



# OACI

Doc 10082, A39-EX

## 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Montreal, 27 de septiembre – 6 de octubre de 2016

# COMITÉ EJECUTIVO

## INFORME Y ACTAS

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





# OACI

Doc 10082, A39-EX

## 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Montreal, 27 de septiembre – 6 de octubre de 2016

# COMITÉ EJECUTIVO

## INFORME Y ACTAS

*Aprobado por el Comité Ejecutivo de la Asamblea  
y publicado bajo la responsabilidad 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 10082, Informe y Actas del Comité Ejecutivo**

Núm. de pedido: 10082

ISBN 978-92-9258-730-7

© OACI 2019

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.....	3
Generalidades.....	3
Delegaciones de Estados y observadores representados.....	3
Orden del día.....	6
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.....	7
Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo.....	8
Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación.....	8
Cuestión 14: Programa de asistencia técnica.....	11
Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica.....	12
Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política.....	24
Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA).....	47
Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC).....	48
Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP).....	50

Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación .....	58
Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación .....	78
Cuestión 22: Protección del medio ambiente– La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.....	78
Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación .....	105
Cuestión 24: Gestión de recursos humanos.....	107
Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI.....	108
Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI .....	108
Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI .....	110
Cuestión 28: Iniciativa “ <i>Ningún país se queda atrás</i> ” .....	116
Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS).....	120
Cuestión 30: Movilización de recursos .....	123
Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo.....	125

## II. ACTAS

<b>Actas de la primera sesión</b> , miércoles, 28 de septiembre de 2016, 0900 horas .....	137
<b>Actas de la segunda sesión</b> , miércoles, 28 de septiembre de 2016, 1430 horas .....	141
<b>Actas de la tercera sesión</b> , jueves, 29 de septiembre de 2016, 0900 horas .....	169
<b>Actas de la cuarta sesión</b> , jueves, 29 de septiembre de 2016, 1400 horas.....	193
<b>Actas de la quinta sesión</b> , viernes, 30 de septiembre de 2016, 0900 horas .....	217
<b>Actas de la sexta sesión</b> , viernes, 30 de septiembre de 2016, 1400 horas.....	243

<b>Actas de la séptima sesión, sábado, 1 de octubre de 2016, 1430 horas .....</b>	<b>271</b>
<b>Actas de la octava sesión, lunes, 3 de octubre de 2016, 0900 horas .....</b>	<b>295</b>
<b>Actas de la novena sesión, martes, 4 de octubre de 2016, 0900 horas.....</b>	<b>313</b>
<b>Actas de la décima sesión, miércoles, 5 de octubre de 2016, 1500 horas.....</b>	<b>323</b>
<b>Actas de la undécima sesión, jueves, 6 de octubre de 2016, 1000 horas.....</b>	<b>337</b>
<b>Apéndice — Lista de notas de estudio consideradas por el Comité Ejecutivo.....</b>	<b>343</b>



**LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO**

		FECHA Y NÚMERO DE SESIÓN										
		SEPTIEMBRE						OCTUBRE				
ITEM		28 AM 1	28 PM 2	29 AM 3	29 PM 4	30 AM 5	30 PM 6	1 PM 7	3 AM 8	4 AM 9	5 PM 10	6 AM 11
10.	Cuotas atrasadas	X										
11.	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015		X				X					
12.	Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo		X				X					
13.	Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación		X				X					
14.	Programa de asistencia técnica							X		X		
15.	Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica						X			X		
16.	Seguridad de la aviación – Política				X	X				X		
17.	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación– Enfoque de observación continua (USAP-CMA)					X				X		
18.	Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)					X	X			X		
19.	Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)						X			X		
20.	Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves– Política, normalización y apoyo a la implantación		X				X					
21.	Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local– Políticas, normalización y apoyo a la implantación		X				X					
22.	Protección del medio ambiente– La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación		X	X	X						X	X
23.	Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación							X		X		
24.	Gestión de recursos humanos								X	X		
25.	Situación relativa al personal de la OACI								X	X		
26.	Multilingüismo en la OACI								X	X		
27.	Acercamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI								X	X		
28.	Iniciativa “ <i>Ningún país se queda atrás</i> ”						X	X		X		
29.	Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)							X		X		
30.	Mobilización de recursos							X		X		
31.	Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo							X	X	X		



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

## INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO A LA ASAMBLEA

### *Generalidades*

1. En el 39º período de sesiones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo celebró 11 sesiones entre el 27 de septiembre y el 6 de octubre de 2016. Las sesiones fueron presididas por el presidente de la Asamblea, Sr. Azharuddin Abdul Rahman (Malasia).

