. Respecto a la primera idea, subrayó que la política de seguridad de la aviación había evolucionado desde controles al 100% hasta controles basados en el riesgo. Refiriéndose a la segunda idea, el Delegado de Mónaco señaló que, durante el decenio anterior, se habían logrado escasos progresos en la solución del problema de la duplicación o triplicación de las inspecciones de seguridad para los pasajeros que realizaban vuelos de transferencia. Tras afirmar que el reconocimiento mutuo de los controles de seguridad propuesto lo resolvería pronto, indicó que la OACI y los interesados pertinentes podrían obtener los datos necesarios, y elaborar y expedir etiquetas de seguridad que evitarían a los pasajeros en vuelos de transferencia tener que someterse a múltiples controles de seguridad.

70. El Delegado de Uganda expresó apoyo a todas las notas, en particular la WP/129 (26 copatrocinadores) en la que se proponía la elaboración de un plan de acción para aplicar los tres principios que regían la cooperación internacional en seguridad de la aviación. Señaló que la cuestión de los ciberataques se había planteado en varias notas y expresó preocupación por que muchos Estados de África tal vez no estuvieran preparados del todo para responder a esos ataques y necesitaran capacitación al respecto.

71. La Delegada de Sudáfrica apoyó plenamente las notas WP/128 y WP/129, con particular énfasis en la cooperación internacional y el reconocimiento de medidas de seguridad equivalentes. Subrayó que los tres principios mencionados eran una buena base para promover el multilateralismo y desalentar medidas unilaterales al tiempo que se respetaba la soberanía de los Estados y el cumplimiento de los SARPS de la OACI como referencia internacional.

72. El Delegado del Brasil respaldó las notas WP/12 (Consejo), WP/128 (25 copatrocinadores), WP/129 (26 copatrocinadores), WP/172 (CLAC), WP/138 [Venezuela (República Bolivariana de)] y WP/136 (Australia, Canadá y Estados Unidos). Hizo hincapié en que debía hacerse todo lo posible por alcanzar el terreno común de la armonización y la normalización antes de aplicar las medidas propuestas en las notas WP/129, WP/138 y WP/136.

73. Luego de expresar apoyo a la nota WP/136, el Delegado del Japón señaló que su Gobierno consideraba necesario avanzar junto con Australia, el Canadá, los Estados Unidos y los Estados de Europa en favor de la abolición de las restricciones al transporte de LAG. Por tanto, tenía intención de cooperar en las actividades de la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos y otros organismos competentes.

74. El Delegado de la República Unida de Tanzania respaldó las notas presentadas, en particular las notas WP/128 (25 copatrocinadores), WP/129 (26 copatrocinadores), WP/276 (ACI) y, sobre todo, WP/172 (CLAC). Indicó que no dudaría en apoyar una Resolución de la Asamblea dedicada a los aspectos planteados en esa última nota relativa al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

75. Respaldando igualmente todas las notas en general, el Delegado de Singapur manifestó apoyo por la nota WP/13 (Consejo) en particular y destacó la importancia de la ICASS como base para la planificación del Programa AVSEC durante el trienio siguiente y más adelante. También expresó apoyo por la nota WP/133 (23 copatrocinadores) en la que se definía una hoja de ruta para la seguridad de la carga aérea, cuya importancia crucial había sido resaltada por numerosos Delegados, y por la nota WP/138 [Venezuela (República Bolivariana de)] sobre un enfoque basado en los resultados para la seguridad de la aviación. Respecto a esa última nota, el Delegado de Singapur subrayó que la elaboración de textos de orientación conexos sería esencial para garantizar la flexibilidad de las medidas adoptadas para luchar contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil internacional al tiempo que se mantenía su eficacia. Manifestando apoyo a la nota WP/197 (Federación de Rusia), alentó a todos los Estados miembros de la OACI a que aprovecharan la oportunidad de beneficiarse de la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI, que se había establecido como mecanismo para la sensibilización y el intercambio rápido de información crítica sobre seguridad.

76. Tras manifestar apoyo por algunas de las notas presentadas, el Delegado del Ecuador citó las notas WP/235 [Venezuela (República Bolivariana de)], sobre los beneficios de la capacitación en espacios virtuales en la instrucción sobre seguridad de la aviación, WP/172 (CLAC), sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea, y WP/138 [Venezuela (República Bolivariana de)], relativa al mencionado enfoque basado en los resultados de la seguridad de la aviación. Afirmó que las iniciativas que figuraban en esas tres notas mejorarían las importantes medidas que estaba adoptando la OACI mediante la aplicación eficaz de su Programa TRAINAIR PLUS. El Delegado del Ecuador destacó que toda

propuesta destinada a optimizar la capacidad de instrucción en el ámbito de la seguridad de la aviación debía examinarse detalladamente.

77. Luego de expresar apoyo por las notas WP/64 y WP/133, de las que su Estado era copatrocinador, el Delegado de Alemania subrayó que, desde los incidentes de seguridad de octubre de 2010, se habían logrado avances significativos en la mejora de las normas internacionales aplicadas a la seguridad de la carga aérea y el correo, así como en el fortalecimiento de las medidas de seguridad básicas descritas en el Anexo 17 – *Seguridad*. Ese progreso había sido posible gracias a los esfuerzos colaborativos de los Estados miembros de la OACI y los interesados de la industria. Aunque era una novedad bien acogida, no se habían logrado todos los objetivos. Hacía falta proseguir las iniciativas destinadas a la seguridad de la carga aérea, por una parte centrándose en las actividades relativas a la aplicación de las normas del Anexo 17 recién adoptadas y, por otra parte, continuando el examen de las amenazas a las operaciones de carga aérea y la definición, sobre esa base, de medidas de seguridad adecuadas. Por esos motivos, el Delegado de Alemania apoyaba el respaldo por la Asamblea de la hoja de ruta propuesta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea y su actualización periódica para reflejar las novedades futuras, como se pedía en la nota WP/133.

78. En respaldo de la nota WP/128 (25 copatrocinadores), la Delegada del Afganistán señaló la importante labor realizada en el ámbito de la seguridad de la aviación durante el trienio en curso. Afirmó que la seguridad de la aviación era muy prioritaria y subrayó que era especialmente crucial en su región. Tras expresar asimismo apoyo a la nota WP/138 [Venezuela (República Bolivariana de)], la Delegada del Afganistán reiteró la necesidad de brindar asistencia a numerosos Estados en la aplicación práctica de un enfoque de la seguridad de la aviación basado en los resultados.

79. El Observador del ACI recibió con agrado las notas WP/128 y WP/129 (26 copatrocinadores) porque estaban relacionadas con la cooperación entre la industria aeronáutica y otros interesados, e hizo hincapié en que redundaba en interés de todos mejorar los resultados de la seguridad de la aviación en toda la gama de actividades.

80. En su resumen de las deliberaciones, el Primer Vicepresidente señaló que el Comité Ejecutivo apoyaba los esfuerzos del Consejo por aplicar las recomendaciones de la HLCAS y reconocía los logros alcanzados hasta la fecha. En particular, señalaba con aprecio las rápidas medidas adoptadas por el Consejo para solucionar las vulnerabilidades de la carga aérea y las amenazas internas al agilizar la Enmienda 13 del Anexo 17 – *Seguridad*. Teniendo en consideración que ya se habían logrado importantes progresos en la aplicación de un número considerable de recomendaciones de la HLCAS, incluida la actualización y distribución periódicas del *Estado OACI del contexto mundial de riesgo* y los planes para celebrar un Simposio sobre innovación en el ámbito de la seguridad de la aviación en 2014, respaldaba el plan de trabajo detallado aprobado por el Consejo para la aplicación de todas las recomendaciones de la HLCAS para finales de 2016.

81. El Comité reconoció los resultados satisfactorios de la HLCAS en la definición de principios importantes para la seguridad de la aviación y recordó diversas recomendaciones clave de la HLCAS en las que se solicitaba a la OACI y a los Estados miembros lo siguiente: a) promover un enfoque de la seguridad de la aviación basado en el riesgo; b) asegurar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación; c) alentar acuerdos de reconocimiento mutuo y la cooperación internacional; d) promover la innovación; y e) prestar especial atención a las actividades de asistencia.

82. El Comité convino en que las recomendaciones anteriores deberían considerarse prioridades de política en el programa de trabajo sobre seguridad de la aviación de la OACI para el trienio 2014-2016, mientras que la Organización emprendía tareas específicas establecidas en las notas WP/12 (Consejo), WP/13 (Consejo), WP/64 (UE y CEAC) y WP/128 (25 copatrocinadores).

83. El Comité convino en que la Declaración sobre seguridad de la aviación seguía siendo pertinente y debería seguir orientando a los Estados y otras partes interesadas en sus esfuerzos por impulsar el fortalecimiento de la seguridad de la aviación. Tras tomar nota con satisfacción de los logros clave en la ejecución del mandato de seguridad de la aviación impartido por el 37º período de sesiones de la Asamblea, el Comité reafirmó que la ICASS era la estrategia principal para mejorar la seguridad de la aviación en el trienio siguiente y destacó la importancia de continuar brindando apoyo a las actividades de la ICASS mediante contribuciones financieras y en especie de los Estados.

84. En reconocimiento de que ya existía una solución tecnológica para la inspección de LAG, el Comité encomió los esfuerzos de varios Estados por relajar progresivamente las restricciones vigentes aplicando una tecnología de inspección de líquidos de varias fases. No obstante, dadas las consecuencias que esto podría tener para terceros países, el Comité convino en la necesidad de un enfoque coordinado y vías de comunicación claras entre los Estados que inspeccionaban los LAG y los que aún no lo hacían, a fin de evitar confusión e inconvenientes a los pasajeros. Invitó al Consejo a que considerara la posibilidad de elaborar requisitos mínimos reconocidos mutuamente para uso de los Estados miembros.

85. Reconociendo la importancia de la sostenibilidad para la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de que la OACI elaborara un plan de acción para aplicar los principios que regían la cooperación internacional en el campo de la seguridad de la aviación, como se explicaba en la nota WP/129 (26 copatrocinadores). A ese respecto, acogió con satisfacción los esfuerzos de la OACI y los Estados miembros para aplicar un enfoque basado en el riesgo y centrado en los resultados a la elaboración de medidas y textos de orientación sobre seguridad de la aviación, y alentó a todos los Estados a que reforzaran la sostenibilidad por esos medios, reconociendo el Anexo 17 – *Seguridad* como la base de referencia. El Comité reafirmó que la facilitación de los pasajeros debía ser una consideración básica al formular y aplicar medidas de seguridad de la aviación.

86. Reconociendo que la red de puntos de contacto de seguridad de la aviación de la OACI era un mecanismo eficaz para el intercambio de información crítica antes, durante o después de un incidente que afectara a la seguridad de la aviación, el Comité instó a los Estados a utilizar las funciones de la red de puntos de contacto y a mejorar la efectividad de dicha red manteniendo los datos de contacto actualizados. También alentó a los Estados a que realizaran pruebas periódicas entre los puntos de contacto para conservar la eficacia. En ese contexto, el Comité propuso que la OACI elaborara textos de orientación para facilitar el uso de la red de puntos de contacto por los Estados.

87. Tomando nota de que las disposiciones de seguridad de la cadena de suministro mundial fueron reforzadas por la Enmienda 13 del Anexo 17 – *Seguridad*, el Comité también reconoció que los riesgos para la carga aérea y el correo seguían siendo significativos. Con la disponibilidad de textos de orientación actualizados sobre la seguridad de la carga aérea y el correo, el Comité subrayó la necesidad de que los Estados velaran por la aplicación efectiva de las normas relacionadas con la carga, así como de que continuaran mejorando la seguridad de la cadena de suministro y carga mediante iniciativas de colaboración en las que participaran todas las partes interesadas. También defendió la colaboración internacional como medio para promover el reconocimiento mutuo de medidas al tiempo que se facilitaba el movimiento de bienes. El Comité respaldó la propuesta de hoja de ruta para fortalecer la seguridad de la carga aérea a escala mundial (WP/133) e invitó a los Estados a informar a la OACI sobre actividades conexas, señalando que las actualizaciones periódicas ayudarían a garantizar la armonización mundial de los regímenes de seguridad de la carga aérea.

88. El Comité tomó nota de los esfuerzos de algunos Estados por aplicar las disposiciones sobre seguridad de la carga aérea y el correo en sus respectivas jurisdicciones, así como de los esfuerzos por ajustar los requisitos de carga y de aduanas. También puso de relieve la importancia del multilateralismo y alentó a



todos los Estados miembros a utilizar las plataformas existentes de la OACI para debatir las cuestiones de criterios que tuvieran implicaciones para la aviación civil internacional.

89. El Comité reconoció la explotación del sector de la aviación para gran diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea. Asimismo, reconoció la importancia de continuar la colaboración activa de la OACI con las Naciones Unidas y los demás organismos especializados, incluida la UNODC, para hacer frente a los problemas relacionados con sustancias psicotrópicas en el ámbito de la aviación civil internacional.

90. La propuesta de Venezuela (República Bolivariana de) (WP/235) de que el Consejo continuara fomentando el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación recibió el apoyo del Comité.

91. El Comité tomó nota de la solicitud del Delegado de Barbados de enmendar las definiciones de los términos “pasajeros y equipaje de transferencia” y “pasajero en tránsito” que figuraban en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada), sustituyendo la palabra “vuelo” por “aeronave”, de conformidad con los mecanismos existentes para actualizar los textos de orientación de la OACI.

92. Tomando nota de varios avances importantes en el ámbito de la seguridad de la aviación en los tres últimos años y teniendo en consideración la función crítica de la OACI en el esfuerzo mundial por obtener la participación de la comunidad de la aviación civil internacional para continuar mejorando la seguridad de la aviación, el Comité apoyó la propuesta de texto revisado de la Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita (WP/14), y convino además en un nuevo título, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. Para culminar su labor sobre esa cuestión del orden del día, acordó presentar la Declaración consolidada revisada a la Plenaria para su adopción.

#### **Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)**

93. Esta cuestión del orden del día se examinó sobre la base de dos notas de estudio presentadas por el Consejo, a saber, WP/15 [Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP): Transición hacia un enfoque de observación continua] y WP/16 [Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)] [con Revisión núm. 1 (francés y ruso únicamente)], y una nota de estudio y notas de información conexas.

94. Al presentar la nota WP/15, el Jefe de la Dirección de seguridad de la aviación (C/AVSEC) recordó que el segundo ciclo del USAP había concluido hacía poco, en junio de 2013. En 2012, tras la evaluación de varias opciones para la continuación del USAP, el Consejo había aprobado la transición hacia un enfoque de observación continua, conocido por las siglas USAP-CMA. En la nota de estudio se ofrecían unas breves generalidades de la metodología que se aplicaría en relación con el USAP-CMA, junto con una descripción del plan de transición que estaba aplicando la Secretaría. C/AVSEC hizo hincapié en que, a diferencia de las auditorías cíclicas, el USAP-CMA permitiría a la OACI adaptarse al cambiante entorno de la seguridad de la aviación civil mundial y permitiría centrar los recursos en los Estados que más los necesitaban. Además, el USAP-CMA permitiría el ajuste de las actividades de observación y la selección más precisa del destino de la asistencia. La transición al USAP-CMA tendría lugar en tres fases: de desarrollo, preparatoria y de pruebas, como se describía en la nota de estudio. La transición concluiría a tiempo para la plena implantación de la nueva metodología, que comenzaría en enero de 2015. Tras señalar que la fase de desarrollo ya había comenzado hacía tiempo, C/AVSEC alentó a los Estados miembros a apoyar plenamente la transición al nuevo USAP-CMA y participar activamente en los seminarios teóricos y prácticos regionales de información y en otras actividades que tuvieran lugar durante la transición. Se invitaba a la Asamblea a respaldar el plan de transición al USAP-CMA descrito en la nota WP/15.

95. C/AVSEC presentó a continuación la nota WP/16, en la que se informaba sobre la ejecución general del segundo ciclo de auditorías del USAP, así como sobre las novedades al respecto desde el 37º período de sesiones de la Asamblea. El segundo ciclo de auditorías, que se inició en enero de 2008 y culminó en junio de 2013, se centró en la capacidad de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados. El alcance de esas auditorías comprendió los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad* y las disposiciones pertinentes del Anexo 9 – *Facilitación* relacionadas con la seguridad. Durante el segundo ciclo del USAP, se habían llevado a cabo 177 auditorías de Estados miembros de la OACI, así como una auditoría en Macao, Región Administrativa Especial de China. Esas auditorías mostraron un nivel promedio mundial del 30,7% de falta de aplicación eficaz de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de seguridad de la aviación, lo que indicaba que aún quedaba mucho por mejorar y revelaba la necesidad de seguir intensificando los esfuerzos destinados a apoyar a los Estados mediante la prestación de asistencia adecuada y específica. La información detallada sobre el segundo ciclo de auditorías del USAP figuraba en el documento complementario *Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Análisis de los resultados de las auditorías, Quinta edición (2013)*, que se había distribuido a los Delegados y se había incorporado en las memorias USB que estos habían recibido.

96. C/AVSEC aprovechó la oportunidad para dar las gracias a los Estados que habían contribuido al éxito del USAP, en particular los que habían enviado expertos en régimen de adscripción a la OACI a corto o largo plazo para que actuaran como auditores o jefes de equipo de auditores del USAP (véase el párrafo 3.1.3 de la nota WP/16). Se invitaba a la Asamblea a tomar nota del informe final sobre la ejecución del segundo ciclo de auditorías del USAP.

97. En la presentación de la nota de estudio WP/230, el Delegado de la Federación de Rusia subrayó que su Estado apoyaba muy firmemente la evolución del USAP hacia un enfoque de observación continua (CMA). Señaló que la Federación de Rusia había adoptado legislación encaminada a permitir la introducción del USAP-CMA y puso de relieve que ya se habían alcanzado importantes logros en la transición al CMA. En el párrafo 4.1 de la nota, la Federación de Rusia invitaba a la Asamblea a: apoyar la introducción de un mecanismo para la observación continua en el ámbito de la seguridad de la aviación, sobre la base de la evaluación de riesgos; pedir al Consejo que preparara y publicara instrucciones sobre la aplicación del USAP-CMA; alentar a los Estados a que aplicaran activamente, a escala nacional y en el marco de un sistema de control de calidad, un nuevo método de observación continua al realizar auditorías, lo que constituía un enfoque eficaz para elevar el nivel de la seguridad de la aviación; proponer que los Estados implantaran más ampliamente un certificado de gestión del sistema estatal de control de calidad (vigilancia) adoptando la legislación adecuada y organizando instrucción de alto nivel para su personal profesional en cuanto a garantías de la seguridad de la aviación; y convenir en mantener el principio existente de transparencia limitada de los resultados de las auditorías del USAP, en relación con el posible peligro de que la información confidencial de seguridad de la aviación se utilizara en forma indebida.

98. Señalando que la labor relativa a las mencionadas instrucciones sobre la aplicación del USAP-CMA ya estaba en marcha, el Delegado de la Federación de Rusia destacó la necesidad de agilizarla y subrayó la buena disposición de su Estado para participar activamente en esa tarea. La Federación de Rusia esperaba que la Secretaría de la OACI ayudara a los Estados en la elaboración y aplicación de los certificados de gestión previstos. Además, pedía a todas las partes interesadas que fueran enormemente prudentes al tratar la cuestión de la transparencia de las auditorías del USAP-CMA, en vista de las nuevas amenazas planteadas por el ciberterrorismo.

99. Se tomó nota de que se habían presentado también las siguientes notas de información: WP/168 (*Experiencia de la República Dominicana en materia de control de calidad AVSEC*), por la República Dominicana; y WP/328 [*Caribbean aviation safety and security oversight system (CASSOS) Report of activities and progress since the 37th General Assembly*] [Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional

y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) Informe sobre las actividades y los progresos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea General], por los Estados miembros del CASSOS.

100. Tras expresar apoyo a la transición al USAP-CMA, el Delegado de la Arabia Saudita puso de relieve la necesidad de organizar cursos para renovar la certificación de los auditores actuales del USAP y cursos para la certificación inicial de los nuevos auditores.

101. Tras destacar los resultados positivos del segundo ciclo de auditorías del USAP, el Delegado de Italia manifestó agradecimiento por los esfuerzos del Secretario General y de la Secretaría. Sin embargo, observó que quedaba mucho por hacer a fin de tratar todas las constataciones de las auditorías del USAP y los retos planteados por la falta de aplicación eficaz de los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación, y subrayó que el mecanismo que se había establecido para informar sobre las Preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) era esencial para adaptar mejor las actividades de creación de capacidad de la OACI. El Delegado de Italia alentó a la OACI a continuar su labor de transición a un USAP-CMA.

102. El Comité Ejecutivo señaló el éxito logrado en general por el USAP durante su segundo ciclo y la función que cumplían las auditorías del USAP a la hora de determinar deficiencias y actividades de asistencia, y de desarrollar nuevas estrategias de auditoría. También señaló, en cambio, que a los Estados aún les quedaba mucho trabajo por hacer a fin de reforzar la seguridad de la aviación y abordar las constataciones de las auditorías del USAP.

103. El Comité Ejecutivo acogió con satisfacción la decisión de que el USAP evolucionara hacia un enfoque de observación continua y refrendó el plan de transición hacia un USAP-CMA, tal como se indicaba en la nota de estudio WP/15.

### **Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación**

104. El Comité Ejecutivo tuvo ante sí para su examen dos notas de estudio presentadas por el Consejo, WP/20 (Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación) y WP/21 [Programa de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC)], junto con notas de estudio y de información conexas.

105. Al presentar la nota WP/20, el Director de la Dirección de transporte aéreo (D/ATB) señaló que, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución A37-17 de la Asamblea (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*) y con la *Declaración sobre seguridad de la aviación*, durante el trienio en curso, la OACI había intensificado sus esfuerzos por brindar asistencia en materia de seguridad de la aviación a los Estados miembros de todas las regiones y coordinar dicha asistencia. La asistencia prestada por la OACI en el marco del Programa ISD-SEC se había administrado directamente a los Estados o mediante asociaciones con Estados donantes por medio de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI. Las iniciativas de la Secretaría se habían reforzado mediante el establecimiento de puestos de especialista regional en AVSEC (RO/AVSEC) en las Oficinas regionales en El Cairo, París y Lima. Todas las Oficinas regionales de la OACI contaban ya con un RO/AVSEC.

106. D/ATB señaló que, a fin de seguir facilitando la prestación de asistencia en materia de seguridad de la aviación, la OACI había creado el Grupo *ad hoc* sobre asociaciones para la creación de capacidad AVSEC. Mediante ese Grupo, la Secretaría había intensificado el intercambio de información sobre asistencia y, por consiguiente, había aumentado el nivel de asistencia prestada mediante asociaciones y reducido la duplicación de esfuerzos en los Estados donantes. La Secretaría consideraba que la instrucción en seguridad de la aviación era parte integrante de los esfuerzos de asistencia y creación de capacidad. Con ese

fin, el Programa ISD-SEC supervisaba una red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) supervisados por la OACI que llegaban a una enorme audiencia internacional y regional. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de las iniciativas de asistencia puestas en marcha a través de la aplicación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI descrita en la nota WP/20.

107. D/ATB presentó a continuación la nota WP/21, en la que figuraban propuestas para la ejecución permanente de la mencionada Estrategia durante el trienio 2014-2016. Tras subrayar que, hasta el momento, esa ejecución había sido muy satisfactoria, observó que la importancia asignada a las actividades de asistencia en materia de seguridad de la aviación se había acrecentado y que el alcance de esas actividades se había ampliado, con resultados positivos y críticas favorables de los Estados. Esos factores indicaban que la OACI debería “mantener el rumbo” en la ejecución de la Estrategia. Tras señalar que la OACI aguardaba con interés ampliar el alcance de las actividades de asistencia en materia de seguridad de la aviación en el marco de la Estrategia, D/ATB citó como ejemplo la elaboración y oferta de más actividades de asistencia para personal de nivel operacional. La Secretaría también seguiría respondiendo a los retos de establecer prioridades entre los Estados para la asistencia, y de desarrollar y aplicar un enfoque normalizado para medir la eficacia de las actividades de asistencia y creación de capacidad realizadas. En sus esfuerzos por mejorar la asistencia en materia de seguridad de la aviación en el plano regional, la Secretaría seguiría prestando apoyo y promoviendo la utilización de los grupos regionales y los Programas cooperativos en seguridad de la aviación (CASP) existentes. La evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI al enfoque de observación continua (CMA) era una oportunidad excelente para supervisar las actividades y podría ser útil para determinar los Estados que necesitaban asistencia. Además, ofrecía la oportunidad de evaluar la eficacia de las actividades de asistencia realizadas. Con miras a ampliar el alcance de las actividades de asistencia, la Secretaría seguiría impartiendo la capacitación necesaria mediante la red mundial de ASTC supervisados por la OACI. Se invitaba a la Asamblea a respaldar la continua implantación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación de la OACI y a perfeccionar aún más la serie de actividades y herramientas conexas.

108. El Delegado del Canadá presentó a continuación la nota WP/130 (Estrategia de formación de capacidades específicas de la seguridad de la carga aérea) en nombre de Australia, Canadá, Estados Unidos, Jordania, Líbano, Singapur, Sudáfrica, Reino Unido, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Global Express Association (GEA), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Asociación internacional de carga aérea (TIACA). En la nota se recordaba que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de la OACI (HLCAS) (Montreal, 12 a 14 de septiembre de 2012) había avalado la elaboración de una estrategia internacional de creación de capacidades en materia de seguridad de la carga aérea y el correo destinada a ayudar los Estados miembros de la OACI que necesitaran asistencia en la aplicación de las nuevas normas internacionales sobre seguridad de la carga aérea y el correo y coherente con la Estrategia de creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación existente de la OACI. Desde ese momento, el Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea (WGACS) del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) había adoptado un marco de mejores prácticas que constaba de seis pilares (seguridad de las instalaciones; seguridad del personal; instrucción; inspección de la carga; cadena de custodia; y vigilancia y cumplimiento) que se había integrado en los textos de orientación de la OACI sobre seguridad de la carga aérea y el correo. La estrategia empleada para ayudar a la aplicación por los Estados de la estrategia sobre carga aérea y las normas sobre seguridad del correo constaba de lo siguiente: integrar plenamente las iniciativas de creación de capacidad sobre carga aérea en la estrategia más amplia de la OACI de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación; hacer que los Estados miembros y la industria pusieran a disposición de la Secretaría de la OACI los recursos, como textos de capacitación y personal, que permitieran ayudar al desarrollo permanente de material de capacitación, como se estableció en la Asamblea anterior; permitir el seguimiento por el WGACS de las iniciativas de creación de capacidad de otros interesados para evitar la duplicación; y ajustar la capacitación y los textos de orientación en curso de elaboración a las mejores prácticas adoptadas en el marco de los seis pilares mencionados para fomentar la

coherencia. Esa estrategia respetaba los principios de seguridad de la carga aérea incorporados en el texto de orientación y la hoja de ruta para fortalecer la seguridad mundial de la carga aérea propuesta en la nota WP/133, examinada previamente en relación con la cuestión 13 (véase el párrafo 32).

109. Se invitaba a la Asamblea a: respaldar el trabajo continuo de la OACI para elaborar y revisar textos de orientación y material de instrucción relativos al marco de mejores prácticas sobre la seguridad de la cadena de suministro de la carga aérea y el correo que coincidieran con los principios de seguridad de la carga aérea y el correo, y con la Estrategia de la OACI de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación, permitiendo que los Estados tuvieran la flexibilidad para acomodar sus propias circunstancias, cuando fuera necesario; y tener en cuenta la información contenida en la nota WP/130 a la hora de actualizar la Resolución A37-17 de la Asamblea (WP/14).

110. Al presentar la nota WP/107 (Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación) en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), el Delegado de Sudáfrica subrayó que los mencionados Estados habían tomado nota con agradecimiento de las actividades de la Secretaría de la OACI para proporcionar, coordinar y facilitar la asistencia a los Estados en materia de seguridad de la aviación, de acuerdo con el mandato de la Resolución A37-17 de la Asamblea. La ejecución de los planes estatales de mejoras (SIP) había permitido a la Secretaría proporcionar asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad a los Estados miembros de la OACI. En la nota se destacaba el hecho de que la CAFAC aplaudía las iniciativas de asistencia de la OACI en el ámbito de la instrucción y la creación de capacidad, de las que se habían beneficiado algunos Estados africanos y su personal de seguridad de la aviación, pero consideraba que los cuatro ASTC emplazados en el continente africano eran insuficientes. Por tanto, la CAFAC pedía la aprobación y homologación por la OACI de más ASTC en África a efectos de asegurar un acceso adecuado a la instrucción por parte de todos los Estados de África y otros Estados miembros de la OACI y de ampliar la red de ASTC. Además, la CAFAC instaba a la habilitación de órganos regionales al considerar que estaban mejor situados para contribuir al progreso de la implantación eficaz y sostenible de las medidas de seguridad de la aviación con miras a fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de las iniciativas de la OACI para proporcionar liderazgo en la elaboración y coordinación de la aplicación de la estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación; pedir al Consejo que instruyera al Secretario General que trabajara en la ampliación de la red de ASTC; y pedir al Secretario General que continuara proporcionando liderazgo en el ulterior desarrollo de asistencia y creación de capacidad AVSEC con miras a mejorar el alcance de la citada estrategia y dar prioridad a los Estados en desarrollo.

111. A continuación, el Delegado de Chile presentó la nota WP/320 Revisada en nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). En la nota se destacaba la labor coordinada del Grupo regional AVSEC/FAL OACI-CLAC para establecer prioridades relacionadas con la seguridad de la aviación, normalizar las prácticas de seguridad de la aviación en las regiones Norteamericana y el Caribe (NACC) y Sudamericana (SAM), y mejorar las actividades de creación de capacidad, que habían dado lugar a la adopción por la CLAC, en su XX Asamblea Ordinaria [Brasilia (Brasil), 5 a 8 de noviembre de 2012], de las tres resoluciones siguientes: Resolución A20-17 (*Curso sobre detección de pasajeros con conducta sospechosa*); Resolución A20-19 (*Manual de metodología de evaluación de la amenaza y gestión de riesgo - Guía de orientación*); y Resolución A20-21 (*Manual para el transporte aéreo de personas con discapacidad*). Los importantes documentos resultantes de la labor del Grupo regional AVSEC/FAL OACI-CLAC ayudaban a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros de la CLAC a abordar los aspectos de seguridad de la aviación y facilitación, y contribuían al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, guardando un equilibrio apropiado entre facilitación y seguridad de la aviación. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de la información facilitada en la nota WP/320 Revisada y de los documentos citados en ella, y ponerla a disposición de la comunidad aeronáutica internacional; y respaldar el trabajo que se venía desarrollando en la Región Latinoamericana y el Caribe en materia de seguridad de la aviación y facilitación, como se describía en la nota.

112. Se tomó nota de que se habían presentado también las cinco notas de información siguientes: WP/152 [Presentación de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), Centro regional de instrucción de la OACI, ASTC/ESAC], por la República Dominicana; WP/160 (Protección de la zona de seguridad restringida), por la India; WP/299 [*Aviation security training and other related activities for capacity building of developing countries led by the Republic of Korea* (Instrucción sobre seguridad de la aviación y otras actividades conexas para la creación de capacidad de los países en desarrollo dirigidas por la República de Corea)], por la República de Corea; WP/217 [*International Conference “Aviation Security: 40 Years of Service in Civil Aviation of Russia”* (Conferencia internacional “Seguridad de la aviación: 40 años de servicio en la aviación civil de Rusia”)], por la Federación de Rusia; y WP/313 Revisada [*Le Programme des Audits/Inspections de l’Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)* Programa de auditorías/inspecciones de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO)], por la UEMAO.

113. Tras expresar apoyo decidido a las notas WP/107 (CAFAC) y WP/320 (CLAC), así como a las demás, el Delegado del Togo destacó el problema planteado a los Estados de África por la falta de personal aeronáutico capacitado. Aunque había algunas escuelas de instrucción en África, necesitaban asistencia a fin de cumplir los requisitos de la OACI para su acreditación como ASTC, lo que garantizaría la instrucción adecuada del personal de aviación. El Delegado del Togo subrayó la escasez de recursos y afirmó que sería más rentable establecer ASTC adicionales en África para instruir al personal de la aviación y a instructores que enviarlos a ASTC emplazados en otros continentes.

114. Los Delegados de Malí, las Comoras y Burkina Faso eran de la misma opinión.

115. Uniéndose a los oradores anteriores en la expresión de apoyo a la nota WP/107 (CAFAC), la Delegada del Reino Unido hizo hincapié en que la creación de capacidad seguía siendo un elemento muy importante del conjunto de herramientas colectivas en pro de la seguridad de la aviación. Subrayó que los recursos y las iniciativas debían dirigirse a donde ejercieran más impacto, mediante un enfoque basado en el riesgo, como ya sucedía con otros elementos de la seguridad de la aviación. El Reino Unido se había comprometido plenamente a continuar mejorando su participación en las actividades de creación de capacidad. Ya era un participante y asociado muy activo en esas actividades y esperaba que la OACI siguiera aportando liderazgo para ayudar a facilitarlas y coordinarlas. La Delegada del Reino Unido destacó la necesidad de definir prioridades y esforzarse por trabajar en asociación con los Estados que mostraran el compromiso firme de actuar y tuvieran una estrategia clara para la aplicación sostenible de nuevas medidas. Manifestó apoyo a las notas WP/20 y WP/21, presentadas por el Consejo, y WP/130, de la cual el Reino Unido era copatrocinador.

116. El Delegado de la República Unida de Tanzania respaldó esos comentarios.

117. El Delegado de Singapur expresó apoyo a las notas WP/20 (Consejo) y WP/107 (CAFAC). Al tiempo que aplaudió también la nota WP/320 Revisada, afirmó que la labor realizada por la CLAC contribuía a la mejora de la seguridad de la aviación y la facilitación en todo el mundo. En respaldo de la nota WP/130 (8 Estados y 4 asociaciones), el Delegado de Singapur reiteró que la seguridad de la carga aérea era una prioridad y manifestó apoyo a la labor permanente de la OACI encaminada a elaborar y revisar textos de orientación y capacitación al respecto.

118. Felicitando a la OACI por el progreso logrado en la prestación de asistencia y la creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación, el Delegado de Nigeria respaldó las notas WP/20 y WP/21 presentadas por el Consejo. También apoyó la nota WP/107 (CAFAC) y reiteró la necesidad de establecer ASTC adicionales en África para facilitar la instrucción del personal aeronáutico de los Estados de África y de otras regiones.

119. Tras respaldar también la nota WP/107, el Delegado de la Federación de Rusia sugirió que el párrafo a) del resumen se modificara para indicar que se invitaba a la Asamblea a apoyar las iniciativas de la OACI, en lugar de tomar nota de ellas. Igualmente, se podría modificar el párrafo c) para reflejar la invitación a apoyar el liderazgo continuado de la OACI en el ulterior desarrollo de asistencia y creación de capacidad sobre seguridad de la aviación, en lugar de pedir al Secretario General que continuara proporcionando ese liderazgo. A continuación, en relación con la nota de información WP/217 sobre el 40° aniversario del establecimiento del sistema de seguridad de la aviación en Rusia, subrayó que en 2014 se celebraría otro 40° aniversario, a saber, la adopción por la OACI del Anexo 17 – *Seguridad*. El Delegado de la Federación de Rusia propuso que la Asamblea tomara nota de la labor de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación, en particular de la importancia histórica del Anexo 17.

120. El Primer Vicepresidente señaló, en ese contexto, que la OACI también celebraría en 2014 el 70° aniversario de la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) (Chicago, 7 de diciembre de 1944).

121. La Delegada de Colombia señaló la asistencia que estaba prestando la OACI en el marco de su Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación descrita en la nota WP/20 (Consejo). Recordó que, en el marco del programa nacional de capacitación sobre seguridad de la aviación de su Estado, se estaban impartiendo cursos para mejorar las competencias del personal de aviación responsable de la aplicación de los SARPS de la OACI correspondientes en aeropuertos de toda Colombia. Con arreglo a cambios efectuados recientemente en la reglamentación aeronáutica de Colombia para reflejar las enmiendas del Anexo 17 – *Seguridad*, era necesario que dicho programa nacional de capacitación pusiera en marcha un proceso de certificación de instructores sobre seguridad de la aviación y revisara el proceso de certificación para el personal de seguridad de la aviación. La Delegada de Colombia respaldó las medidas que estaba poniendo en marcha la OACI en relación con el Programa ISD-SEC (WP/21) para mejorar las actividades y las herramientas de asistencia y creación de capacidad en la esfera de la seguridad de la aviación, en particular las iniciativas para el lugar de trabajo y la diversificación de los programas de instrucción. Apoyaba plenamente la labor que estaba realizando la CLAC en los ámbitos de la seguridad de la aviación y la facilitación (WP/320 Revisada).

122. Señalando a la atención de los presentes la nota WP/130 (8 Estados y 4 asociaciones), el Delegado de España subrayó la importancia otorgada por la HLCAS a la elaboración de una estrategia de creación de capacidad específica para la seguridad de la carga aérea y el correo. Afirmó que los SARPS conexos del Anexo 17 eran una base excelente para la armonización en todos los Estados miembros e hizo hincapié en la necesidad de que el texto de orientación que se estaba elaborando tuviera en cuenta el marco de mejores prácticas y, de esa manera, brindara asistencia a los Estados en la aplicación de medidas eficaces para velar por la seguridad de la carga aérea y el correo. Como ejemplo de la colaboración española en ese ámbito, el Delegado de España mencionó la labor que estaban llevando a cabo su Estado y la Argentina para elaborar un proceso de certificación de perros detectores de explosivos para su uso en carga aérea. Señaló que España participaba en proyectos de asistencia técnica con varios Estados, en particular los de la región del Mediterráneo, y subrayó su compromiso de colaborar con los Estados que necesitaran asistencia en la aplicación de nuevos SARPS, así como de trabajar en cooperación con otros Estados y organizaciones de Europa para contribuir a ese proceso de aplicación. El Delegado de España pidió que la Asamblea tuviera en cuenta la información que figuraba en la nota WP/130 al actualizar la Resolución A37-17 de la Asamblea.

123. Refiriéndose a las notas WP/20 y WP/21, presentadas por el Consejo, y WP/107 (CAFAC), el Delegado de Francia destacó que la asistencia y la creación de capacidad de la OACI en materia de seguridad de la aviación eran vitales para alcanzar los objetivos de la aplicación y la armonización en todo el mundo de las medidas de seguridad de la aviación. Resaltó que la OACI debía proseguir sus iniciativas de asistencia técnica y cooperación para permitir la aplicación de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación, y señaló que Francia participaba activamente en ellas. Tras recordar que su Estado ya había realizado más de

100 actividades de cooperación en 2013, en las que participaron 25 Estados africanos, árabes y europeos, el Delegado de Francia subrayó que continuaría las iniciativas de creación de capacidad en el futuro. Además, recalcó que Francia apoyaba la labor colaborativa permanente de la OACI con otros prestadores de asistencia a fin de elaborar y aplicar un enfoque normalizado para medir la eficacia de la asistencia y la creación de capacidad.

124. Los Delegados de las Comoras, el Camerún, el Senegal, Burkina Faso y Guinea respaldaron la nota WP/107 (CAFAC) y expresaron agradecimiento a Francia por la capacitación que había impartido a Estados de África mediante su Programa de apoyo a la seguridad de la aviación civil en África (ASACA), que era muy beneficioso. El Delegado de Burkina Faso también dio las gracias a la Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) por el apoyo constante que brindaba a los Estados de África.

125. El Delegado del Senegal también manifestó apoyo a las demás notas que se estaban examinando. Tras recordar que la escasez de cursos de instrucción de auditores de la OACI se había planteado en la HLCAS, subrayó que muchos auditores africanos se jubilarían próximamente y que era necesario garantizar la sucesión. Sin embargo, el Delegado del Senegal observó que, pese a que muchos Estados de África eran francoparlantes, los cursos de instrucción de auditores de la OACI se impartían habitualmente en inglés.

126. Al tiempo que expresó satisfacción por todas las iniciativas que estaban llevando a cabo la OACI y otras entidades para prestar asistencia sobre seguridad de la aviación en el continente africano, el Delegado de Guinea hizo hincapié en la necesidad de que la OACI revitalizara el programa de capacitación de instructores, que era de importancia fundamental para mantener la seguridad de la aviación en el nivel exigido.

127. Los Delegados de El Salvador y Venezuela (República Bolivariana de) manifestaron apoyo a la nota WP/320 Revisada (CLAC), y este último Estado encomió la valiosa labor que estaba llevando a cabo el Grupo regional AVSEC/FAL OACI-CLAC. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) respaldó también las notas WP/20 y WP/21, presentadas por el Consejo, y WP/107 (CAFAC).

128. El Delegado de Bélgica expresó igualmente pleno apoyo a las notas WP/20 y WP/21, y a la nota WP/130 (8 Estados y 4 asociaciones) todas las cuales subrayaban la función de la OACI relativa a la coordinación de las iniciativas de creación de capacidad con los Estados miembros y las organizaciones regionales. Alentó a que prosiguiera la elaboración de textos de capacitación, así como al desarrollo de los ASTC existentes con arreglo a la política de capacitación, que la OACI también podría continuar desarrollando.

129. Tras apoyar también la nota WP/21, el Delegado del Japón manifestó las expectativas de su Estado de que la OACI ejerciera un papel de liderazgo en la elaboración y coordinación de las actividades de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación.

130. El Primer Vicepresidente tomó nota, a raíz de las deliberaciones, de que el Comité Ejecutivo apoyaba la labor del Grupo regional AVSEC/FAL OACI-CLAC como se explicaba en la nota WP/320 Revisada y acogía con agrado su contribución. También había un amplio apoyo a las demás notas de estudio.

131. Tras adoptar la medida propuesta a continuación por el Primer Vicepresidente, el Comité Ejecutivo tomó nota con satisfacción del progreso realizado en la aplicación de la Estrategia de asistencia y creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación durante el trienio en curso, así como de los resultados de la asistencia ofrecida a los Estados, pero hizo un llamamiento a la OACI para que proporcionara liderazgo en la coordinación del desarrollo ulterior de actividades de creación de capacidad eficaces, puntuales y sostenibles. Reconociendo el alto nivel de la instrucción prestada en toda la red ASTC, el Comité Ejecutivo



acogió con beneplácito las perspectivas de una nueva ampliación de la red que permitiría a los Estados en desarrollo beneficiarse de la instrucción. Apoyó plenamente la continuidad de la aplicación de la Estrategia, los nuevos perfeccionamientos de la asistencia y de las actividades e instrumentos de creación de capacidad, así como la toma de conciencia sobre la escasez de instructores y auditores de seguridad de la aviación.

132. El Comité ejecutivo señaló que debía continuar dándose prioridad a la asistencia a los Estados que la necesitaran y demostraran el compromiso y la capacidad necesarios para mantener las mejoras. Dicha asistencia debería estar claramente orientada y basarse en el riesgo.

133. El Comité Ejecutivo también señaló la importante labor que se estaba realizando en relación con la seguridad de la carga aérea y apoyó plenamente que se priorizara la elaboración de nuevos materiales didácticos y de otras actividades específicas de creación de capacidad en la esfera de la carga aérea.

### **Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política**

134. El Director de la Dirección de transporte aéreo (D/ATB) introdujo a continuación la nota WP/14, en la que se proponían una revisión de la Resolución A37-17 de la Asamblea (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*), cuyo título se cambió por *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*. Esa última incluía enmiendas para reflejar las novedades significativas que habían tenido lugar desde la Asamblea anterior, especialmente los resultados principales de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) (Montreal, 12 a 14 de septiembre de 2012), así como las enmiendas destinadas a aclarar la intención de los criterios vigentes.

135. El Delegado de Singapur sugirió que la propuesta revisada de Declaración consolidada se enmendara para incluir una disposición que recogiera el reconocimiento a las organizaciones internacionales que habían participado efectivamente en las actividades de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación. En el entendimiento de que el Delegado proporcionaría el texto de la enmienda sugerida a la Secretaría para que esta tomara las medidas adecuadas, el Comité Ejecutivo aprobó la mencionada Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación que figuraba en el apéndice A de la nota WP/14 para someterla a la Plenaria para su adopción.

136. Se levantó la sesión a las 1700 horas.



**Acta de la séptima sesión**  
(miércoles, 2 de octubre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012  
Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil  
Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
2. Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
3. Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años  
Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
4. Cuestión 22: Gestión de recursos humanos  
Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
5. Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
6. Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
7. Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
8. Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
9. Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
10. Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria

11. Aprobación del proyecto de texto para la sección Generalidades del informe del Comité Ejecutivo

12. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

- Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local y Sección sobre Cambio climático*)

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

**Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012**

**Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil**

**Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General**

### *Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

1. El Comité tuvo ante sí para su examen la nota WP/373 en la que figuraba el proyecto de texto para el informe sobre esas cuestiones del orden del día.

2. Durante el examen del proyecto de texto sobre la cuestión 18 relativa a la cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil, el Delegado de Australia sugirió, y así quedó acordado, que se enmendara el párrafo 18.3 de la siguiente forma: “Una delegación señaló que no se había establecido en la Región Asia y Pacífico un órgano regional similar a los de otras regiones, y ofreció apoyar a sus vecinos de la región a explorar nuevas iniciativas de participación coordinada que puedan complementar los arreglos existentes.”.

3. Con sujeción a la enmienda indicada, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de informe sobre las cuestiones 11, 18 y 19 que figuraba en la nota WP/373. Además, el Comité acordó recomendar a la Plenaria la adopción, en relación con la cuestión 19, del proyecto de Resolución 19/1 (*Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*).

**Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia**

### *Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

4. El Comité examinó y aprobó sin cambios, para presentarlo a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 12 como figuraba en la nota WP/372.

**Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años**

**Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo**

### *Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

5. El Comité examinó y aprobó sin cambios, para presentarlo a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre las cuestiones 20 y 21 como figuraba en la nota WP/381.

- Cuestión 22: Gestión de recursos humanos**  
**Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

6. El Comité examinó y aprobó sin cambios, para presentarlo a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre las cuestiones 22 y 23 como figuraba en la nota WP/386 Revisada.

- Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

7. Se examinó la nota WP/403 en la que figuraba el proyecto de texto del informe sobre esa cuestión.

8. La Delegada de Cuba señaló la postura del Secretario General sobre el multilingüismo que figuraba en el párrafo 24.8, en particular que las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI se aprobaban siempre en los seis idiomas oficiales de la Organización. Recordó que en la nota WP/227 (Disponibilidad de documentos de la OACI en sus idiomas oficiales), los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) habían propuesto medidas para aumentar la divulgación de textos de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización, incluidas las enmiendas a la Resolución A37-15 de la Asamblea (*Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*) y la Resolución A37-25 de la Asamblea (*Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*). La Delegada de Cuba plantearía la propuesta de enmendar la cláusula 4 de la parte dispositiva de la Resolución A37-15 de la Asamblea durante el examen por el Comité de la siguiente cuestión del orden del día.

9. Haciéndose partícipe de las preocupaciones de los Estados miembros de la CLAC, el Delegado de la Federación de Rusia afirmó que la publicación de textos de la OACI relacionados con la seguridad operacional y otros aspectos importantes del trabajo de la Organización en todos sus idiomas oficiales cobraba una importancia primordial. Recordó que su Estado había propuesto, en el párrafo 5 h) de la nota WP/307 [*Multilingualism as one of the fundamental principles to achieve goals of ICAO as the Specialized UN Agency*] (El multilingüismo como uno de los principios fundamentales para alcanzar las metas de la OACI como organismo especializado de las Naciones Unidas)], que el Consejo revisara y aprobara el procedimiento para establecer prioridades entre las publicaciones y los documentos de la OACI cuando no fuera posible cumplir el principio de distribución simultánea en todos los idiomas de trabajo de la OACI (véase la Resolución A24-21 de la Asamblea, cláusula 1 de la parte dispositiva). Tras observar que ese procedimiento se había adoptado y contaba con el apoyo de los Estados miembros de la OACI, el Delegado de la Federación de Rusia resaltó la necesidad de continuar aplicándolo.

10. El Delegado de los Estados Unidos puso de relieve el párrafo 24.10 e indicó que, pese a que apoyaba el proyecto de texto del informe, consideraba que la nota WP/362 (El mantenimiento del multilingüismo en la OACI), presentada por Francia y Arabia Saudita, Burkina Faso, Camerún, Canadá, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Libia, Marruecos y Ucrania, era demasiado prescriptiva y que algunas de las acciones propuestas obstaculizarían las responsabilidades de elaboración de políticas y de gestión del Consejo y el Secretario General. No obstante, observó con satisfacción que el subpárrafo 4) parecía asegurar que el Consejo y el Secretario General eran plenamente responsables de la aplicación de las políticas de la Organización destinadas a mejorar la eficiencia y la eficacia en aspectos relacionados con los servicios de idiomas.

11. Dada la ausencia de comentarios adicionales, el Comité aprobó el proyecto de informe sobre la cuestión 24 como figuraba en la nota WP/403 para su presentación a la Plenaria.

**Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

12. El Comité examinó a continuación la nota WP/387, que contenía el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 25.

13. Acordó que, como propuso el Delegado de Dinamarca, se eliminara la quinta cláusula del preámbulo del proyecto de Resolución 25/1 (*Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos*); y se sustituyera el término “Estados contratantes” por “Estados miembros” en la cláusula 2 de la parte dispositiva y en cualquier otra parte del texto.

14. Además, el Comité convino en una propuesta formulada por el Secretario General a la luz de una sugerencia planteada por la Delegada de Cuba (véase la nota WP/227, apéndice B) y de las observaciones realizadas al respecto, de que al segunda frase de la cláusula 4 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución 25/2 (*Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*) se enmendara mediante la inserción, tras la palabra “OACI”, de la frase “deberían traducirse oportunamente a todos los idiomas de trabajo de la OACI y”. El texto final sería: “Las especificaciones técnicas de apoyo que prepare la OACI deberían traducirse oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI y se incluirán, en la medida de lo posible, en documentos separados”.

15. También acordó, como sugirió el Delegado de Francia, enmendar la cláusula 16 de la parte dispositiva de la Resolución 25/2 añadiendo la frase “lo antes posible” tras “proporcionará” para que dijera “y se les proporcionará lo antes posible más orientación con respecto a la notificación y publicación de diferencias” y eliminando “u observación” de la práctica correspondiente 6, ya que no reflejaba las deliberaciones del Comité.

16. Asimismo, el Comité acordó que, como había sugerido el Delegado de España, la segunda frase del párrafo 25.9 se enmendara añadiendo, tras el texto “del Doc 9998” la frase “y respaldó la política y” a fin de reflejar la acción propuesta en la nota WP/22 de que la Asamblea respaldara la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9998); y el párrafo 25.10 se ampliara para incluir al final una frase nueva en la que se reflejara que la nota WP/22 proponía la introducción de un método recomendado en el Anexo 9 respecto al establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

17. Además, el Comité convino en una propuesta formulada por el Delegado de Singapur y apoyada por los Delegados de España y los Estados Unidos de enmendar la tercera frase del párrafo 25.11 añadiendo el texto “la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares” tras “dedicados a” y eliminando el resto de la frase, y en una propuesta formulada por el Delegado de España de transformar la segunda frase de ese párrafo en un párrafo independiente.

18. Con sujeción a los cambios indicados, el Comité aprobó el proyecto de informe sobre la cuestión 25 y acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto modificado de Resolución 25/1 (*Composición de la Comisión de Aeronavegación y participación en sus trabajos*); el proyecto modificado de Resolución 25/2 (*Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*); y el proyecto de

Resolución 25/3 (*Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*) presentado en la nota WP/387.

**Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

19. A continuación se examinó la nota WP/385 en la que figuraba el proyecto de texto para el informe sobre esa cuestión.

20. El Comité acordó que, como había sugerido el Delegado de Barbados, se añadiera un nuevo párrafo 13.33 en el informe para reflejar su recomendación (EX/6) de que las definiciones de los términos “pasajeros y equipaje de transferencia” y “pasajero en tránsito” que figuraban en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Distribución limitada) fueran modificadas mediante la sustitución de la palabra “vuelo” por “aeronave”, como se utilizaba en la definición del término “carga”, haciendo uso de los mecanismos existentes para actualizar los textos de orientación de la OACI.

21. También convino en una propuesta formulada por el Presidente a la luz de una sugerencia planteada por el Delegado de la Federación de Rusia y apoyada por el Delegado de Sudáfrica, y de las observaciones al respecto, de ampliar el párrafo 13.6 añadiendo una nueva frase al final del siguiente tenor: “Varios Estados expresaron inquietud con respecto a la aplicación de reglamentos en terceros Estados miembros”.

22. El Comité también convino en dos propuestas del Delegado del Canadá de: modificar la primera frase del párrafo 13.11 trasladando el texto “para el 31 de enero de 2014” de su lugar actual hasta después de “para implantar” con objeto de aclarar que los procesos tecnológicos para la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG) solamente se pondrían en marcha para esa fecha; y enmendar la última frase del párrafo 13.27 sustituyendo la palabra “satisfacción” por “facilitación”.

23. Asimismo, acordó enmendar la segunda frase del párrafo 13.27 introduciendo al final el texto siguiente: “, reconociendo el Anexo 17 como la base de referencia”, por sugerencia del Delegado de Suiza.

24. Además, el Comité acordó que, como había sugerido el Delegado del Reino Unido, el párrafo 13.12 se enmendara sustituyendo la palabra “ciertas” por “las” en la tercera línea y el texto que figuraba detrás de “mandato en materia de seguridad de la aviación” por el siguiente: “y se consideraran al revisar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. Se invitó a la Asamblea a considerar que las tareas señaladas en la nota WP/64 se consideraran como políticas y prioridades de trabajo para el próximo trienio 2014-2016”.

25. También convino en las propuestas siguientes formuladas por el Delegado de Nicaragua para tener en cuenta sus inquietudes permaneciendo en el marco del mandato de la OACI: que se modificara la segunda línea del párrafo 13.13 sustituyendo la palabra “mencionó” por “explicó”; que se modificara la segunda frase del párrafo 13.31 sustituyendo el texto “Hizo hincapié en la importancia” por el texto “Asimismo, reconoció la importancia”; y que se enmendara el proyecto de Resolución 13/1 (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*) añadiendo, en el apéndice A, una cláusula en el preámbulo del siguiente tenor “*Recordando* que las Resoluciones A27-12 y A29-16 continúan siendo vigentes;” y una cláusula en la parte dispositiva con el texto “*Reconociendo* la explotación del sector de la aviación para una diversidad de actividades delictivas, como el transporte ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea;”.

26. El Comité convino también en enmendar la cláusula 9 de la parte dispositiva del apéndice F del proyecto de Resolución 13/1 añadiendo al final una frase del siguiente tenor “y fomenta el uso de la capacitación en espacios virtuales (e-learning) en la formación sobre seguridad de la aviación”, como había sugerido el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) a la luz del apoyo expresado a la propuesta de su Estado a esos efectos (WP/235).

27. Con sujeción a los cambios indicados, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 13 y acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto modificado de Resolución 13/1 (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*).

**Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

28. A continuación, el Comité examinó y aprobó sin cambios, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 14 que figuraba en la nota WP/392, en el entendimiento de que los pequeños errores tipográficos de las versiones en francés y ruso se corregirían en la versión final.

**Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

29. Se examinó posteriormente la nota WP/396 en la que figuraba el proyecto de texto para el informe sobre esta cuestión.

30. El Comité acordó que, como había sugerido el Delegado del Reino Unido: la primera frase del párrafo 15.12 se enmendara añadiendo, al final, la frase “pero hizo un llamamiento a la OACI para que proporcione liderazgo en la coordinación del desarrollo ulterior de actividades de creación de capacidad eficaces, puntuales y sostenibles”; y que la segunda parte del párrafo 15.14 se enmendara de la siguiente forma “y apoyó plenamente que se priorizara el desarrollo de nuevos materiales didácticos y de otras actividades específicas de creación de capacidad en la esfera de la carga aérea”.

31. Con sujeción a esas enmiendas, el Comité aprobó el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 15 que figuraba en la nota WP/396 para su presentación a la Plenaria.

**Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

32. El Comité examinó y aprobó sin cambios, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 16 que figuraba en la nota WP/397. También acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 16/1 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*).



## **Aprobación del proyecto de texto para la sección Generalidades del informe del Comité Ejecutivo**

### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

33. El Comité examinó y aprobó sin cambios el proyecto de texto para la sección Generalidades de su informe, como figuraba en la nota WP/405.

### ***Cuestión 17: Protección del medio ambiente***

### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria (Sección sobre Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local)***

34. A continuación se examinó el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 17 relacionado con la sección sobre Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, que figuraba en la nota WP/371.

35. Con arreglo a un aspecto planteado por el Delegado de Guatemala relativo a la nota WP/327 Revisión núm. 1 [*Damaging effects of exposure to fine particles* (Efectos perjudiciales de la exposición a partículas finas)] presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Comité acordó modificar el párrafo 17.2.14 añadiendo, al final de la segunda frase, texto que reflejara que la información proporcionada por el ITF en esa nota se señalaría a la atención del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para que la considerara en el marco de su labor.

36. También acordó que, como había sugerido el Delegado de Sudáfrica, el párrafo 17.2.16 se ampliara para reflejar que en la nota WP/240 [*South Africa's approach and recommendations on aircraft noise curfews* (Enfoque y recomendaciones de Sudáfrica sobre la prohibición de vuelos nocturnos)] se había solicitado además que los Estados y las regiones que habían impuesto la prohibición de vuelos nocturnos examinaran sus políticas.

37. Además, el Comité acordó que la cláusula 8 de la parte dispositiva del apéndice B de la Resolución 17/1 (*Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*) se enmendara según la propuesta del Delegado de la Argentina para reflejar la recomendación formulada en la nota WP/318 (La protección del medio ambiente, el CAEP y las Oficinas regionales de la OACI), presentada por su Estado, de que el Consejo alentara a las Oficinas regionales a promover seminarios, talleres y otros eventos similares, destinados a que los Estados que no eran miembros u observadores del CAEP pudieran beneficiarse aún más de su trabajo, mediante un acceso más amplio y directo al mismo. Quedó entendido que el Delegado de la Argentina facilitaría a la Secretaría el texto de la enmienda propuesta.

38. Con sujeción a las enmiendas indicadas, el Comité aprobó el proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 17 relativo a la sección sobre Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, como figuraba en la nota WP/371. También acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto modificado de Resolución 17/1 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*).

### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria (Sección sobre Cambio climático)***

39. El Comité inició el examen del proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 17 relativo a la sección sobre el cambio climático, que figuraba en la nota WP/378, junto con las notas WP/424, WP/425,

WP/426 y WP/427, en las que se proponían enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*) que figuraba en la nota WP/34.

40. Al presentar la nota, el Presidente del Comité Ejecutivo recordó que el Comité, en su cuarta sesión celebrada el 26 de septiembre de 2013 (EX/4), no había logrado un consenso, en concreto sobre los párrafos 17 y 18 relacionados con las medidas basadas en el mercado (MBM) del proyecto de Resolución 17/2 (WP/34) y, por sugerencia suya, había convenido en que el Presidente celebrara consultas con las Delegaciones a fin de llegar a una propuesta revisada. El Presidente puso de relieve los resultados de esas consultas, que se presentaban en la nota WP/378 en forma de enmiendas propuestas al proyecto de Resolución 17/2.

41. El Delegado de la Federación de Rusia propuso lo siguiente: la inserción de un párrafo en la sección del informe sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación en el que se mencionaran las inquietudes relativas a la limitada capacidad de producción y el precio de esos combustibles que se habían planteado en la nota WP/250 (Las medidas basadas en el mercado como factor que aumenta las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la aviación civil internacional) presentada por su Estado; la enmienda de la sección del informe relativa a los planes de acción de los Estados para reflejar el apoyo de la Federación de Rusia a esos planes de acción; la enmienda del párrafo 17.3.9 para incluir una referencia a la nota WP/250 ya que en ella se destacaba la importancia de los planes de acción voluntarios y se ofrecían varias soluciones para brindar asistencia a los Estados en la elaboración y actualización de sus planes de acción; y la enmienda de la penúltima frase del párrafo 17.3.31 sustituyendo el texto “también expresó su objeción a las” por el texto “también se instaba a los Estados a abandonar el principio de” exenciones *de minimis* para las MBM.

42. Se acordó reanudar el examen del proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 17 relativo a la sección sobre el cambio climático (WP/378) en la sesión siguiente.

43. Se levantó la sesión a las 1200 horas.

**Acta de la octava sesión**  
(miércoles, 2 de octubre de 2013, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

- Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Cambio climático*)
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

***Cuestión 17: Protección del medio ambiente***  
***(Sección sobre Cambio climático)***

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/7) el examen de la nota WP/378 sobre esta cuestión, junto con las notas WP/424, WP/425, WP/426 y WP/427, en las que se proponían enmiendas al proyecto original de Resolución 17/2 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*) que figuraba en la nota WP/34.

2. Hablando en nombre de los 22 Estados árabes, el Delegado del Yemen planteó una cuestión de orden sobre la forma en que se estaba tratando la delicadísima cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, a saber, mediante consultas del Presidente del Comité Ejecutivo con los responsables de los distintos bloques regionales. Expresó su insatisfacción con ese mecanismo e hizo hincapié en que, aunque los Estados árabes habían intentado encontrar una solución a las cuestiones pendientes mediante esas consultas con el Presidente, eran de la opinión de que el proyecto de texto propuesto por este para la Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378 no ayudaría al Comité a alcanzar un acuerdo y podría obligar a los Delegados a aceptar la propuesta sin que se tuvieran en cuenta sus diversos puntos de vista. Los Delegados de la Federación de Rusia, la India, la Arabia Saudita, Irán (República Islámica del), Colombia, China, Nicaragua,

Bahrein, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Maldivas, la República Unida de Tanzania y Qatar eran de esa misma opinión. El Delegado de la India subrayó que era extremadamente importante ser transparente al tratar este tema enormemente delicado, especialmente porque se suponía que la OACI era una organización dirigida por sus Miembros.

3. El Presidente del Comité Ejecutivo subrayó que en el proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378 se tenían en cuenta las prolongadas deliberaciones celebradas sobre la aviación internacional y el cambio climático, durante las cuales unos 40 Delegados habían hecho uso de la palabra, así como las consultas adicionales que él había mantenido a fin de superar las diferencias entre las distintas posturas de los Estados. El proyecto de texto propuesto por él tenía la intención de ayudar al Comité a alcanzar la mejor avenencia posible. Se invitaba a todos los Delegados a plantear sus propuestas para mejorar la Resolución 17/2.

4. El Delegado de la Federación de Rusia recordó que, en la cuarta sesión del Comité Ejecutivo (EX/4) celebrada el 26 de septiembre de 2013, tanto él como los Delegados de la Arabia Saudita, el Brasil y China habían sugerido que el Presidente estableciera un grupo de trabajo para impulsar la compleja labor del Comité sobre el proyecto de Resolución 17/2. Sin embargo, el Comité había aceptado la propuesta alternativa del Presidente de mantener consultas oficiosas con los Delegados para acercar los distintos puntos de vista, utilizando el texto propuesto por el Consejo en la nota WP/34 como base para dicho avance.

5. Hablando en nombre de los copatrocinadores de las notas WP/424, WP/425, WP/426 y WP/427, el Delegado de la Federación de Rusia indicó que el proyecto de texto propuesto por el Presidente para la Resolución 17/2 (WP/378), lamentablemente, no trataba algunas de las preocupaciones fundamentales acerca de las diversas cuestiones planteadas en relación con la cuestión 17 (sección sobre cambio climático). Por tanto, no les resultaba posible aceptar el proyecto de Resolución 17/2 en su forma presentada en la nota WP/378 sin introducir los cambios propuestos en las cuatro notas mencionadas. Los copatrocinadores consideraban que la propuesta del Presidente era contraria a dos principios básicos de la OACI al promover el unilateralismo por encima del multilateralismo y los grupos de Estados por encima de los Estados. Los copatrocinadores estaban comprometidos con lograr el multilateralismo y se oponían al unilateralismo. También estaban en contra de incluir el concepto de grupo de Estados en el proyecto de Resolución 17/2, porque iba en contra del Convenio de Chicago. Los copatrocinadores habían planteado sus propuestas de enmiendas del proyecto de Resolución 17/2 teniendo presentes los mencionados principios básicos de multilateralismo y acuerdo mutuo.

6. Tras sugerir que el Comité deliberara sobre cada nota por separado, el Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/425 en nombre de sus copatrocinadores [Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica]. Indicó que las deliberaciones debían basarse en las enmiendas propuestas en ese texto, y no en las propuestas en la nota WP/424 presentada por los mismos copatrocinadores.

7. Los Delegados de la Arabia Saudita, China y el Brasil también hablaron a favor de deliberar sobre las cuatro notas citadas una a una, a fin de facilitar la adopción de decisiones por el Comité.

8. El Delegado de la Argentina subrayó que el objetivo principal de los copatrocinadores al presentar las notas WP/424 y WP/425 era expresar la postura de sus Estados en desarrollo sobre los párrafos 16 a 19 del proyecto original de Resolución 17/2 presentado en la nota WP/34. No apoyaban la redacción propuesta por el Presidente para el párrafo 16 en la nota WP/378, al considerar que validaba la aplicación unilateral de MBM por un Estado o grupo de Estados sin el requisito de acuerdo mutuo previo de los demás Estados afectados, a la espera de que se estableciera un plan mundial de MBM. Al sugerir la sustitución del párrafo 16 de la nota WP/378 por los párrafos 16 y 16 bis de la nota WP/425, los copatrocinadores estaban subrayando la necesidad de que todas las MBM respetaran el principio de acuerdo

mutuo, lo que no era contrario a los principios de la OACI, y la necesidad de un umbral *de minimis* para proteger a los Estados más pequeños contra MBM unilaterales. Los copatrocinadores proponían un umbral del 1% del total de toneladas-kilómetros de pago (RTK) de las actividades de la aviación civil internacional. Además, proponían que se eliminaran los párrafos 17, 18 y 19 del texto original del proyecto de Resolución 17/2 (WP/34).

9. Recordando que él había sido Miembro del Grupo de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HGCC), el Delegado de la India subrayó que las cuestiones planteadas por él y otros muchos Miembros durante las reuniones del HGCC eran las mismas que seguían sin resolver en el texto propuesto por el Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378). Siempre había hecho hincapié en el conjunto de medidas, en el cual las MBM eran complementarias a las innovaciones tecnológicas, operacionales y de otros tipos que se estaban introduciendo en la industria aeronáutica. Sin embargo, de aceptarse la propuesta del Presidente, esos otros elementos importante del conjunto de medidas quedarían prácticamente sometidos por las MBM, lo que no solamente debilitaría el sistema multilateral, sino también los progresos que estaba logrando la industria aeronáutica. El Delegado de la India apoyaba plenamente los principios de multilateralismo y acuerdo mutuo, que eran la base sobre la cual la Organización había tratado aspectos muy difíciles en el pasado. Subrayó que, al enfrentarse a temas que provocaban divisiones, como el que se estaba tratando en esos momentos, era necesario encontrar una trayectoria teniendo en consideración los distintos puntos de vista, en lugar de aceptar uno solo.

10. El Delegado de la India consideraba que la propuesta sobre las MBM planteada en la nota WP/378 no servía para enfrentarse al cambio climático ni para el adelanto de la aviación civil internacional. Señalando que el concepto de “Estados o grupos de Estados” (o de Estados, “en forma independiente o de manera conjunta”) era nuevo, afirmó que era contrario al Convenio de Chicago y advirtió en contra de introducirlo subrepticamente. Tras destacar que su Estado y los demás copatrocinadores de la nota WP/425 no habían tenido más opción que presentar sus propuestas de enmienda del proyecto de Resolución 17/2, el Delegado de la India subrayó que pedían a la Asamblea que mantuviera lo que había convenido con anterioridad en el párrafo 14 de la Resolución A37-19 de la Asamblea (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*), a saber, consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas entre los Estados para llegar a un acuerdo al formular nuevas MBM para la aviación internacional y aplicar las existentes, en lugar de introducir el mencionado concepto divisorio. Los copatrocinadores, que comprendían plenamente las preocupaciones de numerosos Estados sobre el umbral *de minimis*, también proponían un umbral del 1% del total de RTK de las actividades de la aviación civil internacional en un esfuerzo por resolverlas. Afirmando que la propuesta *de minimis* del Presidente era complicada, el Delegado de la India puso de relieve que no sería posible que todos los Delegados la aceptaran sin evaluar primero su impacto en los Estados respectivos. Por ese motivo, se necesitaba una solución mucho más sencilla. Destacó que, al examinar la propuesta del Presidente, los Delegados debían tener presente la necesidad de respetar lo dispuesto en el Convenio de Chicago y analizar si deseaban que la Asamblea adoptara algo que, en opinión del orador, daría lugar a la desaparición del multilateralismo y legitimaría el unilateralismo. El Delegado de la India no pensaba que ese fuera el camino que se debía seguir.

11. Los Delegados de Irán (República Islámica del), Colombia, la República Unida de Tanzania y Bangladesh compartían las inquietudes expresadas por los Delegados de la Federación de Rusia, la Argentina y la India.

12. Durante las deliberaciones subsiguientes, los Delegados de Guatemala, la Arabia Saudita, Irán (República Islámica del), Colombia, China, Cuba, el Brasil, el Pakistán, Nigeria, el Perú, Nicaragua, la República Popular Democrática de Corea, Bahrein, Egipto, Venezuela (República Bolivariana de), Uganda, Sudáfrica, Maldivas, Marruecos, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Sudán, la República Unida de Tanzania,

Bangladesh, la República Democrática del Congo, Kiribati, Barbados y Singapur respaldaron las enmiendas propuestas en la nota WP/425.

13. Al hacerlo, los Delegados de la Arabia Saudita, Irán (República Islámica del), Colombia, el Pakistán, el Perú, Bahrein, Egipto, Maldivas y la República Unida de Tanzania reiteraron su oposición a la aplicación unilateral de MBM por un Estado o grupo de Estados. Los Delegados de Bahrein y Egipto destacaron, al respecto, el posible impacto negativo de las MBM unilaterales para las líneas aéreas de los Estados en desarrollo. Los Delegados de la Arabia Saudita, Cuba, el Perú, Uganda, Marruecos y la República Unida de Tanzania hicieron hincapié en que la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) no respondía a las preocupaciones de los Estados en desarrollo. La Delegada del Perú indicó, además, que no estaba dispuesta a aceptar el párrafo 16 c) propuesto por el Presidente sobre un umbral *de minimis* para la aplicación de las MBM, ya que primero era necesario evaluar su posible impacto para su Estado.

14. En relación con el proyecto de texto para el informe que figuraba en la nota WP/378, el Delegado de China sugirió insertar el subencabezamiento “Deliberaciones” antes del párrafo 17.3.42 relativo al examen por el Comité de la nota WP/34 y revisar el párrafo 17.3.44 para reflejar que unos pocos Estados habían sugerido el establecimiento de un grupo de trabajo para continuar la labor. También sugirió que el proyecto de informe se enmendara a fin de reflejar su declaración anterior (EX/4) sobre los diversos temas tratados en el proyecto de Resolución 17/2, en particular, la meta mundial a la que se aspiraba del crecimiento neutro en carbono (CNG) a partir de 2020, las MBM nacionales y un plan mundial de MBM, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y el principio de circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) de los Estados en desarrollo, así como la aportación de recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad. La Delegada de Cuba apoyó esos cambios propuestos a la nota WP/378.

15. Refiriéndose al párrafo 16 1) propuesto en WP/425, el Delegado de México subrayó que los Estados tenían el derecho soberano de aplicar una MBM en el espacio aéreo nacional en virtud del Artículo 1 (Soberanía) del Convenio de Chicago. Recordó los comentarios formulados acerca del umbral máximo del artículo 16 del texto del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) e hizo hincapié en que era práctica de la OACI desde hacía mucho tiempo reconocer grupos de Estados en los que ciertos Estados habían delegado autoridad en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación. La Asamblea siempre había apoyado ese tipo de asociaciones, ya que servían para mejorar la seguridad operacional de la aviación. Tras respaldar la propuesta del Presidente en principio, el Delegado de México indicó que, pese a ello, estaba dispuesto a añadir algunos elementos de la nota WP/425 a fin de abordar las preocupaciones de los copatrocinadores y otros Estados.

16. Hablando en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), el Delegado de Lituania expresó preocupación, ya que el proyecto de Resolución 17/2 propuesto por el Presidente no era lo que esperaban los Estados europeos en numerosos elementos. Por otro lado, era positivo que la propuesta se hubiera presentado como un conjunto. Los Estados europeos estarían dispuestos a aceptar el compromiso propuesto por el Presidente única y exclusivamente si se conservara cada uno de sus elementos como parte del conjunto general; y si fuera aceptado por una mayoría de Delegados superior a la obtenida por texto propuesto por el Consejo (WP/34).

17. El Delegado del Brasil reiteró su apoyo no solo a la nota WP/425 sino también a la nota WP/426 presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica, en la que se proponía añadir un nuevo párrafo p) sobre el principio de las CBDR y el principio de las SCRC de los Estados en desarrollo a los principios rectores para elaborar y aplicar MBM para la aviación internacional incluidos en el anexo del proyecto de Resolución 17/2.

18. Los Delegados del Pakistán, Egipto, Venezuela (República Bolivariana de), Sudáfrica, Maldivas y el Afganistán también respaldaron la nota WP/426.

19. Tras examinar esa nota, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos expresó la opinión de que podría llegarse a un compromiso de la siguiente forma: volviendo a insertar en el proyecto de Resolución 17/2 el párrafo 15 de la Resolución A37-19 de la Asamblea relativo a un umbral *de minimis* del 1% del total de RTK de las actividades de la aviación civil internacional; y enmendando la propuesta sobre un nuevo párrafo p) en los principios rectores para elaborar y aplicar MBM para la aviación internacional del anexo del proyecto de Resolución 17/2 (WP/426), de manera que también hiciera referencia al principio de no discriminación. El Delegado de Qatar compartió esa opinión.

20. Tras destacar que el cambio climático era un problema real y grave que afectaba a todos como ciudadanos comunes del planeta, el Delegado del Pakistán puso de relieve que todos los habitantes de la Tierra tenían la responsabilidad compartida de hacerle frente. Sin embargo, recordó que el problema actual de acumulación de contaminación ambiental había sido originado en su mayor parte por los Estados desarrollados mientras alcanzaban adelantos tecnológicos, subrayó que la parte correspondiente a los Estados en desarrollo era mucho menor. Por tanto, la responsabilidad común compartida por todos de resolver ese problema ambiental requería un trato diferenciado según las cuotas históricas, los adelantos tecnológicos, los recursos financieros, etc. El Delegado del Pakistán señaló, en ese contexto, que las emisiones de la aviación internacional ascendían en esos momentos a menos de 2% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> en el mundo. Recalcó que había más elementos del conjunto de medidas que tenían la misma importancia que las MBM y citó, entre otros, las mejoras en la eficiencia de los combustibles, las medidas operacionales y los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. El Delegado del Pakistán afirmó que el enfoque en un plan mundial de MBM no era beneficioso para la aviación civil internacional, ya que provocaría distorsiones en el mercado y afectaría negativamente, por tanto, a la industria aeronáutica de los Estados en desarrollo. Resaltó que su Estado era copatrocinador de las notas WP/424 a WP/427 y reiteró la necesidad de respetar los principios de soberanía del Estado, multilateralismo y acuerdo mutuo al abordar el problema mundial del cambio climático. Oponiéndose al concepto de “Estados o grupos de Estados” (o de Estados, “en forma independiente o de manera conjunta”) utilizado en la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378), el Delegado del Pakistán afirmó que no se atecía al Convenio de Chicago y crearía un precedente innecesario en la Asamblea de la OACI. Por tanto, tras rechazar firmemente el párrafo 16 del texto propuesto por el Presidente, indicó que solamente apoyaría una solución en el marco del Convenio de Chicago.

21. Tras manifestar insatisfacción con el párrafo 16 c) de la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2, el Delegado de Nigeria indicó que seguía comprometido con la postura expresada por los 54 Estados de África durante las consultas, que había quedado recogida adecuadamente en la nota WP/425. Afirmó que las cifras para los umbrales *de minimis* indicadas en el párrafo 16 c) eran arbitrarias e inaceptables y expresó apoyo al umbral del 1% del total de RTK de las actividades de la aviación civil internacional que figuraba en el párrafo 15 de la Resolución A37-19 de la Asamblea y presentado en el párrafo 18 del proyecto de texto original de la Resolución 17/2 y en el párrafo 16 2) de la nota WP/425.

22. El Delegado de Francia manifestó su pleno apoyo al método elegido por el Presidente para celebrar consultas con las Delegaciones y al espíritu con que las había llevado a cabo. Reiteró que la propuesta del Presidente (WP/378) constituía un conjunto de medidas para orientar las actividades futuras de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático, que contenía los elementos esenciales para la definición y la aplicación de un plan mundial de MBM y la definición de un marco para las MBM que los Estados pudieran aplicar en espera de la puesta en marcha de ese plan. El Delegado de Francia afirmó que el Convenio de Chicago no contenía ninguna disposición que impidiera a un Estado tomar medidas en su espacio aéreo nacional ni que impidiera a los Estados unirse para coordinar esas medidas. Por tanto, no podía aceptar ninguna de las enmiendas propuestas al proyecto de Resolución 17/2 que fueran contrarias a ese principio. Refiriéndose a la propuesta (WP/426) de añadir a los principios rectores para elaborar y aplicar MBM para la

aviación internacional del anexo de la Resolución un nuevo párrafo p) sobre el principio de las CBDR y el principio de las SCRC de los Estados en desarrollo, opinaba que complicaría mucho más el proceso y sería contrario al concepto de un plan mundial de MBM. Por todos esos motivos, el Delegado de Francia estaba a favor de trabajar sobre la base del texto propuesto por el Presidente (WP/378).

23. Tras respaldar los comentarios formulados por el Delegado de Lituania, el Delegado del Reino Unido subrayó que los progresos significativos que se habían realizado desde la Asamblea anterior en relación con todo el conjunto de medidas estaban bien reflejados en el proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378. Apoyó plenamente el proceso consultivo establecido por el Presidente y afirmó que el texto propuesto por este era una mejora respecto al texto propuesto por el Consejo en la nota WP/34. Por tanto, el Delegado del Reino Unido también estaba dispuesto a proseguir las deliberaciones del Comité sobre la base de la propuesta del Presidente (WP/378), que debía considerarse como un conjunto que ya reflejaba compromisos de todas las partes. Destacó la necesidad de ser conscientes de que ese era un momento histórico para la OACI y de mostrar liderazgo definiendo un acuerdo antes del final de la Asamblea, a fin de que la aviación internacional representara su papel en las iniciativas destinadas a mitigar el cambio climático mundial. Enfatizando que un plan mundial de MBM era necesario para alcanzar las metas de la OACI, el Delegado del Reino Unido observó que incluso la industria de la aviación estaba de acuerdo. Por tanto, apoyaba plenamente los párrafos del proyecto de Resolución 17/2 en los que se definía el programa de trabajo hasta la Asamblea siguiente, en 2016.

24. Luego de observar que las pruebas científicas mostraban que las emisiones debían alcanzar su valor máximo antes de 2020, el Delegado del Reino Unido subrayó que Europa consideraba que los Estados que desearan tomar medidas cuanto antes debían tener la posibilidad de aplicar las medidas más rentables para reducir las emisiones, incluidas las MBM. Europa también era de la opinión de que, a fin de lograr mayor eficiencia y aumentar la cobertura de las emisiones de CO<sub>2</sub>, debían alentarse las medidas regionales o las aplicadas por grupos de Estados. El marco previsto para las MBM debía facilitarlos. El Delegado del Reino Unido destacó que la OACI alentaba la cooperación regional en otras muchas esferas, como la seguridad operacional de la aviación. También recalcó que las actuaciones regionales permitían armonizar las políticas de varios Estados, lo que daba como resultado enfoques más integrales y reducía la carga administrativa sobre los explotadores, ajustándose así a los principios para las MBM convenidos por la Asamblea anterior en la Resolución A37-19. Sin embargo, Europa era plenamente consciente de que no todos los Estados estaban preparados para tomar medidas rápidas y que se debían tener en cuenta las SCRC, por ejemplo, mediante una cláusula *de minimis*, hasta la elaboración de un plan mundial de MBM. El Delegado del Reino Unido subrayó la importancia de continuar colaborando de manera constructiva para obtener el mejor conjunto de avenencia posible.

25. El Delegado de Dinamarca manifestó su apoyo a las intervenciones de los Delegados de México, Lituania, Francia y el Reino Unido, así como al proceso consultivo del Presidente para llegar a un acuerdo sobre un plan mundial de MBM. Se había avanzado significativamente desde el principio de la Asamblea y era necesario continuar el empeño por alcanzar un acuerdo en un espíritu constructivo de compromiso. Tras hacer hincapié en que ese acuerdo y ese compromiso tenían que considerarse como un conjunto, el Delegado de Dinamarca subrayó la necesidad de avanzar en todos los aspectos, incluidos los ámbitos más difíciles. Por ese motivo, prefería el texto del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378).

26. En referencia a las propuestas planteadas en la nota WP/425, el Delegado de Dinamarca subrayó que el problema del cambio climático era grave y que era necesario que el sector de la aviación, como todos los demás sectores, comenzara ya a reducir las emisiones si pensaba seriamente en cumplir las metas convenidas internacionalmente de limitar el aumento de la temperatura media del planeta. Por tanto, era esencial que la OACI reconociera los derechos y las responsabilidades de los Estados de conformidad con el Artículo 1 (Soberanía) del Convenio de Chicago para poder tomar medidas en ese momento a fin de reducir



las emisiones de la aviación. Los Estados de Europa ya habían adoptado un conjunto completo de medidas y tenían la intención de seguir contribuyendo a los primeros esfuerzos para reducir el impacto de las emisiones de la aviación sobre el clima. Tras afirmar que era esencial que la OACI demostrara su capacidad para regular la aviación de forma efectiva, el Delegado de Dinamarca reiteró que no debía perderse ese margen de oportunidad.

27. El Delegado de la República Popular Democrática de Corea expresó aprecio por la enorme labor realizada con diligencia por la Secretaría de la OACI a fin de impulsar la estrategia y las iniciativas de la aviación civil internacional destinadas a hacer frente a su impacto sobre el clima. Tras apoyar plenamente las enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 indicadas en la nota WP/425, resaltó la importancia de que el Consejo revisara el valor *de minimis* tal como se proponía en el nuevo párrafo 16 *bis*.

28. El Delegado de Portugal se unió a los Delegados de Lituania, Francia, el Reino Unido, Dinamarca y otros en su apoyo a la propuesta del Presidente como conjunto y, en un espíritu de compromiso, a seguir una única vía para alcanzar el principal objetivo de esa Asamblea en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

29. El Delegado de Bélgica respaldó las observaciones formuladas por los Delegados de México, Lituania, Francia y el Reino Unido, entre otros. Subrayó que, aunque el texto revisado de la Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378 estaba lejos de responder a sus expectativas en muchos aspectos, al considerarlo como un conjunto estaba dispuesto a basarse en esa propuesta de texto y continuar avanzando en las deliberaciones del Comité. Luego de indicar que no podía aceptar las enmiendas de la Resolución 17/2 propuestas por los copatrocinadores de las notas WP/424, WP/425, WP/426 y WP/427, el Delegado de Bélgica hizo hincapié en que apoyaba los avances en un marco que permitiera a los Estados que lo desearan tomar medidas para limitar las emisiones de la aviación. Destacó la necesidad de comprender plenamente el concepto de multilateralismo y preguntó si el marco definía los principios a los que debían ajustarse las medidas. El Delegado de Bélgica afirmó que el requisito del acuerdo mutuo era incompatible con el marco, ya que este definía, por su sustancia, las modalidades y los principios a los que debían ajustarse las medidas. Además, como había resaltado el Delegado de Francia, el requisito del acuerdo mutuo podía ser contrario a la soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo nacional.

30. Haciéndose eco de los comentarios formulados por el Delegado de Dinamarca, el Delegado de Italia afirmó que un conjunto que no reconociera el derecho de los Estados a tomar medidas para reducir las emisiones de la aviación en el espacio aéreo nacional antes de la aplicación de un plan mundial de MBM no parecía una señal genuina de compromiso por reducir el cambio climático en todo el mundo. Se trataba de un problema grave y la respuesta debía ser seria. Tras reiterar que el texto propuesto por el Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 debía considerarse como un paquete a fin de obtener un apoyo amplio, el Delegado de Italia manifestó su oposición a las propuestas alternativas que figuraban en las notas WP/424 a WP/427 porque debilitaban ese enfoque. A ese respecto, subrayó que la propuesta planteada en la nota WP/425 rompía el equilibrio logrado en la nota WP/378 al eliminar la referencia al mencionado derecho de los Estados.

31. El Delegado de Alemania respaldó las intervenciones de los Delegados de México, Lituania, Francia, el Reino Unido y otros Estados miembros de la UE. Señaló que, para su Estado, las cuestiones ambientales, en particular las relacionadas con el cambio climático, eran muy importantes. Tras reiterar la necesidad de que la OACI mostrara liderazgo al tratar la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, el Delegado de Alemania subrayó que debía adoptarse un enfoque integral. Recordó que las medidas tecnológicas y operacionales, así como los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, ya se habían identificado como elementos importantes de ese enfoque e hizo hincapié en que ese conjunto de medidas debía complementarse con MBM a fin de salvar las carencias para alcanzar las metas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. El Delegado de Alemania afirmó que las MBM eran la manera más rentable de alcanzar

las reducciones necesarias y recordó que muchos Delegados habían respaldado ese concepto en deliberaciones anteriores (EX/4). Destacó la necesidad de aprovechar esa oportunidad para complementar el conjunto de actividades para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> que estaban realizando los Estados en el marco de los planes de acción nacionales e indicó que su Estado consideraba el uso de MBM parte importante de las actividades nacionales de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en espera de la aplicación de un plan mundial de MBM. El Delegado de Alemania puso de relieve que su Estado no aplicaría MBM de manera que causara distorsiones en el mercado e indicó que este consideraba que el uso de MBM era un paso legítimo y deseaba que la OACI proporcionara un marco para aplicarlas.

32. Tras afirmar que la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) era una buena base para el compromiso y un conjunto de medidas que aceptaría si se conservaran todos sus elementos, el Delegado de Alemania señaló que describía las acciones que podían adoptar los Estados para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación a nivel nacional o regional, lo que la OACI debía alentar. En su opinión, reflejaba las diversas inquietudes de los Estados y aportaba excepciones para los Estados cuya parte de las actividades de aviación civil internacional era muy baja, concepto que el Delegado apoyaba en general. Reiterando que, por tanto, el texto propuesto por el Presidente era una base para el compromiso, el Delegado de Alemania subrayó que ese enorme logro no debía arriesgarse sugiriendo elementos completamente nuevos, como se había hecho. Hizo hincapié también en que no debían repetirse deliberaciones ya mantenidas y afirmó que las notas WP/424 a WP/427 no se ajustaban al enfoque descrito por el Presidente en sus observaciones de presentación sobre la cuestión 17, cuando afirmó que existían opiniones divergentes que eran muy difíciles de combinar. Por los motivos mencionados, el Delegado de Alemania apoyaba el conjunto propuesto por el Presidente en la nota WP/378 y, en particular, el párrafo 16 del proyecto de Resolución 17/2.

33. La Delegada of Venezuela (República Bolivariana de) recordó que uno de los objetivos principales de la OACI era garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo. Señaló las diferentes posturas de los Estados y las regiones, y reiteró la necesidad de tener en consideración las circunstancias respectivas al finalizar la Resolución 17/2. Tras manifestar su apoyo a las enmiendas a dicha Resolución propuestas en las notas WP/424, WP/425 y WP/426, la Delegada de Venezuela (República Bolivariana de) pidió que su Estado se añadiera como copatrocinador de esas notas. Reconoció la labor y el liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático, e hizo hincapié en que Venezuela (República Bolivariana de) seguiría trabajando para alcanzar una solución de consenso que fuera equilibrada y respetara el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

34. Habiendo participado ampliamente en las consultas, el Delegado de Uganda era consciente de que el párrafo 16 c) de la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 en el que se establecían umbrales *de minimis* era un intento de responder a las preocupaciones de los Estados en desarrollo. Afirmó que no lo hacía adecuadamente, por los mismos motivos que él había expresado durante el proceso consultivo, y manifestó su apoyo a las enmiendas propuestas en la nota WP/425, que sí respondía a dichas preocupaciones. Expresó la esperanza de que las enmiendas tuvieran una amplia aceptación para que, en la versión final de la Resolución 17/2, se tuvieran en cuenta las preocupaciones de los Estados en desarrollo, en particular los que tenían un nivel muy bajo de actividad de aviación civil internacional.

35. Reiterando su apoyo a las notas WP/425 y WP/426, de las que su Estado era copatrocinador, la Delegada de Sudáfrica resaltó la importancia de que la Asamblea siguiera la orientación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y los principios recogidos en su texto al ocuparse de las cuestiones del cambio climático, en particular los principios de las CBDR y las capacidades respectivas, la igualdad, el desarrollo sostenible y la integridad ambiental. Tras pedir que se observaran esos principios, recordó que ese era el marco en que los copatrocinadores de la nota WP/426 proponían la adición de un nuevo párrafo p) en el que se estableciera que las MBM debían respetar el principio de las CBDR y el principio de las SCRC de los Estados en desarrollo. La Delegada de Sudáfrica afirmó que la redacción usada en el párrafo 16 de la nota WP/378 era compleja y sugirió sustituirla por el texto más sencillo de los

párrafos 16 y 16 *bis* de la nota WP/425. Afirmó que esa avenencia sería beneficiosa para todos y subrayó que los dos párrafos mencionados promovían un compromiso constructivo antes de la aplicación de MBM y la conservación del principio *de minimis* como se había acordado en la Resolución A37-19 de la Asamblea. Tras observar que el umbral del 1% propuesto en la nota WP/425 daba lugar a numerosas cuestiones, la Delegada de Sudáfrica subrayó que el examen del Consejo al respecto propuesto en el párrafo 16 *bis* ayudaría al 39º período de sesiones de la Asamblea a determinar el umbral apropiado en 2016.

36. Tras poner de relieve que su Estado se vería más afectado que ningún otro por el cambio climático mundial, el Delegado de Maldivas subrayó que el texto actual del proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) lo afectaría negativamente, ya que tenía consecuencias adversas para el único recurso de Maldivas, el turismo. Afirmó que podría provocar la desaparición económica de su Estado antes de que la naturaleza lo hiciera desaparecer físicamente, por la subida del nivel del mar. El Delegado de Maldivas observó que Estados o grupos de Estados estaban tomando unilateralmente decisiones que afectaban a su Estado e indicó que eso equivalía a decir que ellos sabían lo que era óptimo para Maldivas. Preguntó por qué era necesario hacer referencia al derecho de los Estados de tomar medidas en el espacio aéreo nacional en la Resolución 17/2 si, como habían dicho oradores anteriores, ya se les había otorgado ese derecho en el Convenio de Chicago. Si deseaban tomar ese tipo de medidas, debían hacerlo. Sin embargo, el Delegado de Maldivas no podía aceptar en conciencia que una organización multilateral como la OACI permitiera a un Estado o grupo de Estados tomar decisiones unilaterales. Por tanto, apoyaba las enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 propuesto en la nota WP/425. Además, respaldaba la inclusión de un nuevo párrafo p) sobre el principio de las CBDR y el principio de las SCRC de los Estados en desarrollo en el Anexo de la Resolución, como se proponía en la nota WP/426.

37. Luego de defender que las CBDR no tenían lugar en el foro de la OACI, el Delegado de los Estados Unidos recordó que ese concepto se derivaba del foro de la CMNUCC. Subrayó que, en la OACI, los principios centrales eran los de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades (es decir, evitar las distorsiones del mercado). El Delegado de los Estados Unidos observó que las líneas aéreas de algunos Estados en desarrollo se contaban entre las mejores, mejor situadas, y más ricas y competitivas del mundo, y puso de relieve que era el concepto diferente, pero relacionado, de las SCRC el que había sido formulado por la Asamblea como medio para reconocer las circunstancias diferentes y las capacidades respectivas de los Estados en el contexto de la OACI. Aunque lo consideraba apropiado, defendía que las CBDR, junto con cualquier otra diferenciación brusca entre los Estados desarrollados y en desarrollo propiamente dicha, contravenía el Convenio de Chicago y, por consiguiente, no era aceptable en la OACI.

38. El Delegado de los Estados Unidos recordó la declaración general formulada por el Secretario de Transporte de los Estados Unidos durante la segunda sesión de la Plenaria (P/2), el 24 de septiembre de 2013, y reiteró que su Estado se había comprometido firmemente a hacer frente a los efectos del cambio climático y a trabajar intensamente en la OACI para elaborar un enfoque mundial destinado a abordar el cambio climático. De conformidad con ese compromiso, apoyaba numerosos aspectos de la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) pero no el texto completo. El Delegado de los Estados Unidos observó de manera destacada que la Resolución demostraba un compromiso de la OACI para hacer frente a las consecuencias de la aviación internacional para el cambio climático. En particular, según la propuesta del Presidente, la Asamblea de la OACI decidiría elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional: un logro emblemático para la OACI. Se trataba de un compromiso importante, que contaba con el apoyo de los Estados Unidos, su industria aeronáutica y sus organizaciones no gubernamentales interesadas.

39. El Delegado de los Estados Unidos subrayó que, dada la índole problemática de ese asunto, había elementos de la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 que exigían un compromiso y no reflejaban el resultado idóneo para ninguna parte individual. Al respecto, señaló la existencia de disposiciones que estaban lejos de ser perfectas. Al explicar sus opiniones sobre algunas de esas

disposiciones, el Delegado de los Estados Unidos indicó, respecto al párrafo 16, que su Estado entendía que la Resolución 17/2 no respaldaba ni autorizaba ninguna MBM en concreto, ni recomendaba a los Estados formular y aplicar MBM para la aviación internacional. Refiriéndose al párrafo 16 b), por el cual se instaba a los Estados a participar en consultas y negociaciones para la aplicación de MBM para la aviación internacional y a lograr el acuerdo mutuo de los Estados afectados si las MBM se referían a sobrevuelos o vuelos que salieran del espacio aéreo nacional, el Delegado de los Estados Unidos señaló que, en opinión de su Estado, eso significaba que era necesario el acuerdo mutuo del Estado de salida del vuelo, el Estado de llegada y el Estado de matrícula del explotador de la aeronave. Además, en el contexto del párrafo 16 b), los Estados Unidos entendían que “espacio aéreo nacional” significaba el espacio aéreo soberano que no podía ir más allá de las 12 millas náuticas de mar territorial y no incluía el espacio aéreo sobre alta mar. Además, el Delegado de los Estados Unidos indicó que el cumplimiento de una MBM debía tener en cuenta la aplicación de los principios rectores recogidos en el párrafo 16 a) y enumerados en el Anexo del proyecto de Resolución 17/2, especialmente la necesidad de minimizar las distorsiones del mercado y la medida en que participaban otros Estados.

40. Con respecto al párrafo 16 c), el Delegado de los Estados Unidos subrayó que, aunque su Estado apoyaba, en principio, el concepto de umbrales *de minimis*, estaba muy preocupado por la disposición *de minimis* del texto propuesto por el Presidente (WP/378). Pese a que el enfoque de escala variable era una mejora respecto a lo indicado en la nota WP/34, los Estados Unidos consideraban que 4.700 millones de RTK no eran un umbral inicial apropiado y que el umbral no debía basarse en las actividades de aviación internacional de los Estados, en oposición a los explotadores. Los Estados Unidos consideraban que ese criterio no se atenía a los principios de la OACI de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades, ni al compromiso de evitar distorsiones en el mercado. Estarían muy preocupados por ese enfoque en lo relativo a las MBM nacionales y regionales, aunque se complacían en que no tenía la intención de influir en el desarrollo de un plan mundial de MBM, y los Estados Unidos lo interpretarían de esa manera.

41. Tras reiterar su apoyo a la nota WP/425, copatrocinada por su Estado, el Delegado de Guatemala indicó que también apoyaría posibles mejoras a ese texto que la mayoría de los Delegados consideraran necesarias. Sugirió que las enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 propuestas en la nota WP/425 se incorporaran al texto propuesto por el Presidente (WP/378).

42. En un espíritu de pragmatismo y avenencia, el Delegado de Singapur se mostró de acuerdo con trabajar sobre la base de las notas WP/378 y WP/425. Hizo hincapié en la necesidad de establecer un proceso transparente e inclusivo, pero manejable, para acortar las diferencias de opinión sobre el proyecto de Resolución 17/2 y llegar a un acuerdo.

43. El Delegado del Sudán afirmó que la OACI era el único foro que permitía a todos los Estados colaborar de consuno para encontrar soluciones al problema de la aviación internacional y el cambio climático. Expresó inquietud por la propuesta del Presidente para el párrafo 16 c) (WP/378) y manifestó apoyo a la nota WP/425, así como a los comentarios formulados por los Delegados de Nigeria, Uganda, la Arabia Saudita, Maldivas y Marruecos, entre otros.

44. El Delegado de la República Unida de Tanzania era de la misma opinión que los Delegados de Nigeria, Uganda y Sudáfrica, entre otros.

45. Luego de señalar que la OACI, como dirigente de la aviación, representaba un papel difícil en la protección del medio ambiente, el Delegado de Bangladesh subrayó la importancia de que sus Estados miembros, tanto desarrollados como en desarrollo, colaboraran para alcanzar un consenso.

46. La Delegada del Afganistán reiteró que el cambio climático era un problema muy complicado y difícil, tras lo cual destacó que los Estados en desarrollo necesitaban una solución práctica para un plan

mundial de MBM que tratara adecuadamente sus preocupaciones y permitiera su aplicación correcta. Por tanto, apoyaba la adición de un nuevo párrafo p) sobre el principio de las CBDR y el principio de las SCRC de los Estados en desarrollo en los principios rectores recogidos en el anexo del proyecto de Resolución 17/2, como se proponía en la nota WP/426.

47. El Delegado de la República Democrática del Congo expresó agradecimiento al Presidente del Consejo y al Secretario General por sus encomiables esfuerzos para brindar asistencia a los Estados en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI con objeto de que la aviación civil internacional se desarrollara de manera segura, ordenada y eficiente. Subrayó que el texto revisado del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) demostraba claramente su preocupación por que todos los Estados aplicaran las medidas nuevas propuestas para reducir sustancialmente las emisiones de la aviación a fin de proteger el medio ambiente. Sin embargo, tras observar que había algunas diferencias de opinión sobre la propuesta, el Delegado de la República Democrática del Congo sugirió que, como ayuda para alcanzar un consenso, se modificara para incluir el umbral *de minimis* del 1% del total de RTK de las actividades de la aviación civil internacional propuesto en la nota WP/425 y apoyado por los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y otros Estados.

48. En respaldo de esa propuesta, el Delegado de Kiribati afirmó que el texto resultante del proyecto de Resolución 17/2 contribuiría enormemente al desarrollo de un plan mundial de MBM. Tras poner de relieve que el cambio climático ya había llegado a su región, subrayó que los aeropuertos de baja altitud de la zona del océano Pacífico central, al igual que los de la zona del océano Índico y el mar Arábigo, como los de Maldivas, podrían desaparecer bajo el agua en breve. Resaltando las importantes repercusiones que el cambio climático estaba teniendo en su Estado, el Delegado de Kiribati señaló que la subida del nivel del mar ya había erosionado partes de la pista de uno de sus aeropuertos principales. Manifestó su agradecimiento al Banco Mundial por aportar fondos destinados a la construcción de un muro protector.

49. Después de recordar que la economía de su Estado y de otros pequeños Estados insulares en desarrollo se basaba en el turismo, el Delegado de Barbados hizo hincapié en que ya sufrían los efectos del calentamiento mundial y de la aplicación de MBM por Estados desarrollados a su producto turístico. Aunque apoyaba la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378), se unió a otros Estados en el apoyo a las enmiendas propuestas en la nota WP/425. Destacó que la aplicación de las MBM vigentes debía interrumpirse cuando se pusiera en marcha el plan mundial de MBM previsto.

50. Tras recibir con agrado los progresos logrados durante las consultas, el Observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) planteó tres preguntas técnicas relativas a las implicaciones del párrafo 16 b) de la propuesta del Presidente para el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378). En el entendimiento de la IATA, si dos Estados acordaban que sus explotadores quedaran incluidos en una MBM y después aplicaban esa MBM a los explotadores de terceros Estados, en caso de que algún tercer Estado no aceptara cumplirla, podría crearse una distorsión competitiva en la misma ruta entre esos Estados. Al pedir confirmación de si estaba en lo cierto, el Observador subrayó que la industria de la aviación se preocupaba sobre todo por la integridad del medio ambiente y, en segundo lugar, por la existencia de una situación equitativa, sin distorsiones competitivas, o con distorsiones limitadas.

51. La IATA consideraba que, si una MBM no se aplicaba en su totalidad entre dos o más Estados de manera convenida, existía el riesgo de que el tráfico se desviara de rutas incluidas en la MBM a otras rutas alternativas, a fin de aprovechar la opción de menor costo. El Observador de la IATA preguntó si se daría ese caso.

52. Según parecía a la IATA, si dos Estados estaban de acuerdo, podían incluir en sus MBM vuelos o partes de vuelos fuera de los espacios aéreos respectivos. El Observador de la IATA señaló que incluso podrían cubrir vuelos que se produjeran durante todo su trayecto en el espacio aéreo de un tercer

Estado y vuelos en el espacio aéreo internacional, aunque fueran explotados por transportistas extranjeros, y preguntó si eso se ajustaba a los principios del Convenio de Chicago. Pidió que su pregunta se tomara en consideración durante las deliberaciones posteriores del Comité.

53. Al resumir las deliberaciones, el Presidente señaló que el Comité Ejecutivo no estaba dividido en dos, porque las notas WP/378 y WP/425 compartían elementos comunes. Tras reiterar que su objetivo era acercar las distintas opiniones, indicó que la nota WP/425 proponía un nuevo texto para el párrafo 16 del proyecto original de Resolución 17/2 (WP/34), algunos de cuyos elementos podían incorporarse en el texto propuesto por él (WP/378), en particular el uso del 1% del total de RTK de las actividades de la aviación civil internacional como umbral *de minimis* para los tres años siguientes [véase el párrafo 16 2) de la nota WP/425]. El Presidente consideraba que el Comité podía aceptar ese umbral como solución de compromiso. Además, podía solicitarse al Consejo que realizara un examen de ese umbral *de minimis*, o incluso podría delegarse autoridad en él para ello, con miras a perfeccionarlo, según lo dispuesto en el párrafo 16 *bis* propuesto en la nota WP/425. De encontrar una solución más eficiente, el Consejo podría presentarla para su examen en la Asamblea siguiente, en 2016. Tras señalar que la nota WP/425 proponía también la eliminación de los párrafos 17, 18 y 19 del proyecto original de Resolución 17/2 (WP/34), el Presidente hizo hincapié en que esos párrafos no estaban incluidos en su propuesta. Por tanto, el único elemento sobre el cual no había coincidencia estaba relacionado con el párrafo 16 b) de su propuesta, sobre la capacidad de los Estados de establecer MBM en su espacio aéreo nacional o fuera de él, en ciertas condiciones. Tras señalar que persistía una diferencia de opiniones sobre lo que podría hacerse y cómo podría hacerse, el Presidente indicó que elaboraría un proyecto de texto revisado a la luz de las deliberaciones y lo presentaría para su examen por el Comité en la siguiente sesión.

54. El Delegado de la India mantuvo que el párrafo 19 no se había eliminado del texto propuesto por el Presidente en la nota WP/378 y subrayó que se reflejaba, en parte, en el inicio del párrafo 16. Tras recordar que su Estado era copatrocinador de la nota WP/425, expresó satisfacción por el apoyo manifestado por muchos Delegados a las enmiendas propuestas en ella, en particular el párrafo 16 1) y 2). Sin embargo, hizo hincapié en que la propuesta del Presidente de limitarse a incorporar algunos elementos de la nota WP/425 en la nota WP/378 no resolvía las preocupaciones de los copatrocinadores e indicó que, si el Comité había concluido las deliberaciones sobre la nota WP/425, de conformidad con el artículo 46 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea* (Doc 7600), presentaría oficialmente una moción de votación sobre las enmiendas del proyecto de Resolución 17/2 propuestas en esa nota. El Delegado de China, cuyo Estado también copatrocinaba la nota WP/425, manifestó su apoyo a esa votación.

55. El Presidente señaló que, aunque él no se oponía a la votación, el Comité Ejecutivo todavía no había terminado las deliberaciones sobre la nota WP/425. Debido a las limitaciones de tiempo, sugirió continuar el examen de ese tema en la sesión siguiente y el Comité Ejecutivo así lo acordó.

56. Se levantó la sesión a las 1200 horas.

**Acta de la novena sesión**  
(jueves, 3 de octubre de 2013, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

- Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Cambio climático*)
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

***Cuestión 17: Protección del medio ambiente***  
***(Sección sobre Cambio climático)***

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/7 y EX/8) el examen de la nota WP/378 en relación con esa cuestión, junto con las notas conexas WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 y WP/432.
2. El Presidente del Comité Ejecutivo recordó que, en la sesión anterior, dos Delegados habían pedido una votación sobre las enmiendas propuestas que figuraban en la nota WP/425 del proyecto de Resolución 17/2 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*) anexo a la nota WP/34 presentada por el Consejo de la OACI e incorporado en la nota WP/378. Aunque él no se había opuesto a esa votación, establecida en el *Reglamento interno permanente de la Asamblea* (Doc 7600), deseaba dar la oportunidad de hacer uso de la palabra a otros Delegados que lo habían pedido. Aunque el Presidente también había indicado durante la

sesión que tal vez podría proponer mejoras al citado proyecto de Resolución a la luz de las deliberaciones, posteriormente se había dado cuenta de que no era así.

3. El Delegado de Malasia señaló que su Estado agradecía la labor del Consejo y su Presidente descrita en la nota WP/34 a fin de mitigar las repercusiones de la aviación sobre el cambio climático en lo relativo a la limitación o reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante la aplicación de un conjunto de medidas que abarcaban el desarrollo y despliegue de tecnologías y operaciones ecológicas, combustibles alternativos sostenibles y medidas basadas en el mercado (MBM). Malasia deseaba reiterar su postura en apoyo de una solución para un marco mundial de MBM, a condición de que existiera un plan mundial de MBM y un mecanismo aceptables que no fueran discriminatorios y no provocaran distorsiones en el mercado.

4. En relación con el párrafo 16 c) del proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378, relativo a un umbral *de minimis* para la aplicación de MBM, el Delegado de Malasia subrayó que se había llegado a un acuerdo de actuar de forma permanente a fin de examinar la mejor forma de alcanzar una avenencia al respecto teniendo en cuenta el principio de circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados (SCRC). Su Estado deseaba continuar mejorando el texto de esa disposición y examinando la mejor manera de enmendar el párrafo 17 conexas a fin de aumentar la claridad del párrafo 16 c) y, de esa manera, asegurar el logro del objetivo de un transporte aéreo sostenible. Malasia también deseaba analizar la posibilidad de que las enmiendas propuestas en la nota WP/425 representaran la mejor opción para lograr un plan mundial de MBM aceptable.

5. Tras mostrar su acuerdo con la necesidad de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular los Estados en desarrollo, el Delegado del Uruguay afirmó que hacerlo no sería discriminatorio. Destacó la importancia de dar a los Estados igualdad de oportunidades y un trato equitativo.

6. El Delegado de Suiza expresó el agradecimiento de su Estado por los enormes esfuerzos realizados para llegar a un acuerdo sobre las cuestiones muy controvertidas relacionadas con las MBM y observó que, sobre todo, acogía con agrado el hecho de que la OACI ya estuviera dispuesta a trabajar en la elaboración de un plan mundial de MBM. Suiza era de la opinión de que la Asamblea no debía perder de vista ese enorme logro y apoyaba plenamente el proyecto de Resolución 17/2 en relación con el desarrollo de dicho plan. Sin embargo, consideraba que era necesario proseguir las deliberaciones para llegar a un acuerdo sobre la definición y la aplicación de MBM regionales antes de la aplicación plena de un plan integral de MBM. Tales deliberaciones deberían basarse en las propuestas formuladas por el Presidente del Comité Ejecutivo y tener en cuenta todas las deliberaciones bilaterales y multilaterales que este había mantenido con gran número de Delegados. Suiza era de la opinión clara de que se debían otorgar exenciones *de minimis* en los planes regionales de MBM a los Estados según el principio de las SCRC. Al respecto, instó al Presidente a que considerara la posibilidad de usar un lenguaje claro y no controvertido al definir los principios para esas exenciones, a fin de evitar problemas posteriores de interpretación de la Resolución 17/2.

7. Luego de subrayar que solamente quedaban 24 horas para la clausura de la Asamblea, el Delegado de Singapur recalcó la importancia de reflexionar sobre la manera más constructiva y productiva de proceder a fin de aumentar al máximo las posibilidades de llegar a una avenencia. El Delegado de España se hizo eco de esa opinión.

8. La moción presentada por el Delegado de la Argentina de celebrar una votación nominal sobre las enmiendas del proyecto de Resolución 17/2 que figuraban en la nota WP/425, con arreglo al artículo 46 del Reglamento interno (Doc 7600) recibió el apoyo de los Delegados de la Federación de Rusia, la Arabia Saudita, la India y Cuba.



9. El Delegado de Suiza pidió, con arreglo al artículo 48, que partes de esa moción propuesta, a saber el nuevo párrafo 16 1) y los nuevos párrafos 16 2) y 16 *bis* para su inclusión en el proyecto de Resolución 17/2, se votaran en dos votaciones distintas, porque trataban de aspectos muy diferentes, y que la moción resultante se sometiera a votación final en su totalidad. Aclaró que no se trataba de una enmienda a la moción original del Delegado de la Argentina a que se refería el artículo 49. El Delegado de Noruega apoyó esa propuesta.

10. Al oponerse a esa moción, los Delegados de la Arabia Saudita, la India, la Federación de Rusia, China, el Yemen y el Brasil hicieron hincapié en que se debía votar sobre las enmiendas que figuraban en la nota WP/425 como conjunto indivisible que los Estados representados en la Asamblea podían aprobar o rechazar.

11. La Delegada de los Países Bajos recordó las observaciones formuladas durante la sesión anterior y señaló el apoyo expresado para los diversos elementos de las notas WP/378 y WP/425, tras lo cual defendió que aún era posible formular una propuesta que obtuviera un apoyo más amplio. Tras señalar que aún quedaba otro día antes de la clausura de la Asamblea, afirmó que era prematuro proceder a una votación y, sobre la base de los artículos 40 y 41 del Reglamento interno (Doc 7600), presentó una moción de suspensión de la sesión. El Delegado del Uruguay apoyó la moción.

12. Los Delegados de la Arabia Saudita, la India, Cuba y la Argentina manifestaron su oposición a la moción. En respuesta a una cuestión de orden planteada por el Delegado del Canadá con arreglo al artículo 36, la Delegada de los Países Bajos aclaró que la suspensión propuesta sería para toda la mañana. Aunque el Delegado del Canadá se oponía a una suspensión de esa duración, consideraba que era posible que el Comité se beneficiara de una breve interrupción para deliberar sobre la cuestión.

13. El Delegado de Lituania planteó una moción de eliminación de los párrafos 16, 17, 18 y 19 del proyecto de Resolución 17/2 que figuraban en la nota WP/34.

14. El Delegado del Japón no estaba de acuerdo con celebrar una votación sobre la nota WP/425 en ese momento, porque implicaría que la OACI estaba dividida en dos grupos, cuando se habían hecho grandes esfuerzos por buscar una solución de compromiso.

15. El Presidente del Comité Ejecutivo indicó que, de conformidad con el artículo 40 del citado Reglamento interno (Doc 7600), era necesario votar la moción de la Delegada de los Países Bajos sobre la suspensión de la sesión. Al ofrecer aclaraciones sobre el marco jurídico aplicable, establecido en los artículos 45, 46 y 47 del Reglamento interno, el Secretario, el Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (A/D/LEB), señaló que el artículo 46 establecía lo siguiente: “Normalmente, la votación se hará de viva voz, levantando la mano o poniéndose de pie, pero será nominal si lo pide la delegación de un Estado contratante, y se efectuará siguiendo el orden alfabético inglés de los nombres de los Estados contratantes, comenzando por el Estado cuyo nombre sea sacado a la suerte por quien actúe de Presidente. Se hará constar en acta el voto de cada delegación que participe en una votación nominal, tal como se dispone en el Artículo 65”.

16. El Presidente del Comité Ejecutivo propuso que la votación se realizara levantando la mano. Una petición del Delegado de la Argentina de que fuera una votación nominal fue apoyada por los Delegados de la India y la Federación de Rusia.

17. A continuación, el Comité procedió a una votación nominal, comenzando por Mauricio, sobre la moción presentada por la Delegada de los Países Bajos de suspender la sesión en curso durante toda la mañana, con el resultado siguiente:

**A favor: 56 Estados** [Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Burkina Faso, Burundi, Canadá, Chile, Chipre, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Ghana, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Kiribati, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, México, Mozambique, Myanmar, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Dominicana, Rumania, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leona, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania y Uruguay]

**En contra: 88 Estados** [Afganistán, Angola, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belarús, Benin, Bhután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Botswana, Brasil, Brunei Darussalam, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Chad, China, Colombia, Comoras, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Fiji, Gabón, Gambia, Guatemala, Guinea-Bissau, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Islas Cook, Jamaica, Kenya, Kuwait, Lesotho, Líbano, Libia, Malasia, Maldivas, Malí, Marruecos, Mauricio, Micronesia (Estados Federados de), Namibia, Nepal, Nicaragua, Omán, Pakistán, Panamá, Paraguay, Perú, Qatar, República Democrática del Congo, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Vicente y las Granadinas, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Uganda, Uzbekistán, Venezuela (República Bolivariana de), Yemen, Zambia y Zimbabwe]

**Abstenciones: 0**

Con 144 votos emitidos, la mayoría necesaria era de 73. Por tanto, la moción de la Delegada de los Países Bajos fue rechazada.

18. En respuesta a una cuestión planteada por el Delegado de los Estados Unidos acerca de la nota WP/425, el Delegado de la Federación de Rusia, en calidad de copatrocinador, confirmó que la referencia a los párrafos 17, 18 y 19 en dicha nota remitía al proyecto de texto de la Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/34 y no al de la nota WP/378.

19. El Secretario recordó que, de conformidad con el artículo 49, “Se votará sobre toda enmienda a una moción antes de votar sobre la moción misma. Cuando se propongan dos o más enmiendas a una moción, se votará sobre las mismas en el orden en que más difieran de la moción original, comenzando por la que más se diferencia. La presidencia decidirá si la enmienda propuesta está relacionada con la moción de modo que realmente constituya enmienda a la misma, o si debe considerarse como alternativa o sustitutiva. Esta decisión podrá ser revocada por la mayoría de los votos emitidos”. Por tanto, era preciso determinar cuál de las dos enmiendas que se proponían en ese momento era la más diferente de la nota WP/34.

20. El Delegado de Lituania pidió que se votara en primer lugar sobre su moción de eliminar los párrafos 16, 17, 18 y 19, que era realmente una propuesta para modificar la nota WP/425 y difería más de la nota WP/34. En apoyo a esa petición, el Delegado del Reino Unido se mostró de acuerdo en que la propuesta era más sustantiva que la incluida en la nota WP/425 porque implicaba eliminar el párrafo 16, en lugar de modificarlo. Indicó que primero debía votarse sobre la eliminación de los cuatro párrafos y después sobre los nuevos párrafos 16 1), 16 2) y 16 *bis* propuestos.

21. Manifestando su oposición, los Delegados de la Federación de Rusia y la India afirmaron que la propuesta del Delegado de Lituania no constituía una enmienda de la nota WP/425 sino una enmienda independiente de la nota WP/34. El Delegado de la India, en calidad de copatrocinador de la nota WP/425,

destacó que los nuevos párrafos 16 1) y 16 2) propuestos conservaban los conceptos de consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales con otros Estados para llegar a un acuerdo sobre el diseño de nuevas MBM y la aplicación de las existentes, y sobre las exenciones *de minimis* establecidos en los párrafos 14 y 15, respectivamente, de la Resolución A37-19 de la Asamblea.

22. Tras poner de relieve la necesidad de comprender mejor las implicaciones de la propuesta de eliminación de los párrafos 16, 17, 18 y 19 antes de votar al respecto, el Delegado de China preguntó si daría lugar a que la Unión Europea aplicara unilateralmente su mecanismo de comercialización de emisiones (ETS) y, en caso afirmativo, si la UE tendría en cuenta las exenciones *de minimis*. En relación con ese comentario, el Presidente subrayó que el Comité Ejecutivo no era el foro adecuado para deliberar sobre los reglamentos específicos de países u organizaciones regionales.

23. A continuación, el Comité procedió a una segunda votación nominal, comenzando por Kenya, sobre la moción del Delegado de Lituania de eliminar los párrafos 16, 17, 18 y 19 del proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/34, con el resultado siguiente:

**A favor: 40 Estados** [Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chile, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, México, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Moldova, Rumania, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania]

**En contra: 100 Estados** [Afganistán, Angola, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belarús, Benin, Bhután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Botswana, Brasil, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Canadá, Chad, China, Colombia, Comoras, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea-Bissau, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Islas Cook, Jamaica, Japón, Kenya, Kirguistán, Kuwait, Lesotho, Líbano, Libia, Maldivas, Malí, Marruecos, Mauricio, Micronesia (Estados Federados de), Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Omán, Pakistán, Paraguay, Perú, Qatar, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Dominicana, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rwanda, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Uganda, Uruguay, Uzbekistán, Venezuela (República Bolivariana de), Yemen, Zambia y Zimbabwe]

**Abstenciones: 9** [Brunei Darussalam, Camboya, Fiji, Filipinas, Kiribati, Malasia, Nigeria, República de Corea y Santa Lucía]

Con 149 votos emitidos, la mayoría necesaria era de 75. Por tanto, la moción del Delegado de Lituania fue rechazada.

24. A sugerencia del Presidente del Comité Ejecutivo, se acordó continuar las deliberaciones en inglés únicamente debido a las limitaciones sobre la prestación de servicios de interpretación.

25. Según la moción del Delegado de la Argentina, se llevó a cabo a continuación una votación nominal, comenzando con Lesoto, sobre las enmiendas del proyecto de texto de la Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/34 propuestas en la nota WP/425, con el resultado siguiente:

**A favor: 98 Estados** [Afganistán, Angola, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belarús, Benin, Bhután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Botswana, Brasil, Brunei Darussalam, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, China, Chipre, Colombia, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea-Bissau, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Islas Cook, Jamaica, Kenya, Kirguistán, Kuwait, Lesotho, Líbano, Libia, Malasia, Maldivas, Malí, Marruecos, Mauricio, Micronesia (Estados Federados de), Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Omán, Pakistán, Panamá, Paraguay, Perú, Qatar, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Dominicana, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rwanda, Samoa, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Seychelles, Sierra Leona, Singapur (*solamente en la medida en que el texto del párrafo 16 era un proyecto que el Comité utilizaría para hacer nuevas ediciones, enmiendas y mejoras*), Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Uganda, Uruguay, Uzbekistán, Venezuela (República Bolivariana de), Yemen, Zambia y Zimbabwe]

**En contra: 40 Estados** [Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Canadá, Chile, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Corea, República de Moldova, Rumania, Senegal, Serbia, Suecia y Suiza]

**Abstenciones: 9** [Burkina Faso, Camboya, Fiji, Filipinas, Kiribati, México, Nigeria, Turquía y Ucrania]

Con 147 votos emitidos, la mayoría necesaria era de 74. Por tanto, la moción del Delegado de la Argentina fue aceptada y las enmiendas del proyecto de Resolución 17/2 propuestas en la nota WP/425, adoptadas para su inclusión en el informe del Comité Ejecutivo a la Plenaria sobre la cuestión 17 (Sección sobre el Cambio climático) (WP/378).

26. Se levantó la sesión a las 1245 horas.

**Acta de la décima sesión**  
(jueves, 3 de octubre de 2013, a las 1430 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

- Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Cambio climático*)
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, Guatemala, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

***Cuestión 17: Protección del medio ambiente***  
***(Sección sobre Cambio climático)***

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/7, EX/8 y EX/9) el examen de la nota WP/378 sobre esa cuestión, junto con las notas WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 y WP/432 en las que se proponían enmiendas al proyecto original de Resolución 17/2 (*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*) que figuraba en la nota WP/34. El Presidente del Comité Ejecutivo señaló que las enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 que figuraban en la nota WP/425 y habían sido adoptadas en la sesión anterior (EX/9) se incorporarían en la versión final del informe del Comité a la Plenaria. Tras proponer que el Comité se centrara en los párrafos 18 y 19 del proyecto de Resolución 17/2, relativos a la elaboración de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, subrayó que constituían la política básica de la OACI para los años siguientes. Los Delegados debían tener presente que su finalidad era defender los intereses de la aviación internacional y encontrar

medios para que esta luchara contra el cambio climático mediante el control de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación.

2. El Delegado de los Estados Unidos comenzó presentando las condolencias de su Estado a Nigeria por las víctimas mortales del accidente de aviación sucedido ese mismo día en Lagos. En relación con el tema de un plan mundial de MBM, encomió las declaraciones inaugurales (P/1) formuladas por el Presidente del Consejo, Sr. Roberto Kobeh González, en calidad de Presidente Provisional de la Asamblea, y subrayó la importancia de culminar la labor que tanto se había esforzado por impulsar durante su excelente mandato. Tras recalcar la importancia de adoptar una perspectiva general, el Delegado de los Estados Unidos destacó que el acuerdo de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM sería un hito de gran importancia que complementaría los demás elementos del conjunto de medidas, como las tecnologías, las medidas operacionales y los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Reiteró que debía prestarse la mayor importancia a las acciones multilaterales y advirtió de que no debía permitirse que disputas enconadas sobre las MBM nacionales o regionales distrajeran al Comité de su labor. El Delegado de los Estados Unidos subrayó que su Estado nunca había apoyado la aplicación del mecanismo de comercialización de emisiones (ETS) de la Unión Europea a transportistas extranjeros y se había opuesto a ello por diversos motivos. No obstante, al mismo tiempo, durante el año anterior los Estados Unidos habían intentado actuar como intermediario y ver si había una base común. Pese a todo, en ese momento las enmiendas al proyecto de Resolución 17/2 contenidas en la nota WP/425 ya se habían adoptado, por lo que había llegado el momento de seguir avanzando.

3. Luego de recordar que durante, los dos años anteriores, algunos Estados habían criticado repetidamente la citada acción unilateral de la UE y recalcado la primacía de las actividades multilaterales, el Delegado de los Estados Unidos puso de relieve que ya era el momento de actuar. Los Delegados no podían permitirse el lujo de dejar que la Asamblea fracasara en su empeño, ya que la OACI era el custodio del tránsito aéreo internacional. Observando que ya se había tratado el marco de las MBM, el Delegado de los Estados Unidos instó al Comité a apoyar el texto de los párrafos 18 y 19 propuesto en la nota WP/378 sin más enmiendas que coartaran los esfuerzos por desarrollar un plan mundial de MBM antes de empezar. Subrayó que la decisión de elaborar un plan mundial de MBM en virtud del párrafo 18 no era más que un acuerdo respecto a un proceso para el desarrollo de sus elementos fundamentales, sobre lo que se decidiría en la Asamblea siguiente, en 2016. En esos momentos no se iba a tomar ninguna decisión final sobre un plan mundial de MBM. Habría numerosas oportunidades de plantear problemas. El Delegado de los Estados Unidos observó que el texto actual de los párrafos 18 y 19 ya incorporaba cambios para recoger las inquietudes de numerosos Estados, como las circunstancias especiales y las capacidades respectivas (SCRC) de los Estados, el umbral *de minimis*, estudios, la participación de los Estados, etc. Recordó que el plan mundial de MBM contaba con el favor de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), que había trabajado diligentemente en él, con la participación de casi todas las líneas aéreas del mundo, en un esfuerzo por evitar un mosaico de regulaciones en distintos Estados y regiones. La industria aeronáutica había sido el motor del desarrollo de un plan mundial de MBM, ya que era la única manera de hacer frente a las emisiones de la aviación que tenía sentido. El Delegado de los Estados Unidos estaba de acuerdo con esa perspectiva. Señaló que de la Asamblea surgirían dos titulares posibles: el primero, que la OACI se había manifestado en contra de la acción unilateral y a favor de la acción multilateral en materia de cambio climático, y el segundo, que había fracasado, tras lo cual subrayó la necesidad de que el primer titular se hiciera realidad.

4. Los Delegados de Nueva Zelandia, México, la Federación de Rusia, el Canadá, la República de Corea y Dinamarca convinieron en que los párrafos 18 y 19 de la nota WP/378 debían adoptarse sin más enmiendas.

5. El Delegado de la India hizo hincapié en que, en opinión de su Estado y de muchos otros, incluso tras culminar los estudios sobre los aspectos técnicos, los beneficios ambientales, las consecuencias económicas y las modalidades de ese plan llevados a cabo de conformidad con el párrafo 18 de la Resolución

A37-19 de la Asamblea, estaba lejos de determinarse que un plan mundial de MBM fuera viable y factible. Así, era necesario dar a todos los Estados miembros la oportunidad de deliberar sobre dicha viabilidad y factibilidad y de decidir al respecto antes de proseguir con la elaboración de un plan mundial de MBM de ese tipo. Eso quedaba reflejado en las enmiendas del proyecto de Resolución 17/2 propuestas en la nota WP/424. Aunque los copatrocinadores de esa nota no se oponían a un plan mundial de MBM en sí mismo, deseaban asegurarse de que fuera viable y factible, dadas las limitaciones de la meta mundial a la que se aspiraba del crecimiento neutro en carbono (CNG) a partir de 2020. El Delegado de la India subrayó, al respecto, que muchísimos Estados en desarrollo tenían grandes inquietudes sobre un plan mundial de MBM que era preciso tener en consideración antes de empezar a tomar decisiones sobre ese plan. En ese contexto, el Delegado de la India señaló con agradecimiento que el párrafo 21 a) del proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/34 se había revisado para hacer referencia a las “repercusiones ambientales y económicas” de un plan mundial de MBM en el párrafo 19 a) del proyecto de Resolución 17/2 (WP/378), y que se le había añadido un nuevo párrafo 19 b) sobre la organización de seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial de MBM.

6. El Delegado de los Estados Unidos afirmó que la cuestión no era si resultaba apropiado, o posible, examinar todo tipo de aspectos, entre ellos la viabilidad y factibilidad de un plan mundial de MBM, sino si los medios propuestos para ello obstaculizarían y demorarían los avances. Subrayó que los párrafos 19 a), b) y c) del proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) ofrecían la oportunidad de examinar la viabilidad y factibilidad de un plan mundial de MBM, y observó que en el apartado c) se pedía al Consejo que identificara las cuestiones y los problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formulara una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los abordara en forma apropiada. La dificultad de la propuesta del Delegado de la India era que no podría iniciarse la labor de desarrollar un plan mundial de MBM hasta después de que los Estados miembros hubieran determinado plenamente, de alguna manera, que el plan era viable y factible. Tal determinación podría durar fácilmente los tres años siguientes, con el resultado de que en la Asamblea siguiente, en 2016, todavía se estaría deliberando sobre los resultados de los estudios.

7. Como alternativa para estipular, en el párrafo 18, que un plan mundial de MBM para la aviación internacional solamente podría elaborarse una vez que los Estados miembros hubieran determinado su viabilidad y factibilidad, el Delegado de los Estados Unidos sugirió, con el espíritu de llegar a una solución de compromiso porque no consideraba que fuera necesario enmendar el párrafo 18, añadir el texto “teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19” para que quedara como sigue “*Decide* elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19;”. En su opinión, esa propuesta daba carta blanca para examinar todas las cuestiones de interés para los Estados miembros, entre ellas la viabilidad y factibilidad de un plan mundial de MBM, y permitiría a la OACI avanzar en todas las vías simultáneamente y le daría la oportunidad de estar en situación de examinar si le convenía impulsar o no un plan mundial de MBM en la Asamblea siguiente, en 2016.

8. El Delegado de la Federación de Rusia observó que esa enmienda propuesta también estaba reflejada en el párrafo 2.1 de la nota WP/432 presentada por Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica.

9. El Presidente del Comité Ejecutivo señaló que la propuesta del Delegado de los Estados Unidos era un compromiso constructivo que ofrecía un equilibrio entre el texto existente del párrafo 18 y la propuesta del Delegado de la India. Sugirió enmendar el párrafo 19 b) del proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) para indicar que las cuestiones de la viabilidad y la factibilidad de un plan mundial de MBM se examinarían en los seminarios teóricos y prácticos previstos.

10. El Delegado de Chile consideraba que el proyecto de Resolución 17/2, mejorado por las enmiendas que figuraban en la nota WP/425 y adoptadas en la sesión anterior (EX/9), era totalmente aceptable. Sin embargo, tras observar que el Comité estaba muy lejos de llegar a un acuerdo unánime al respecto, apoyó el texto de compromiso del párrafo 18 propuesto por el Delegado de los Estados Unidos.

11. El Delegado de Noruega indicó que, pese a que había sido su Delegación la que había propuesto el texto actual del párrafo 18 del proyecto de Resolución 17/2, podía aceptar la enmienda propuesta por el Delegado de los Estados Unidos, cuyos comentarios apoyaba plenamente.

12. El Delegado de China manifestó su agradecimiento por los esfuerzos del Delegado de los Estados Unidos, entre otros, a fin de encontrar un texto de compromiso para el párrafo 18. Como observación preliminar, sugirió que ese párrafo se modificara de manera similar a lo indicado en el párrafo 2.1 de la nota WP/432, copatrocinada por su Estado, para indicar que la Asamblea decidía trabajar en pro de la elaboración de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo mencionado en el párrafo 19, en lugar de que decidía elaborar ese plan. El Delegado de China propuso también añadir un nuevo apartado en el cual la Asamblea pediría que todos los Estados miembros enviaran sus opiniones sobre el estudio de viabilidad presentado al Consejo (véase C-WP/13984; 197/6). Tal propuesta se parecía a una de las enmiendas sugeridas en la nota WP/432 [véase el párrafo 21 a *tris*]. Instó a que se eliminaran las palabras “a partir de 2020” del párrafo 19 c) como se proponía en el párrafo 2.1 de la nota WP/432, ya que el calendario para la aplicación de un plan mundial de MBM aún debía debatirse.

13. En respaldo de la citada propuesta de un apartado nuevo, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) hizo hincapié en que permitiría que se tuvieran en cuenta las opiniones de los Estados miembros sobre la viabilidad de un plan mundial de MBM, teniendo presente que los Estados avanzaban a distintos ritmos y tenían distintas responsabilidades. Por tanto, apoyó las observaciones del Delegado de la India, así como el espíritu de colaboración prevaleciente, que ayudaría al Comité a llegar a una solución que fuera satisfactoria para todas las partes.

14. Al manifestar su muy enérgico desacuerdo con la intervención del Delegado de China, el Delegado de los Estados Unidos subrayó que su propuesta era exactamente del tipo destinado a demorar y obstaculizar los avances y que tendría ese efecto. Tras afirmar que no había necesidad de alterar el texto utilizado en el párrafo 18 de “*Decide* elaborar” a “*Decide* trabajar para la elaboración de” un plan mundial de MBM, señaló que el texto ya incluía diversos tipos de condiciones.

15. Refiriéndose a la propuesta de eliminar el texto “a partir de 2020”, el Delegado de los Estados Unidos recordó que la Asamblea anterior había resuelto, en el párrafo 6 de la Resolución A37-19 de la Asamblea, “tratar de lograr, como meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo, que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional desde 2020 se mantengan al mismo nivel” es decir, el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. De aceptar la propuesta del Delegado de China, se enviaría a la comunidad internacional el mensaje de que la OACI y sus Estados miembros no se tomaban con seriedad la tarea de elaborar un plan mundial de MBM y se debilitarían los esfuerzos al respecto.

16. El Delegado de los Estados Unidos defendió que era innecesario solicitar las opiniones de todos los Estados miembros acerca del mencionado estudio de viabilidad, dado que se había realizado un examen de gran alcance y muy amplio de todos los problemas y las inquietudes que habían planteado. Subrayó que, si el Comité aceptara la enmienda sugerida por el Presidente del párrafo 19 b), los aspectos de la viabilidad y la factibilidad de un plan mundial de MBM se debatirían durante los seminarios teóricos y prácticos propuestos al respecto. El Delegado de los Estados Unidos indicó que, hasta ese momento, se sentía alentado por las deliberaciones porque consideraba que había gran número de Estados, tanto desarrollados como en desarrollo, de todas las regiones que apoyaban proceder a la elaboración de un plan mundial de MBM tal como se establecía en los párrafos 18 y 19 del proyecto de resolución 17/2 de la nota WP/378. Exhortó encarecidamente al Comité a que así lo hiciera, con sujeción a las enmiendas que habían sugerido tanto él como el Presidente.

17. En nombre de los copatrocinadores de la nota WP/424, el Delegado de la India expresó su agradecimiento al Presidente por tener en consideración sus inquietudes respecto a la viabilidad y factibilidad



de un plan mundial de MBM y por reflejar y reconocer la importancia de esas cuestiones en la enmienda que había sugerido para el párrafo 19 b) del proyecto de Resolución 17/2 (WP/378). Tras reiterar el deseo de los copatrocinadores de ser constructivos y encontrar un texto con el que pudieran estar de acuerdo todos los Delegados, observó que eso era lo que había intentado el Delegado de China al plantear sus sugerencias de enmiendas. Sin embargo, las propuestas de ese Delegado no eran exactamente iguales a las planteadas en las notas WP/424 o WP/432. Los copatrocinadores de la nota WP/424 estaban dispuestos a revisar el texto de los párrafos 18 y 19, sobre la base de lo sugerido por el Presidente, a fin de decidir la mejor forma de incorporar los importantes aspectos de la viabilidad y la factibilidad de un plan mundial de MBM en el proyecto de Resolución 17/2. El Delegado de la India reiteró que no bastaba que los expertos estudiaran y evaluaran la viabilidad y la factibilidad de las MBM mundiales, sino que los Estados miembros debían participar en el proceso, junto con el Consejo.

18. El Delegado de la Arabia Saudita, en nombre de Arabia Saudita, Argentina, Brasil, China, Cuba, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del), Pakistán, Perú y Sudáfrica, presentó a continuación la nota WP/426, en la que se proponía añadir un nuevo párrafo p) a los principios rectores para elaborar y aplicar MBM para la aviación internacional que figuraban en el anexo del proyecto de Resolución 17/2, con el siguiente texto: “las MBM deberían respetar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y el principio de las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo”. Recordó que el principio de las CBDR para el cambio climático, adoptado por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la Cumbre para la Tierra celebrada en Río en 1992, había servido de base para el Protocolo de Kyoto de 1997, en cuyo artículo 2.2 se pedía a los Estados que procuraran limitar o reducir las emisiones del transporte aéreo y marítimo trabajando por conducto de la OACI y la OMI, respectivamente. Los copatrocinadores de la nota WP/426 consideraban que el problema del cambio climático en su totalidad no podía examinarse sobre la base de principios distintos en los diferentes foros y organizaciones. Por tanto, era necesario respetar los principios rectores que se habían adoptado en Convenciones anteriores, en particular el principio de las CBDR. El Delegado de la Arabia Saudita observó que, aunque el párrafo 10 del preámbulo del proyecto de Resolución 17/2 reconocía los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, estos no se mencionaban en el resto de la Resolución. Por ese motivo, los copatrocinadores habían propuesto el nuevo párrafo p) antes mencionado. No obstante, tras señalar que se habían expresado opiniones divergentes al respecto antes de la presentación oficial de la nota WP/426, el Delegado de la Arabia Saudita pidió que se sometiera a votación nominal con arreglo al artículo 46 del Reglamento interno de la Asamblea (Doc 7600). Hizo hincapié en que el compromiso con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> debía ser responsabilidad de los Estados y no exclusivamente de un único sector, el de la aviación.

19. El Delegado de la India apoyó plenamente esas observaciones, así como la propuesta de una votación nominal. El Delegado de la Argentina también se pronunció a favor de una votación nominal.

20. Al tiempo que alentó a continuar las deliberaciones sobre la enmienda propuesta, el Presidente del Comité Ejecutivo recordó que en el proyecto de Resolución 17/2 (WP/378) no solo se reconocían los principios y las disposiciones de la CMNUCC sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, sino también los principios del Convenio de Chicago sobre no discriminación y oportunidades justas y equitativas para el desarrollo de la aviación internacional. Expresó preocupación por el uso de las votaciones nominales y puso de relieve que la OACI había adoptado métodos de trabajo que permitían llegar a un consenso y a soluciones de compromiso.

21. El Delegado del Japón señaló que su Estado reconocía la necesidad urgente de hacer frente al cambio climático, lo que era la mayor prioridad de la comunidad internacional. El Japón era de la firme opinión de que, en esos momentos, la OACI debía demostrar su fuerte liderazgo en el tratamiento de la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático. Su país estaba plenamente convencido de la

necesidad de que, en la Asamblea en curso, se llegara a un acuerdo fructífero basado en el progreso y los logros alcanzados como resultado de las prolongadas deliberaciones que ya habían tenido lugar. A ese respecto, el Japón apoyaba decididamente la nota WP/378 y las observaciones formuladas por el Delegado de los Estados Unidos sobre la necesidad de elaborar un único plan mundial de MBM para demostrar el fuerte compromiso de la comunidad aeronáutica internacional de hacer frente a ese problema mundial con el liderazgo de la OACI. En referencia a la nota WP/426, el Japón apoyaba la postura manifestada por el Delegado de los Estados Unidos, al ser de la firme opinión de que el principio recogido en la CMNUCC sobre las CBDR era incompatible con los principios de la OACI de no discriminación y multilateralismo.

22. Los Delegados de Nueva Zelandia y Dinamarca respaldaron los comentarios formulados por el Delegado del Japón acerca del principio de las CBDR.

23. El Delegado de México apoyó decididamente la inclusión del principio de las CBDR en el anexo del proyecto de Resolución 17/2 por medio del nuevo párrafo p) propuesto, aunque pudiera considerarse redundante dado el hecho de que ese principio ya se reconocía en el párrafo 10 del preámbulo. No obstante, recalcó que el párrafo p) debía incluir también el principio de no discriminación. La referencia a ese último debía hacerse al comienzo del párrafo, antes de la referencia al principio de las CBDR y al principio de las SCRC de los países en desarrollo. Además, la palabra “respetar” debería sustituirse por “tener en cuenta”.

24. Tras señalar que su Estado era copatrocinador de la nota WP/426, el Delegado de la Federación de Rusia exhortó a otros Estados a apoyarlo con miras a alcanzar un consenso sobre el proyecto de Resolución 17/2. Expresó apoyo al principio de no discriminación, uno de los principios subyacentes del Convenio de Chicago, y subrayó que no solamente se aplicaba a la Resolución que se estaba examinando: era la fuerza que orientaba toda la labor de la OACI y, de hecho, de todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas en todo el mundo.

25. La Delegada de Colombia indicó que su Estado estaba a favor de un plan mundial de MBM que diera lugar a una reducción de los gases de efecto invernadero producidos por el sector de la aviación. Apoyaba todas las medidas diseñadas para proteger el medio ambiente, en particular las medidas operacionales y tecnológicas, y el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Colombia era de la opinión de que las MBM eran medidas complementarias y transitorias con las que alcanzar las metas operacionales y mundiales a las que se aspiraba sobre la reducción de las emisiones de la aviación. Apoyaba el principio de las SCRC, que consideraba la base para un plan mundial de MBM para la aviación internacional. En su opinión, ese principio no contradecía el principio de no discriminación del Convenio de Chicago. Por tanto, Colombia respaldaba el nuevo párrafo p) como figuraba en la nota WP/426.

26. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) hizo hincapié en que las medidas operacionales habían permitido lograr progresos importantes en la reducción de las emisiones de la aviación.

27. El Delegado del Canadá señaló que su Estado compartía la opinión de que la OACI necesitaba demostrar liderazgo en este problema al que se enfrentaban todos los Estados miembros, incluidos los presentes en la Asamblea. Tras subrayar que consideraba que el principio de las CBDR, simplemente, era incompatible con los propios principios de la OACI, el Delegado se hizo eco de un comentario formulado antes por el Presidente del Consejo de que el crecimiento de la aviación internacional hasta la fecha nunca había necesitado depender del principio de las CBDR entre los Estados. El Canadá era de la opinión de que la referencia al respecto en el nuevo párrafo p) propuesto no sería más que un obstáculo para el progreso sobre esa cuestión que la OACI necesitaba impulsar durante los tres años siguientes y, con ello, para el desarrollo sostenible permanente de la aviación internacional. En ese sentido, el Canadá apoyaba las intervenciones formuladas por los Delegados de los Estados Unidos, Nueva Zelandia y el Japón, entre otros.

28. El Delegado de la República de Corea recalcó que la retórica no bastaría para convencer a otros órganos de las Naciones Unidas de que la OACI estaba cumpliendo eficazmente su función de liderazgo al tratar las emisiones de la aviación y que era necesario lograr progresos tangibles en la Asamblea en curso. Tras señalar que su mayor inquietud era que, en el futuro, la CMNUCC arrebatara a la OACI la función de liderazgo, subrayó la importancia de demostrar al mundo que la OACI podía establecer un plan mundial de MBM. Después de afirmar que ese aspecto debía quedar reflejado claramente en el proyecto de Resolución 17/2 de la Asamblea, el Delegado de la República de Corea manifestó su firme apoyo a los párrafos 18 y 19 que figuraban en la nota WP/378.

29. El Delegado de China prologó sus comentarios expresando las condolencias de su Estado a Nigeria por el mencionado accidente aéreo de Lagos. Señaló que el accidente demostraba claramente la necesidad de que la comunidad aeronáutica internacional brindara asistencia y apoyo a los Estados en desarrollo en el ámbito de la vigilancia de la seguridad operacional y subrayó que también debían recibir asistencia y apoyo en el ámbito de la protección del medio ambiente. El Delegado de China hizo hincapié en la importancia de atenerse al principio de las CBDR al formular un plan mundial de MBM y apoyó plenamente su inclusión en el nuevo párrafo p) propuesto en la nota WP/426, copatrocinada por su Estado, porque evitaría sobrecargar a los Estados en desarrollo y también que se vieran afectadas sus economías y la seguridad operacional de sus aeronaves.

30. En referencia a la nota WP/426, copatrocinada también por su Estado, el Delegado de la India afirmó que, aunque el principio de las CBDR y los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional se mencionaban en párrafos del preámbulo del proyecto de Resolución 17/2, existía una diferencia sustancial entre ellos. Los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades estaban incorporados en el Convenio de Chicago, con arreglo al cual la Organización llevaba a cabo su labor. Aunque el principio de las CBDR no estaba consagrado en el Convenio de Chicago, el cambio climático no se había planteado como problema en el momento de su adopción en 1944. Ahora que se había comenzado a debatir al respecto en la comunidad de la aviación internacional, era correcto incorporar también los principios utilizados por la CMNUCC, en 1992, para decidir debatir sobre ese problema. Por ese motivo, los copatrocinadores de la nota WP/426 proponían incluir el principio de las CBDR, ya reconocido en los párrafos del preámbulo, entre los principios rectores del anexo del proyecto de Resolución 17/2 como nuevo párrafo p). El hecho de que los mencionados principios rectores no mencionaran los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades no suponía ninguna limitación, porque ya estaban consagrados en el Convenio de Chicago, al que se atenían todos los Estados miembros. Los copatrocinadores de la nota WP/426 consideraban, por tanto, que no bastaba con una referencia al principio de las CBDR en el preámbulo del proyecto de Resolución 17/2: era extremadamente importante incluirlo entre los mencionados principios rectores de su anexo.

31. El Delegado de la India señaló que el principio de las CBDR orientaba las deliberaciones de la CMNUCC sobre el cambio climático en curso encaminadas a concertar un nuevo acuerdo que sustituiría al Protocolo de Kyoto después de 2020 y recalcó la necesidad de coherencia en los principios sobre los que se basaban esas deliberaciones en la CMNUCC, la OACI y otros foros. Afirmó que las CBDR eran extremadamente importantes para los Estados en desarrollo, independientemente de su nivel de desarrollo, también en el contexto de la OACI.

32. El Delegado de la India observó que el nuevo párrafo p) propuesto también hacía referencia al principio de las SCRC de los países en desarrollo, la misma terminología que se utilizaba en el párrafo 6 a) de la Resolución A37-19 de la Asamblea y en el resto de esa Resolución. El proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378, sin embargo, se refería a ese principio de tres formas distintas: el párrafo 17 hacía referencia a “las circunstancias específicas de los Estados”; el párrafo 20, a “las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo”; y el párrafo 21, a “las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo”. Afirmando que un mismo

principio no debería tener tres redacciones distintas, el Delegado de la India repitió la petición formulada en la nota WP/424 de que se hiciera referencia al principio de las SCRC de los Estados en desarrollo en todo el texto del proyecto de Resolución 17/2.

33. El Delegado de Singapur comentó que los buenos progresos logrados por la OACI durante muchos años habían sido posibles porque había mantenido el delicado equilibrio entre el principio de las CBDR y el principio de no discriminación, defendidos intensamente por los Estados desarrollados y en desarrollo. Temía que, de alterarse ese delicado equilibrio, la labor de la OACI sobre esa cuestión degeneraría en resentimiento y se sofocaría el progreso. Refiriéndose a la nota WP/426, el Delegado de Singapur instó encarecidamente a que se mantuviera ese equilibrio en beneficio de la unidad y que el nuevo párrafo p) propuesto hiciera referencia al principio de no discriminación además de al principio de las CBDR, y a su mismo nivel. Como alternativa, el Comité debería aceptar el proyecto de Resolución 17/2 en su forma actual, con las referencias a esos dos principios en el preámbulo.

34. El Delegado de la Argentina indicó que su Estado no veía ninguna contradicción entre los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades del Convenio de Chicago y el principio de las CBDR de la CMNUCC. Observó que, con arreglo a esta última, era necesario tratar a los Estados en desarrollo que no tenían responsabilidad histórica sobre el cambio climático de manera distinta que a los Estados en desarrollo, que sí la tenían. Tras recordar que el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto pedía que los Estados desarrollados cumplieran los compromisos que habían contraído de reducir las emisiones de la aviación trabajando por conducto de la OACI, el Delegado de la Argentina hizo hincapié en que los Estados en desarrollo debían proteger sus intereses y derechos, y no aceptar medidas que les imponían costos adicionales y podían hacer peligrar su desarrollo. Por ese motivo, los copatrocinadores de la nota WP/426, entre los que se contaba la Argentina, habían presentado la propuesta del nuevo párrafo p). Deseaban trabajar con la OACI durante los próximos períodos de sesiones del Consejo para asegurar que hubiera un plan mundial de MBM que pudieran apoyar. Por eso, los Estados en desarrollo necesitaban una garantía de que el principio de las CBDR estaría incluido entre los principios rectores que figuraban en el anexo del proyecto de Resolución 17/2 y que servirían para elaborar y aplicar las MBM. Tras poner de relieve la necesidad de llegar a un consenso y avanzar con rapidez, el Delegado de la Argentina manifestó su apoyo a la votación nominal propuesta sobre la nota WP/426.

35. Después de resaltar la importancia de contar con un plan mundial de MBM equilibrado en el marco de la OACI, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos hizo hincapié en que dicho plan protegería el sector de la aviación contra la imposición por los Estados o las regiones de medidas unilaterales que tuvieran repercusiones económicas negativas. Así, era importante apoyar a la OACI en la difusión del mensaje de que se había comprometido a iniciar ciertas tareas que contaban con el apoyo de todos los Estados miembros. La Delegada destacó que todo empeño por debilitar el texto pertinente que ya había sido aprobado en la resolución A37-19 de la Asamblea haría fracasar el cumplimiento de ese compromiso.

36. En respaldo de los comentarios formulados por los Delegados de la Arabia Saudita, la India, la Argentina y otros, el Delegado del Brasil reiteró que no había contradicciones entre los principios de las CBDR y de no discriminación. El Brasil pensaba que esos principios podrían considerarse como orientaciones comunes para la labor de la OACI en esta cuestión en calidad de compromiso, como lo eran para la labor conexas que estaba llevando a cabo la Organización Marítima Internacional (OMI).

37. El Delegado de Dinamarca mostró su acuerdo con los oradores anteriores en el sentido de que había llegado el momento de que la OACI demostrara su liderazgo al elaborar un plan mundial de MBM. Consideraba que la nota WP/378 constituía una base firme para el trabajo que debía realizar la OACI en ese ámbito, por lo que apoyaba los comentarios formulados por los Delegados de los Estados Unidos, Nueva Zelanda, la República de Corea, el Canadá y México, entre otros.

38. El Delegado de los Estados Unidos señaló que había una diferencia fundamental entre la CMNUCC, donde él pasaba la mayor parte del tiempo, y la OACI, y comentó que el principio de no discriminación de la segunda se refería a evitar distorsiones del mercado. En la aviación existía un terreno competitivo auténticamente mundial, casi único, en el cual algunas de las líneas aéreas mejores, más competitivas y de mayor éxito, eran las de Estados en desarrollo. Lo que se analizaba no era si los Estados que tenían recursos financieros limitados o necesitaban asistencia debían recibir algún tipo de trato o reconocimiento especial, como sucedía en la CMNUCC. Recordando que el principio de las SCRC se había elaborado especialmente para la OACI, el Delegado de los Estados Unidos subrayó que difería del principio de las CBDR en que se otorgaba un trato especial a los Estados simplemente sobre la base de su condición de países en desarrollo, aunque sus líneas aéreas fueran mejores, más eficaces y de más éxito que las de países desarrollados. En eso consistía el problema: giraba en torno a una cuestión de competitividad. Por tanto, los Estados Unidos se oponían al nuevo párrafo p) presentado en la nota WP/426, incluso con la enmienda propuesta por el Delegado de Singapur, que mejoraba el texto.

39. Al manifestar su apoyo a la nota WP/426, el Delegado de Egipto afirmó que la inclusión del principio de las CBDR en el nuevo párrafo p) propuesto facilitaría el logro de los objetivos de los Estados en desarrollo en el ámbito de la aviación civil internacional.

40. También en defensa del párrafo p), el Delegado del Perú afirmó que no existía incompatibilidad entre el principio de las CBDR y el principio de no discriminación. Recalcó que, bien al contrario, de incluirse el principio de las CBDR en el párrafo p) se reforzaría el proyecto de Resolución 17/2 y se lograrían la coherencia y uniformidad necesarias con los acuerdos y los trabajos que estaban elaborando los Estados en el plano internacional en el marco de la CMNUCC.

41. El Delegado de Bélgica observó que los resultados de las deliberaciones previas sobre la compatibilidad del principio de las CBDR con el Convenio de Chicago, celebradas tanto en la Asamblea como en el Consejo, quedaban reflejados en el proyecto de texto de la Resolución 17/2 presentado originalmente por el Consejo en la nota WP/34 y modificado luego por el Presidente del Comité Ejecutivo en la nota WP/378 a la luz de las opiniones expresadas; e hizo hincapié en que el Comité debía aprovechar el equilibrio delicado logrado en esa última nota y avanzar, en lugar de alterar ese equilibrio y moverse en círculos.

42. A la luz de las opiniones expresadas, el Presidente del Comité Ejecutivo propuso los cambios siguientes en el proyecto de Resolución 17/2 que figuraba en la nota WP/378: modificar el párrafo 18 añadiendo al final el texto “teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19”; modificar la primera frase del párrafo 19 añadiendo, después de “*Pide* al Consejo que”, el texto “con el apoyo de los Estados miembros”; y modificar la primera frase del párrafo 19 a) añadiendo, después de “un plan mundial de MBM”, el texto “así como la relativa a su viabilidad y factibilidad”.

43. En respuesta a la invitación del Presidente, el Observador de la IATA presentó las opiniones de la industria aeronáutica mundial en conjunto, representada en la Asamblea por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la IATA, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA). Tras señalar a la atención de los presentes el acuerdo colectivo de la industria sobre un plan mundial de MBM, presentado en la nota WP/68 Revisión núm. 3 (EX/4), subrayó que las partes interesadas de la industria habían tenido que superar sus diferencias y aceptar algunos compromisos muy incómodos a fin de lograr un consenso. No había precedentes de que toda una industria se uniera en apoyo de una postura común sobre el cambio climático, pero eso era precisamente lo que había hecho la industria aeronáutica.

44. El Observador de la IATA recordó que los autores del Convenio de Chicago, en 1944, habían convenido en ciertos principios y arreglos a fin de que “la aviación civil internacional pueda desarrollarse de

manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico” (véase la tercera cláusula del Preámbulo). En ese mismo espíritu se había basado la industria de la aviación para trabajar en favor de la elaboración de un único plan mundial de MBM que conservara la igualdad de oportunidades y la competencia justa, y que respetara las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados. La industria de la aviación consideraba a la OACI como el órgano que salvaguardaba el sistema mundial armonizado de normas que le permitían prestar servicios aéreos con seguridad operativa, seguridad de la aviación y fiabilidad. Esos servicios eran el eje central de la economía mundial actual, pues ofrecían conectividad para las comunidades, el comercio y el turismo de los Estados desarrollados y en desarrollo de todo el planeta. El liderazgo ininterrumpido de la OACI en la elaboración de un plan mundial de MBM era crucial para la industria de la aviación. Esta consideraba que un único plan mundial de MBM para la aviación internacional debía verse como una medida complementaria necesaria a sus esfuerzos por impulsar los avances tecnológicos, operacionales y de infraestructura. Era extremadamente delicado lograr las modalidades correctas para ese plan a fin de asegurar la integridad ambiental y la sencillez administrativa y, sobre todo, reducir al mínimo las distorsiones competitivas y del mercado. Por eso, la industria de la aviación se había unido para exhortar a los Estados a que contrajeran un compromiso claro e inequívoco de pedir al Consejo de la OACI que elaborara un plan mundial de MBM para la aviación internacional y lo presentara a la Asamblea siguiente, en 2016.

45. A fin de facilitar la labor del Consejo de presentar la mejor propuesta posible para ese plan mundial de MBM, la industria aeronáutica instaba a los Estados a que no intentaran imponer limitaciones ni condiciones para esa labor en la presente etapa, muy preliminar. Así, solicitaba el apoyo al texto propuesto por el Presidente para los párrafos 18 y 19 del proyecto de Resolución 17/2 (véase el párrafo 42 precedente). Preocupaba en gran medida a la industria de la aviación que, si no se indicaba al Consejo una dirección clara exenta de condiciones políticas, o incluso peor, si no se le daban indicaciones en absoluto, existía el riesgo de condenar a los pasajeros y a los explotadores de servicios aéreos de todo el mundo, tanto en Estados desarrollados como en desarrollo, a un mosaico de impuestos, derechos y medidas conflictivas que, con seguridad, impedirían el crecimiento sostenible de la aviación en el futuro.

46. El Observador de la IATA subrayó que la aviación era una fuerza del bien, gracias a todo el intenso trabajo que se había realizado en la OACI durante muchos decenios. También era un motor indispensable para el crecimiento y el desarrollo sostenibles en todo el mundo. La licencia para crecer que tenía la aviación y su capacidad continua de proporcionar beneficios sociales y económicos a la comunidad mundial dependían de su capacidad para encarar adecuadamente su impacto ambiental. El Observador de la IATA hizo hincapié en que era un momento histórico y recalcó que la industria mundial de la aviación necesitaba la ayuda y el apoyo de la OACI, tras lo cual instó a los Delegados a dar un paso atrevido hacia delante, como había hecho la industria, para asegurar el éxito de una industria de la aviación que fuera ambientalmente sostenible en el futuro.

47. Se acordó reanudar el examen de la cuestión en la sesión siguiente.

48. Se levantó la sesión a las 1700 horas.

**Acta de la undécima sesión**  
(jueves, 3 de octubre de 2013, a las 1830 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medio ambiente

- Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Cambio climático*)

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

***Cuestión 17: Protección del medio ambiente***  
(*Sección sobre Cambio climático*)

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/7, EX/8, EX/9 y EX/10) y culminó el examen de esta cuestión, sobre la base de la nota WP/378 y las notas conexas WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 y WP/432.

2. El Presidente del Comité Ejecutivo recordó que, al término de la sesión anterior, había propuesto que los párrafos 18 y 19 a) del proyecto de Resolución 17/2 que figuraban en la nota WP/378 se modificaran de la siguiente forma:

“18. *Decide* elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, teniendo en cuenta el trabajo solicitado en el párrafo 19;

19. *Pide* al Consejo que, con el apoyo de los Estados miembros:

- a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de MBM, así como la relativa a su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;”.

Refiriéndose a las deliberaciones previas del Comité (EX/10) sobre la nota WP/426, invitó a continuación a que se presentaran propuestas adicionales para un nuevo párrafo p) que se incorporaría en el anexo de la citada Resolución, donde se establecían los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional.

3. El Delegado de Singapur observó que unos pocos Delegados se sentían incómodos con el texto de compromiso para el párrafo p) sugerido por él anteriormente (EX/10), en el que se hacía referencia tanto a las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) como a la no discriminación, por muchos motivos, entre ellos la sensibilidad política de las CBDR. Con objeto de evitar mayores divisiones y de procurar un mayor consenso para que hubiera unidad, sugirió un texto de compromiso alternativo del siguiente

tenor: “las MBM deberían tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo y, al mismo tiempo, minimizar la distorsión del mercado;”. El Delegado de los Estados Unidos respaldó esa segunda propuesta.

4. Tras señalar que las deliberaciones oficiosas celebradas después de levantarse la sesión anterior se habían centrado en los tres principios de las CBDR, las SCRC de los Estados en desarrollo y la no discriminación, el Delegado de la India expresó su sorpresa por esa propuesta. Subrayó que la introducción del principio de las CBDR en el nuevo párrafo p) no significaba que los Estados no aceptaran las obligaciones que habían contraído en virtud del Convenio de Chicago y las Resoluciones de la Asamblea. El Delegado de la India hizo hincapié en que las CBDR cubrían un concepto importante que no quedaba recogido por los otros dos principios, el de la voluntariedad. Recordó que ciertos Delegados habían insistido en la inclusión del concepto de acuerdo mutuo en el párrafo 16 del proyecto de Resolución 17/2 porque deseaban introducir ese mismo concepto de voluntariedad para la aplicación de las MBM. Según él había entendido de las deliberaciones oficiosas, el párrafo p) propuesto en la nota WP/426 debería modificarse como sigue: sustituir las palabras “respetar” por “tener en cuenta”; añadir, tras el texto “responsabilidades comunes pero diferenciadas”, el texto “y las capacidades respectivas” y, después de las palabras “países en desarrollo”, añadir “y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales”. Por tanto, el nuevo párrafo p) quedaría así: “para las MBM deberían tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados en desarrollo y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales”.

5. Al aclarar el concepto de las SCRC de los Estados, el Delegado del Japón observó que había sido introducido por la OACI como solución al conflicto entre el principio de las CBDR de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el principio de no discriminación del Convenio de Chicago. Aunque su conclusión a raíz de las deliberaciones del Consejo era que los Miembros del Consejo no se oponían a la aplicabilidad de las SCRC, en particular para los Estados en desarrollo, destacó que ese concepto también se aplicaba a los Estados desarrollados. Por ese motivo, en el párrafo 20 del proyecto de Resolución 17/2 se indicaba que “en una MBM deberían tenerse en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado;”. El Delegado del Japón consideraba, por tanto, que era innecesaria una descripción adicional de las SCRC en el nuevo párrafo p) del anexo y que sería redundante. Sin embargo, si la mayoría de los Delegados apoyaban la propuesta formulada por el Delegado de Singapur, él estaría de acuerdo en que se usara el texto actual del párrafo 20 como aparecía en la nota WP/378 para el nuevo párrafo p).

6. El Delegado de la Federación de Rusia estaba dispuesto a aceptar los textos propuestos para los párrafos 18 y 19 del proyecto de Resolución 17/2, que se ajustaban a la postura de su Estado. Refiriéndose al nuevo párrafo p) del anexo, indicó que aunque la referencia en él al principio de las SCRC no era muy satisfactoria, al menos para la Federación de Rusia, su Estado consideraba que era un compromiso aceptable en esa etapa. La Federación de Rusia estaba dispuesta a aceptar el texto propuesto a fin de proteger los intereses de los Estados en desarrollo y apelaba a otros Estados a que hicieran lo mismo para permitir que el Comité avanzara.

7. Tras recordar que el Comité Ejecutivo ya había llegado a un acuerdo sobre el principio de voluntariedad para la aplicación de las MBM, el Delegado de la Federación de Rusia subrayó que era un logro de gran importancia que había acercado más las posturas de los Delegados. Instó al Comité a ir más allá y aceptar la propuesta del Presidente para un nuevo párrafo p). Aunque sentía gran simpatía por la propuesta del Delegado de Singapur, deseaba escuchar las opiniones de los Estados en desarrollo al respecto. Si estaban satisfechos, la Federación de Rusia la aceptaría.



8. El Delegado de China respaldó la propuesta del Delegado de la India y alentó a los Estados desarrollados a seguir el ejemplo de la Federación de Rusia y mostrar flexibilidad y apoyo a los Estados en desarrollo aceptando también la propuesta.

9. Luego de observar que el texto propuesto por el Delegado de Singapur era similar al utilizado en el párrafo 20 del proyecto de Resolución 17/2, el Delegado de la Arabia Saudita argumentó que no respondía a las aspiraciones de los Estados en desarrollo. Podía aceptar la propuesta del Delegado de la India como solución de compromiso.

10. Sobre la base de los cambios que había propuesto en los párrafos 18 y 19 a) del proyecto de Resolución 17/2 y de las deliberaciones del Comité, el Presidente sugirió, como solución de compromiso, que el nuevo párrafo p) del anexo fuera como sigue: “para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales;”, y que el Comité aprobara su proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 17 (Sección sobre el Cambio climático) que figuraba en la nota WP/378, con sujeción a esas enmiendas. Los Delegados de México, la India, Sudáfrica, la Arabia Saudita, la Federación de Rusia, China, Burkina Faso, el Perú, el Congo, Colombia, Egipto, Cuba, la Argentina, Venezuela (República Bolivariana de), los Emiratos Árabes Unidos, el Sudán y Lituania [en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)] respaldaron esa línea de actuación propuesta.

11. El Delegado de Nigeria expresó preocupación por que varias decisiones sobre el proyecto de Resolución 17/2 se habían tomado mediante votación nominal, práctica que no se había utilizado en la Organización durante mucho tiempo. Aunque era prerrogativa de los Delegados, con arreglo al Reglamento interno de la Asamblea (Doc 7600), presentar mociones y contramociones sobre ese tipo de votación, la OACI no tenía tradición de hacerlo, por buenos motivos. Afirmando que debía mantenerse la buena tradición de la Organización de llegar a decisiones por consenso, el Delegado de Nigeria hizo hincapié en que el consenso representaba la conclusión de la mayoría, aunque no siempre se alcanzara la unanimidad. Subrayó que el Consejo todavía tenía mucho por hacer para aplicar la Resolución y destacó la expectativa de que los Estados que habían sido elegidos recientemente para el Consejo, muchos de los cuales habían participado en las deliberaciones sobre la Resolución 17/2, no solo impulsaran en él sus propios intereses, sino también los intereses de todos los Estados miembros de la OACI.

12. Tras observar que su Estado se había abstenido en dos de las votaciones nominales celebradas sobre el proyecto de Resolución 17/2 debido a su preocupación por el proceso, el Delegado de Nigeria esperaba que fueran las últimas que se celebraran al respecto. Instó al Comité a adoptar el proyecto de informe que figuraba en la nota WP/378, con sujeción a las enmiendas a la citada Resolución propuestas por el Presidente, y presentarlo a la Plenaria para su aprobación.

13. Aunque apoyaba el nuevo párrafo p) propuesto, el Delegado de México se mostró a favor de cambiar el orden en que figuraban los tres principios, de manera que el principio de no discriminación consagrado en el instrumento constitucional de la OACI, el Convenio de Chicago, se mencionara antes que las CBDR y las SCRC.

14. A la luz de las observaciones formuladas por el Delegado de Nigeria, el Delegado de la India se mostró de acuerdo con la propuesta del Presidente en un espíritu genuino de compromiso. Recordó que ya se había avenido en relación con la nota WP/424, copatrocinada por la India, y no había presionado para que se tomara la medida propuesta en la nota WP/427 porque la India tenía grandes reservas al respecto, pese a ser uno de sus copatrocinadores.

15. Tras apoyar también la propuesta del Presidente, el Delegado de la Arabia Saudita retiró la petición que había presentado previamente (EX/10) en virtud del artículo 46 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600) para que se celebrara una votación nominal sobre la nota WP/426.

16. Aunque todavía le preocupaban ciertos elementos del texto sugerido por el Presidente para los párrafos 18 y 19 a) del proyecto de Resolución 17/2, el Delegado de China aceptó su propuesta para esos párrafos y para el nuevo párrafo p) en un espíritu de compromiso a fin de lograr progresos. Instó a otros Delegados a que hicieran lo mismo.

17. El Delegado de Burkina Faso encomió al Comité Ejecutivo y a todos sus Miembros por ese espíritu de consenso prevaleciente, que demostraba buena voluntad y espíritu de comunidad. Observó que se había abstenido durante una de las mencionadas votaciones nominales celebradas sobre el proyecto de Resolución 17/2 al considerar que esa votación, además de divisiva, era un medio para imponer la voluntad de uno sobre la comunidad aeronáutica, muy unida. El Delegado de Burkina Faso deseaba que, con el magnífico espíritu de compromiso que había vuelto a la OACI, los Delegados evitaran volver a caer en la división, porque esa división lo entristecía.

18. Aunque no había sido consultado sobre la redacción de los párrafos 18 y 19 a) durante las citadas deliberaciones oficiosas, y pese a que tenía sus propias opiniones sobre el texto propuesto en ellos, el Delegado de Cuba lo apoyaba, así como el texto propuesto para el nuevo párrafo p), en un espíritu constructivo.

19. El Delegado de la Argentina recordó que, durante las dos sesiones anteriores del Consejo, su Estado se había comprometido a promover el consenso sobre ese espinoso asunto y que había reiterado ese compromiso durante la declaración general formulada en la segunda sesión de la Plenaria (P/2) el 24 de septiembre de 2013. Personalmente, le complacía decir que la Argentina había hecho honor a su compromiso y había promovido el consenso sobre el proyecto de Resolución 17/2 pese a las inquietudes que este le provocaba. Por tanto, el Delegado de la Argentina apoyaba la iniciativa del Presidente.

20. A pesar de que el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) tenía preocupaciones sobre el texto propuesto para los párrafos 18 y 19 a), los aceptaba, junto con el nuevo párrafo p), en un espíritu de cooperación y con el deseo de seguir avanzando.

21. Tras expresar complacencia por que se hubiera llegado a un consenso sobre el proyecto de Resolución 17/2, el Delegado del Sudán indicó que no lamentaba la celebración de las mencionadas votaciones nominales al respecto, ya que cada votación sucesiva había allanado el camino. En un espíritu de avenencia, apoyaba la propuesta del Presidente, que representaba un compromiso por parte de todos los Estados en desarrollo.

22. Hablando en nombre de todos los Estados miembros de la UE y la CEAC, el Delegado de Lituania acogió con agrado el acuerdo alcanzado sobre el proyecto de Resolución 17/2. Expresó la esperanza de que la adopción de ese texto por la Asamblea fuera un buen comienzo para las negociaciones encaminadas a la adopción satisfactoria de un plan mundial de MBM en la siguiente Asamblea, en 2016, lo que sería un enorme logro para todos los Estados miembros de la OACI.

23. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que una mayoría abrumadora de Estados habían expresado apoyo a los textos de compromiso propuestos por él para los párrafos 18 y 19 a) del proyecto de Resolución 17/2 y el nuevo párrafo p) de su anexo. Por tanto, llegó a la conclusión de que el Comité aprobó el proyecto de Resolución 17/2, así enmendado, así como el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 17 (Sección sobre el Cambio climático) que figuraba en la nota WP/378, para su presentación a la Plenaria.

24. Tras señalar que aún tenían inquietudes en relación con el párrafo 7 del proyecto de Resolución 17/2 relativo a la meta mundial a la que se aspiraba del crecimiento neutro en carbono, los Delegados de China, el Brasil y la Arabia Saudita indicaron que expresarían reservas al respecto durante el examen de ese texto en la Plenaria.

25. Los Delegados de Nigeria, México, la Arabia Saudita, Egipto, China y el Brasil manifestaron su agradecimiento por los esfuerzos del Presidente destinados a alcanzar un acuerdo sobre el proyecto de Resolución 17/2.

### **Minuto de silencio y condolencias**

26. A propuesta del Delegado del Sudán, el Comité Ejecutivo observó un minuto de silencio en honor de quienes habían perdido la vida en el accidente aéreo sucedido ese mismo día en Lagos (Nigeria). El Delegado de Nigeria manifestó su agradecimiento por las expresiones de condolencia formuladas por los delegados de los Estados Unidos y China durante la sesión anterior (EX/10) y por las formuladas durante la sesión en curso por los Delegados de Sudáfrica, la Arabia Saudita, la Federación de Rusia, Burkina Faso, el Perú, Colombia, Egipto, Cuba, la Argentina, Venezuela (República Bolivariana de), los Emiratos Árabes Unidos, el Sudán y Lituania (en nombre de los Estados miembros de la UE y la CEAC).

### ***Delegación de autoridad en el Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas del Comité Ejecutivo***

27. El Comité Ejecutivo delegó en el Presidente de la Asamblea, en calidad de Presidente del propio Comité, la autoridad para aprobar las actas de sus sesiones.

28. Se levantó la sesión a las 1940 horas.



## APÉNDICE

### LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO CONSIDERADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

---

#### Cuestión 10: Cuotas atrasadas

---

A38-WP/43  
EX/30; AD/4 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS  
ATRASADAS (14/08/2013)

A38-WP/43  
Revisión núm. 1 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS  
EX/30; AD/4 ATRASADAS (20/09/2013)

A38-WP/43  
Revisión núm. 1 ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS  
Adendo núm. 1 ATRASADAS (24/09/2013)  
EX/30; AD/4

---

#### Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

---

A38-WP/373  
EX/126 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 11,  
18 Y 19 (26/09/2013)

---

#### Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia

---

A38-WP/19  
EX/14 POLÍTICA DE ASISTENCIA TÉCNICA Y COOPERACIÓN TÉCNICA Y  
ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2010 –  
2012 (30/05/2013)

A38-WP/19  
Revisada POLÍTICA DE ASISTENCIA TÉCNICA Y COOPERACIÓN TÉCNICA Y  
EX/14 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2010 –  
2012 (14/08/2013)

A38-WP/134  
EX/51 NEW APPROACHES IN THE IMPLEMENTATION OF ICAO-IAC PROJECT  
RER/01/901 (COSCAP-CIS) [Nuevos enfoques en la aplicación del Proyecto de la  
OACI-IAC RER/01/901 (COSCAP-CEI)] (21/08/2013)

A38-WP/171  
EX/65 POLÍTICA SOBRE ASISTENCIA Y COOPERACIÓN TÉCNICAS (26/08/2013)

A38-WP/171  
Corrigendo núm. 1 POLICY ON TECHNICAL ASSISTANCE AND TECHNICAL COOPERATION  
EX/65 (Política sobre asistencia y cooperación técnicas) (16/09/2013)

A38-WP/334  
EX/115 JAPAN'S COOPERATION AND TECHNOLOGY IN THE AIRPORT SECTOR  
INCLUDING ECO-AIRPORT (Cooperación y tecnología del Japón en el sector de  
aeropuertos, en particular de aeropuertos ecológicos) (16/09/2013)

A38-WP/372  
EX/125 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12  
(26/09/2013)

---

#### Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

---

A38-WP/12 EX/7	RESULTADOS DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS) (22/05/2013)
A38-WP/13 EX/8	LA DECLARACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS) (30/05/2013)
A38-WP/14 EX/9	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA (31/05/2013)
A38-WP/64 EX/32	PROPUESTAS SOBRE LAS PRIORIDADES DEL TRABAJO EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (22/07/2013)
A38-WP/104 EX/40	SEGURIDAD BASADA EN EL RIESGO (13/08/2013)
A38-WP/124 EX/45	SISTEMA DE CONTRAMEDIDAS DIRECCIONALES (DIRCMS) DE RAYOS INFRARROJOS LASER, INSTALADO EN LA FLOTA COMERCIAL MATRICULADA EN ISRAEL (19/08/2013)
A38-WP/128 EX/46	LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA EL PRÓXIMO TRIENIO (20/08/2013)
A38-WP/129 EX/47	PRINCIPIOS QUE RIGEN LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN – MEDIDAS ULTERIORES (20/08/2013)
A38-WP/133 EX/50	PROPUESTA DE HOJA DE RUTA PARA FORTALECER LA SEGURIDAD MUNDIAL DE LA CARGA AÉREA (20/08/2013)
A38-WP/136 EX/52	IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES (19/08/2013)
A38-WP/138 EX/53	DESARROLLO DE TEXTOS DE ORIENTACIÓN PARA LA APLICACIÓN DE UN ENFOQUE BASADO EN LOS RESULTADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (17/08/2013)
A38-WP/158 EX/56	SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA Y DEL CORREO (20/08/2013)
A38-WP/159 EX/57	IMPLANTACIÓN DE UN PROGRAMA DE CONCIENTIZACIÓN SOBRE AMENAZAS (20/08/2013)
A38-WP/172 EX/56	TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS POR VÍA AÉREA (22/08/2013)
A38-WP/178 EX/69	SEGURIDAD DE LA CARGA (20/08/2013)

A38-WP/197 EX/73	PUNTO DE CONTACTO DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN, DE LA OACI, EN LA FEDERACIÓN DE RUSIA (20/08/2013)
A38-WP/235 EX/80	PROPUESTA PARA EL DESARROLLO DE INICIATIVAS DE CAPACITACIÓN EN ESPACIOS VIRTUALES (E-LEARNING) EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (20/08/2013)
A38-WP/273 EX/93	THREAT RESPONSE SYSTEM USING STATE OF THE ART INFORMATION TECHNOLOGIES IN THE REPUBLIC OF KOREA (Sistema de respuesta a amenazas utilizando tecnologías de información de vanguardia en la República de Corea) (09/09/2013)
A38-WP/276 EX/95	INNOVATION IN SECURITY – DEVELOPMENT OF NEXT GENERATION SECURITY AND ENGAGEMENT WITH INDUSTRY (Innovación en seguridad de la aviación – Desarrollo de la próxima generación de la seguridad y colaboración con la industria) (10/09/2013)
A38-WP/345 EX/118	AVIATION SECURITY DEVELOPMENTS IN VIET NAM (Novedades en la seguridad de la aviación en Viet Nam) (16/09/2013)
A38-WP/385 EX/131	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 13 (27/09/2013)

---

Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

---

A38-WP/15 EX/10	PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP): TRANSICIÓN HACIA UN ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (31/05/2013)
A38-WP/15 Revisión núm. 1 EX/10	PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP): TRANSICIÓN HACIA UN ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (08/07/2013)
A38-WP/16 EX/11	PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) (12/07/2013)
A38-WP/168 EX/64	EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC (20/08/2013)
A38-WP/230 EX/78	DESARROLLO EVOLUTIVO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) (09/09/2013)
A38-WP/230 Corrigendo núm. 1 EX/78	EVOLUTIONARY DEVELOPMENT OF THE UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP) [Desarrollo evolutivo del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP)] (25/09/2013)
A38-WP/328 EX/114; TE/145	CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) REPORT OF ACTIVITIES AND PROGRESS SINCE THE 37TH GENERAL ASSEMBLY (17/09/2013) [Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) Informe sobre las actividades y los progresos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea General]

A38-WP/392  
EX/134            PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 14  
(27/09/2013)

Cuestión 15: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

---

A38-WP/20  
EX/15            ESTRATEGIA DE ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA  
DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (10/06/2013)

A38-WP/21  
EX/16            PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLANTACIÓN Y DESARROLLO —  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ISD-SEC) (07/06/2013)

A38-WP/107  
EX/43            ESTRATEGIA DE ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA  
DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (21/08/2013)

A38-WP/130  
EX/48            ESTRATEGIA DE FORMACIÓN DE CAPACIDADES ESPECÍFICAS DE LA  
SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA (21/08/2013)

A38-WP/152  
EX/54            PRESENTACIÓN DE LA ESCUELA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL  
(ESAC) CENTRO REGIONAL DE INSTRUCCIÓN DE LA OACI, ASTC/ESAC  
(20/08/2013)

A38-WP/160  
EX/58            PROTECCIÓN DE LA ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA (20/08/2013)

A38-WP/217  
EX/74            INTERNATIONAL CONFERENCE "AVIATION SECURITY: 40 YEARS OF  
SERVICE IN CIVIL AVIATION OF RUSSIA" (Conferencia internacional  
"Seguridad de la aviación: 40 años de servicio en la aviación civil de Rusia")  
(27/08/2013)

A38-WP/299  
EX/102           AVIATION SECURITY TRAINING AND OTHER RELATED ACTIVITIES FOR  
CAPACITY BUILDING OF DEVELOPING COUNTRIES LED BY THE  
REPUBLIC OF KOREA (Instrucción sobre seguridad de la aviación y otras  
actividades conexas para la creación de capacidad de los países en desarrollo dirigidas  
por la República de Corea) (11/09/2013)

A38-WP/313  
EX/107           LE PROGRAMME DES AUDITS/INSPECTIONS DE L'UNION ECONOMIQUE  
ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA) [Programa de  
auditorías/inspecciones de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental  
(UEMAO)] (11/09/2013)

A38-WP/313  
Revisada  
EX/107           LE PROGRAMME DES AUDITS/INSPECTIONS DE L'UNION ECONOMIQUE  
ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA) [Programa de  
auditorías/inspecciones de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental  
(UEMAO)] (20/09/2013)

A38-WP/320  
EX/111           DECISIONES AVSEC/FAL PROMULGADAS POR LA CLAC (11/09/2013)

A38-WP/320  
Revisada  
EX/111           DECISIONES AVSEC/FAL PROMULGADAS POR LA CLAC (19/09/2013)

A38-WP/396           PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 15



EX/135 (27/09/2013)

Cuestión 16: Facilitación y los documentos de viaje de lectura mecánica

---

A38-WP/3 EX/1	NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 - <i>FACILITACIÓN</i> Y PROGRAMA DE TRABAJO PROPUESTO PARA EL PRÓXIMO TRIENIO (26/02/2013)
A38-WP/4 EX/2	NOVEDADES RELATIVAS AL PROGRAMA DE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA (MRTD) Y AL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) (06/05/2013)
A38-WP/11 EX/6	PROPUESTA RELATIVA A UNA ESTRATEGIA PARA EL PROGRAMA OACI DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (ICAO TRIP) (17/05/2013)
A38-WP/23 EX/18	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA FACILITACIÓN (20/06/2013)
A38-WP/94 EX/39	PASSENGER DATA AND BORDER CONTROL (Datos sobre pasajeros y control fronterizo) (07/08/2013)
A38-WP/94 Revisión núm. 1, EX/39	DATOS SOBRE PASAJEROS Y CONTROL FRONTERIZO (03/09/2013)
A38-WP/105 EX/41	NOVEDADES RELATIVAS AL PROGRAMA DE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA (MRTD) Y AL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) (21/08/2013)
A38-WP/161 EX/59	PROGRAMA DE VIAJEROS CONFIABLES (20/08/2013)
A38-WP/180 EX/71	PROGRESO EN LA FACILITACIÓN Y LOS PASAPORTES-E EN CHINA (20/08/2013)
A38-WP/246 EX/82	VISA FACILITATION AS MEANS TO STIMULATE TOURISM GROWTH (Facilitación de visados como medio para estimular el crecimiento del turismo) (09/09/2013)
A38-WP/254 EX/84	A GLOBAL FRAMEWORK FOR THE COLLECTION AND USAGE OF PASSENGER NAME RECORD (PNR) DATA [Marco mundial para la recopilación y el uso de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)] (17/09/2013)
A38-WP/267 EX/87	A PROPOSAL FOR ICAO STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES ON THE AUTOMATED IMMIGRATION CLEARANCE SYSTEM (Propuesta para normas y métodos recomendados de la OACI sobre el Sistema automatizado de despacho de inmigración) (17/09/2013)
A38-WP/269 EX/89	EFFECT OF AUTOMATED IMMIGRATION CLEARANCE SERVICE (Efecto del servicio automatizado de despacho de inmigración) (11/09/2013)
A38-WP/322 EX/112	INFORME DE ACTIVIDADES DE CHILE RESPECTO AL PROGRAMA DE DOCUMENTOS DE VIAJE DE LECTURA MECÁNICA (11/09/2013)

A38-WP/397  
EX/136                      PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16  
(27/09/2013)

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

---

A38-WP/25  
EX/20                      NOVEDADES EN LA AVIACIÓN CIVIL Y EL MEDIO AMBIENTE (18/07/2013)

A38-WP/26  
EX/21                      TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS CON RESPECTO AL RUIDO Y LAS  
EMISIONES DE LAS AERONAVES (18/07/2013)

A38-WP/27  
EX/22                      DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE POLÍTICAS Y PRÁCTICAS  
PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO  
AMBIENTE – PROVISIONES GENERALES, RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE  
LOCAL (18/07/2013)

A38-WP/28  
EX/23                      COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN  
(18/07/2013)

A38-WP/29  
EX/24                      MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO (MBM) (04/09/2013)

A38-WP/30  
EX/25                      PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS PARA LAS ACTIVIDADES DE  
REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (23/07/2013)

A38-WP/31  
EX/26                      ASISTENCIA A LOS ESTADOS – AVIACIÓN Y CAMBIO CLIMÁTICO  
(18/07/2013)

A38-WP/32  
EX/27                      PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – NOVEDADES EN OTROS  
ORGANISMOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y ORGANIZACIONES  
INTERNACIONALES (18/07/2013)

A38-WP/33  
EX/28                      INICIATIVA DE NEUTRALIDAD CLIMÁTICA DE LAS NACIONES UNIDAS  
(02/07/2013)

A38-WP/34  
EX/29                      DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS  
PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO  
AMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO (04/09/2013)

A38-WP/68  
EX/33                      ADDRESSING CO<sub>2</sub> EMISSIONS FROM AVIATION (Medidas relativas a las  
emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación) (24/07/2013)

A38-WP/68  
Revisión núm. 1  
EX/33                      MEDIDAS RELATIVAS A LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN  
(20/08/2013)

A38-WP/68  
Revisión núm. 2  
EX/33                      MEDIDAS RELATIVAS A LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN  
(03/09/2013)

A38-WP/68  
Revisión núm. 3  
EX/33                      MEDIDAS RELATIVAS A LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN  
(17/09/2013)

A38-WP/70 EX/34	OPINIÓN EUROPEA SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL LOCAL DE LA AVIACIÓN (25/07/2013)
A38-WP/83 EX/38	AMPLIO ENFOQUE PARA REDUCIR LAS REPERCUSIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL EN EL MEDIO AMBIENTE (31/07/2013)
A38-WP/83 Revisión núm. 1 EX/38	APPROCHE GLOBALE AFIN D' ATTÉNUER LES INCIDENCES DE L' AVIATION INTERNATIONALE SUR LE CLIMAT (Amplio enfoque para reducir las repercusiones de la aviación internacional en el clima) (25/09/2013)
A38-WP/106 EX/42	REPERCUSIONES DEL RUIDO DE LAS AERONAVES EN LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL (20/08/2013)
A38-WP/108 EX/44	COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA REACTORES (20/08/2013)
A38-WP/131 EX/49	PLAN DE ACCIÓN DE REPÚBLICA DOMINICANA SOBRE REDUCCIÓN EMISIONES DE CO <sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (20/08/2013)
A38-WP/163 EX/60	ICAO POLICIES ON NOISE-RELATED OPERATING RESTRICTIONS (Políticas de la OACI relativas a restricciones operacionales relacionadas con el ruido) (20/08/2013)
A38-WP/163 Revisión núm. 1, EX/60	POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A RESTRICCIONES OPERACIONALES RELACIONADAS CON EL RUIDO (03/09/2013)
A38-WP/164 EX/61	INICIATIVAS VERDES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN EN INDONESIA: COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS PARA LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN (20/08/2013)
A38-WP/165 EX/62	INICIATIVAS VERDES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN EN INDONESIA: ENERGÍA RENOVABLE PARA LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS (20/08/2013)
A38-WP/165 Revisión EX/62	INITIATIVE INDONÉSIIENNE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR UNE AVIATION VERTE : ÉNERGIES RENOUVELABLES POUR LES AÉROPORTS (Iniciativas verdes para el desarrollo sostenible de la aviación en Indonesia: energía renovable para las operaciones aeroportuarias) (25/09/2013)
A38-WP/166 EX/63	INICIATIVAS ECOLÓGICAS EN LA AVIACIÓN PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE: CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA AVIACIÓN ECOLÓGICA 2013 (IGAC-2013) (20/08/2013)
A38-WP/176 EX/67	EXPECTATIVAS Y OBJETIVOS DEL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA RELACIONADOS CON LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO — PERSPECTIVA DEL REINO DE ARABIA SAUDITA (20/08/2013)
A38-WP/183 EX/72	REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES MEDIANTE LA APLICACIÓN DE MEDIDAS TECNOLÓGICAS Y OPERACIONALES — LOGROS DE CHINA (20/08/2013)

- A38-WP/222  
EX/75                   GESTIÓN DEL RUIDO EN LA INDIA Y HOJA DE RUTA PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (20/08/2013)
- A38-WP/234  
EX/79                   CONSECUENCIAS CLIMÁTICAS DE LA AVIACIÓN (20/08/2013)
- A38-WP/240  
EX/81                   SOUTH AFRICA'S APPROACH AND RECOMMENDATIONS ON AIRCRAFT NOISE CURFEWS (Enfoque y recomendaciones de Sudáfrica sobre la prohibición de vuelos nocturnos)(29/08/2013)
- A38-WP/250  
EX/83                   LAS MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO COMO FACTOR QUE AUMENTA LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (20/08/2013)
- A38-WP/258  
EX/85                   UAE'S VIEWS ON AVIATION AND CLIMATE CHANGE (Perspectiva de los Emiratos Árabes Unidos sobre la aviación y el cambio climático) (09/09/2013)
- A38-WP/268  
EX/88                   AGREEMENT OF VOLUNTARY ACTIVITY FOR GHG REDUCTION IN THE REPUBLIC OF KOREA (Acuerdo sobre actividades voluntarias par la reducción de las emisiones de GEI en la República de Corea) (11/09/2013)
- A38-WP/270  
EX/90                   DEVELOPMENT OF AVIATION ENVIRONMENTAL EDUCATION PROGRAM (Desarrollo del programa de educación sobre el medio ambiente en la aviación) (11/09/2013)
- A38-WP/271  
EX/91                   AIRPORT CARBON EMISSIONS MANAGEMENT (Gestión de las emisiones de carbono en los aeropuertos) (10/09/2013)
- A38-WP/272  
EX/92                   POSITION OF AFRICAN STATES ON CLIMATE CHANGE (Postura de los Estados de África sobre el cambio climático) (11/09/2013)
- A38-WP/275  
EX/94                   MEJORAS PROPUESTAS PARA EL PROYECTO DE ESTADO DE PERMANENTES DE LA OACI Y PRÁCTICAS RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE - CAMBIO CLIMÁTICO (10/09/2013)
- A38-WP/279  
EX/97                   PLAN DE ACCIÓN DE CENTROAMÉRICA PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES PROVENIENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CAAPER) (10/09/2013)
- A38-WP/288  
EX/100                   EFFECTIVE MARKET-BASED MEASURES TO ADDRESS GREENHOUSE GAS EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (Medidas basadas en el mercado eficaces para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional) (12/09/2013)
- A38-WP/289  
EX/101                   TRANSPARENCY AND PROCESS ON ENVIRONMENTAL ISSUES (Aspectos de transparencia y de proceso relacionados con el medio ambiente) (12/09/2013)
- A38-WP/297  
EX/99                   ICAO'S CO<sub>2</sub> STANDARD AS PART OF A BASKET OF MEASURES TO MEET EMISSION REDUCTION GOALS (Norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la OACI como elemento integrante de un conjunto de medidas para cumplir las metas de reducción de las emisiones) (19/09/2013)

- A38-WP/305  
EX/105 BRAZIL ACTION PLAN ON CO<sub>2</sub> EMISSIONS (Plan de acción del Brasil sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>)(13/09/2013)
- A38-WP/317  
EX/109 CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN (10/09/2013)
- A38-WP/317  
Corrigendo núm. 1  
EX/109 CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN (24/09/2013)
- A38-WP/318  
EX/110 LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, EL CAEP Y LAS OFICINAS REGIONALES DE LA OACI (20/08/2013)
- A38-WP/327  
EX/113 MILLIONS OF PEOPLE WORKING IN AIRPORTS MAY BE AFFECTED BY POTENTIALLY DAMAGING AIR (Millones de trabajadores de aeropuertos podrían verse afectados por aire perjudicial en potencia) (16/09/2013)
- A38-WP/327  
Revisión núm. 1,  
EX/113 DAMAGING EFFECTS OF EXPOSURE TO FINE PARTICLES (Efectos perjudiciales de la exposición a partículas finas) (20/09/2013)
- A38-WP/328  
EX/114; TE/145 CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) REPORT OF ACTIVITIES AND PROGRESS SINCE THE 37TH GENERAL ASSEMBLY [Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) Informe sobre las actividades y los progresos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea General] (17/09/2013)
- A38-WP/346  
Revisión núm. 1  
EX/123; TE/154 GREEN INITIATIVES - INDIA (Iniciativas verdes – India) (23/09/2013)
- A38-WP/348  
EX/119 ENVIRONMENTAL PROTECTION MEASURES IN THE CIVIL AVIATION SECTOR (Medidas de protección ambiental en el sector de la aviación civil) (17/09/2013)
- A38-WP/350  
EX/120 TO REDUCE CO<sub>2</sub> EMISSIONS FROM AVIATION (Reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación) (17/09/2013)
- A38-WP/371  
EX/124 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (27/09/2013)
- A38-WP/378  
EX/127 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (01/10/2013)
- A38-WP/378  
Revisión núm. 1,  
EX/127 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (02/10/2013)
- A38-WP/424  
EX/139 CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTINUING ICAO POLICIES AND PRACTICES RELATED TO ENVIRONMENTAL PROTECTION – CLIMATE CHANGE (Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático) (01/10/2013)

A38-WP/425 EX/140	PROPOSED AMENDMENTS FOR THE DRAFT CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTINUING ICAO POLICIES AND PRACTICES RELATED TO ENVIRONMENTAL PROTECTION – CLIMATE CHANGE (Propuesta de enmiendas del proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático) (01/10/2013)
A38-WP/426 EX/141	PROPOSED AMENDMENTS FOR THE DRAFT CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTINUING ICAO POLICIES AND PRACTICES RELATED TO ENVIRONMENTAL PROTECTION – CLIMATE CHANGE (Propuesta de enmiendas del proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático) (01/10/2013)
A38-WP/427 EX/142	PROPOSED AMENDMENTS FOR THE DRAFT CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTINUING ICAO POLICIES AND PRACTICES RELATED TO ENVIRONMENTAL PROTECTION – CLIMATE CHANGE (Propuesta de enmiendas del proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático) (02/10/2013)
A38-WP/432 EX/144	PROPOSED AMENDMENTS FOR THE DRAFT CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTINUING ICAO POLICIES AND PRACTICES RELATED TO ENVIRONMENTAL PROTECTION – CLIMATE CHANGE (Propuesta de enmiendas del proyecto de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático) (01/10/2013)

Cuestión 18: Cooperación con organizaciones regionales y organismos regionales de aviación civil

---

A38-WP/9 EX/5	COOPERACIÓN CON ORGANIZACIONES REGIONALES Y ORGANISMOS REGIONALES DE AVIACIÓN CIVIL (30/05/2013)
A38-WP/157 EX/55	COOPERACIÓN CON LAS ORGANIZACIONES REGIONALES (20/08/2013)
A38-WP/286 EX/98	IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ORGANISMOS REGIONALES EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL SENO DE LA OACI (11/09/2013)
A38-WP/286 Revisión núm. 1 EX/98	IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ORGANISMOS REGIONALES EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL SENO DE LA OACI (18/09/2013)
A38-WP/373 EX/126	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 11, 18 Y 19 (26/09/2013)

Cuestión 19: Duración de los mandatos del Secretario General

---

A38-WP/5 EX/3	DURACIÓN DE LOS MANDATOS DEL SECRETARIO GENERAL (22/03/2013)
------------------	--

A38-WP/373 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 11, 18  
EX/126 Y 19 (26/09/2013)

Cuestión 20: Propuesta de celebrar los períodos de sesiones de la Asamblea cada dos años

---

A38-WP/18 PROPUESTA DE CELEBRAR PERÍODOS DE SESIONES DE LA ASAMBLEA  
EX/13 CADA DOS AÑOS (05/06/2013)

A38-WP/381 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 20 Y  
EX/128 21 (27/09/2013)

Cuestión 21: Propuesta de enmendar el Artículo 50 (a) del Convenio de Chicago para aumentar a 39 el número de miembros del Consejo

---

A38-WP/17 PROPUESTA DE ENMENDAR EL ARTÍCULO 50 a) DEL CONVENIO DE  
EX/12 AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL PARA AUMENTAR A 39 EL NÚMERO  
DE MIEMBROS DEL CONSEJO (28/05/2013)

A38-WP/381 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 20 Y  
EX/128 21 (27/09/2013)

Cuestión 22: Gestión de recursos humanos

---

A38-WP/75 GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS (31/07/2013)  
EX/36

A38-WP/386 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 22 Y  
EX/132 23 (27/09/2013)

A38-WP/386 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 22 Y  
Revisada, EX/132 23 (28/09/2013)

Cuestión 23: Situación relativa al personal de la OACI

---

A38-WP/76 SITUACIÓN RELATIVA AL PERSONAL DE LA OACI (30/07/2013)  
EX/37

A38-WP/76 SITUATION DE L'EFFECTIF DE L'OACI (Situación relativa al personal de la  
Revisión OACI) (23/08/2013)  
EX/37

A38-WP/226 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL EN RÉGIMEN DE ADSCRIPCIÓN  
EX/76 PROPORCIONADO POR LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DE  
CHINA EN APOYO DE LAS OPERACIONES DE LA OACI (09/09/2013)

A38-WP/386 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 22 Y  
EX/132 23 (27/09/2013)

A38-WP/386 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 22 Y  
Revisada 23 (28/09/2013)  
EX/132

Cuestión 24: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

---

A38-WP/6 ENMIENDA DEL ARTÍCULO 63 DEL REGLAMENTO INTERNO

EX/4	PERMANENTE DE LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL PARA INCLUIR EL USO DEL IDIOMA CHINO (15/05/2013)
A38-WP/74 EX/35	ACRECENTAMIENTO DE LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LA OACI – MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN (30/07/2013)
A38-WP/227 EX/77	DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS DE LA OACI EN SUS IDIOMAS OFICIALES (23/09/2013)
A38-WP/307 EX/106	MULTILINGUALISM AS ONE OF THE FUNDAMENTAL PRINCIPLES TO ACHIEVE GOALS OF ICAO AS THE SPECIALIZED UN AGENCY (El multilingüismo como uno de los principios fundamentales para alcanzar las metas de la OACI como organismo especializado de las Naciones Unidas) (17/09/2013)
A38-WP/362 EX/122	EL MANTENIMIENTO DEL MULTILINGÜISMO EN LA OACI (23/09/2013)
A38-WP/403 EX/137	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 24 (29/09/2013)

---

Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo

---

A38-WP/22 EX/17	POLÍTICA SOBRE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES (31/05/2013)
A38-WP/24 EX/19	ACTUALIZACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A22-4 DE LA ASAMBLEA, COMPOSICIÓN DE LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN SUS TRABAJOS (11/06/2013)
A38-WP/48 EX/31	FORMULACIÓN Y APLICACIÓN DE NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS (SARPS) Y DE PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (PANS) Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS (31/07/2013)
A38-WP/260 EX/86	DESARROLLO DE MATERIAL DE ORIENTACIÓN PARA EL PROCESO DE IDENTIFICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS (11/09/2013)
A38-WP/300 EX/103	IMPLEMENTATION OF THE POLICY TO ADDRESS THE NEEDS OF AIR TRANSPORTATION ACCIDENT VICTIMS AND THEIR FAMILIES (Aplicación de la política de atención de las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares) (12/09/2013)
A38-WP/301 EX/104	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE LA AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES (12/09/2013)
A38-WP/301 Corrigendo núm. 1 EX/104	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE LA AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES (18/09/2013)
A38-WP/335	ALIGNMENT OF ICAO STRATEGIC OBJECTIVES WITH MEMBER STATES



EX/116 AND A PROGRESS REPORTING MECHANISM (Ajuste de los Objetivos estratégicos de la OACI con los Estados miembros y mecanismo para informar sobre el progreso) (09/09/2013)

A38-WP/338 POLÍTICA SOBRE AVALES Y MEMORANDOS DE ENTENDIMIENTO (MOU)  
EX/117 CON TERCEROS (17/09/2013)

A38-WP/387 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 25  
EX/133 (27/09/2013)

---

Cuestión 26: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

---

Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación — Política

---

Cuestión 28: Seguridad operacional de la aviación — Normalización

---

Cuestión 29: Seguridad operacional de la aviación — Control y análisis

---

Cuestión 30: Seguridad de la aviación — Apoyo a la implantación

---

A38-WP/328 CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM  
EX/114; TE/145 (CASSOS) REPORT OF ACTIVITIES AND PROGRESS SINCE THE 37TH  
GENERAL ASSEMBLY [Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la  
Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) Informe sobre las actividades y los  
progresos desde el 37º período de sesiones de la Asamblea General] (17/09/2013)

---

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación — Cuestiones emergentes

---

Cuestión 32: Navegación aérea — Política

---

Cuestión 33: Navegación aérea — Normalización

---

Cuestión 34: Navegación aérea — Control y análisis

---

Cuestión 35: Navegación aérea — Apoyo a la implantación

---

Cuestión 36: Navegación aérea — Cuestiones emergentes

---

Cuestión 37: Progreso realizado en la implantación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)

---

Cuestión 38: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

---

A38-WP/346 GREEN INITIATIVES - INDIA (Iniciativas verdes – India) (23/09/2013)  
Revisión núm. 1,  
EX/123; TE/154

---

Cuestión 39: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

---

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política

---

Cuestión 41: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional

---

Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

---

Cuestión 43: Datos de Aviación — Seguimiento y análisis

---

---

Cuestión 44: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

---

Cuestión 45: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

---

Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico

---

Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

---

Cuestión 48: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

---

Cuestión 49: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2010, 2011 y 2012

---

Cuestión 50: Presupuestos para 2014, 2015 y 2016

---

Cuestión 51: Confirmación de las medidas tomadas por el Consejo al fijar las cuotas para el Fondo general y los anticipos al Fondo de capital circulante de los Estados que se hayan adherido al Convenio

---

Cuestión 52: Cuotas atrasadas de la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia

---

Cuestión 53: Cuotas atrasadas

---

A38-WP/43 EX/30; AD/4	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (14/08/2013)
--------------------------	---

A38-WP/43 Revisión núm. 1 EX/30; AD/4	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (20/09/2013)
---	---

A38-WP/43 Revisión núm. 1, Adendo núm. 1 EX/30; AD/4	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (24/09/2013)
---	---

---

Cuestión 54: Contribuciones al Fondo general para 2014, 2015 y 2016

---

Cuestión 55: Informe sobre el Fondo de capital circulante

---

Cuestión 56: Disposición del superávit de efectivo/déficit

---

Cuestión 57: Enmienda del Reglamento financiero

---

Cuestión 58: Examen de los gastos, aprobación de las cuentas y examen de los informes de auditoría correspondientes a los ejercicios económicos de 2010, 2011 y 2012

---

Cuestión 59: Nombramiento del Auditor externo

---

Cuestión 60: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Administrativa

---



ISBN 978-92-9258-056-8



9

789292

580568