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

La ex República Yugoslava de Macedonia	San Vicente y las Granadinas
Lesotho	Senegal
Letonia	Serbia
Líbano	Seychelles
Liberia	Sierra Leona
Libia	Singapur
Lituania	Somalia
Luxemburgo	Sri Lanka
Madagascar	Sudáfrica
Malasia	Sudán
Maldivas	Sudán del Sur
Malí	Suecia
Malta	Suiza
Marruecos	Suriname
Mauricio	Swazilandia
Mauritania	Tailandia
México	Timor-Leste
Micronesia (Estados Federados de)	Togo
Mónaco	Tonga
Mongolia	Trinidad y Tabago
Montenegro	Túnez
Mozambique	Turkmenistán
Myanmar	Turquía
Namibia	Ucrania
Nauru	Uganda
Nepal	Uruguay
Nicaragua	Uzbekistán
Níger	Vanuatu
Nigeria	Venezuela (República Bolivariana de)
Noruega	Viet Nam
Nueva Zelandia	Zambia
Omán	Zimbabwe
Países Bajos	
Pakistán	
Palau	
Panamá	
República Democrática Popular Lao	
República de Moldova	
República Dominicana	
República Unida de Tanzania	
Rumania	
Rwanda	
Saint Kitts y Nevis	
Samoa	
San Marino	
Santa Lucía	

3. También estuvo representado, en todas o algunas de las sesiones, un observador de Tuvalu, Estado no miembro de la OACI.

4. Estuvieron representados asimismo, en una o más sesiones, observadores de las 56 organizaciones internacionales siguientes:

Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM)  
Agencia de Supervisión de la Seguridad aérea en África Central (ASSA-AC)  
Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil de la Comunidad del África Oriental (EAC CASSOA)  
Asociación de Derecho Internacional (ILA)  
Asociación de la Industria Petrolera Internacional para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA)  
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)  
Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)  
Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)  
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA)  
Autoridades Africanas y Malgaches de Aviación Civil (AAMAC)  
Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA)  
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)  
Comisión Árabe de Aviación Civil (ACAC)  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)  
Comité aeronáutico interestatal (IAC)  
Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS)  
Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC)  
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)  
Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC)  
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 Gestión de la Información Aeronáutica (IFAIMA)  
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)  
Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (ACVAAF)  
Foro Internacional de Transporte (ITF)  
Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF)  
Organización Árabe de Transporte Aéreo (AACO)  
Global Express Association (GEA)  
Grupo de trabajo aeronáutico (AWG)  
Grupo del Banco Mundial  
Naciones Unidas (ONU)

Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)  
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 europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE)  
Organización Europea para la Seguridad en la Navegación Aérea (EUROCONTROL)  
Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO)  
Organización Mundial del Turismo (OMT)  
Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)  
Programa Internacional Cospas-Sarsat (ICSP)  
RTCA, Inc. (RTCA)  
Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)  
Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE)  
Sociedad de investigación en transporte aéreo (ATRS)  
Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO)  
Unión Europea (EU)  
World Wide Airport Coordinators Group (WWACG)

5. El Presidente del Consejo, Dr. O.B. Aliu, y la Secretaria General, Dra. Fang Liu, participaron en todas las sesiones del Comité. El Sr. J. Augustin, Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, fue secretario del Comité. El Sr. B. Verhaegen se desempeñó como secretario adjunto. El Sr. M. Belayneh, la Sra. L. Comeau-Stuart, el Sr. S.P. Creamer, el Sr. A. Detchou, el Sr. B. Djibo, el Sr. I. Galán, el Sr. H. Gourджи, el Sr. T. Hasegawa, la Sra. J. Hupe, el Sr. A. Larcos, el Sr. R. Macfarlane, el Sr. A. Quiroz, el Sr. C. Radu, el Sr. V. Smith y el Sr. J. Wan actuaron en calidad de secretarios asistentes. Actuaron como redactoras de actas la Sra. M. Barry, la Sra. S. Black, la Sra. D.J. Cooper, la Sra. A. Tyo y la Sra. L. Wirtanen.

6. Las actas de las sesiones se publicarán como A39-Min. EX/1-11.

### ***Orden del día***

7. 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 2013, 2014 y 2015

Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo

Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación

Cuestión 14: Programa de asistencia técnica

Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica

- Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política
- Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)
- Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo– Seguridad de la aviación (ISD-SEC)
- Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)
- Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 22: Protección del medio ambiente– La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación
- Cuestión 24: Gestión de recursos humanos
- Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI
- Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI
- Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI
- Cuestión 28: Iniciativa “*Ningún país se queda atrás*”
- Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)
- Cuestión 30: Movilización de recursos
- Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

8. Todos los documentos y notas de estudio considerados por el Comité se enumeran dentro de la correspondiente cuestión del orden del día en el sitio web de la Asamblea de la OACI [www.icao.int/Meetings/a39](http://www.icao.int/Meetings/a39).

### **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015**

11.1 En la segunda sesión del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo presentó una reseña de



los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2013, 2014 y 2015, al igual que un informe suplementario de los seis primeros meses de 2016. Se tomó nota de que el texto completo de estos informes, que ya se había distribuido a todos los Estados miembros con anterioridad, también estaba disponible en el sitio web público de la OACI.

a.

11.2 En el curso de la presentación del Presidente del Consejo, se informó al Comité Ejecutivo de que el Consejo se había mantenido particularmente activo en ese período con la consolidación de los cambios transformadores y los logros de la Organización en el último trienio, y con el posicionamiento de la OACI en una situación que le permitiera responder positivamente a los desafíos emergentes que planteaba el próximo trienio.

b.

11.3 Finalmente, el Comité Ejecutivo tomó nota de que cada una de las Comisiones que se habían establecido en este 39º período de sesiones de la Asamblea examinaría partes de los Informes anuales que correspondían al ámbito de competencia pertinente de cada órgano subordinado.

24.1.1.1.1.1

**Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo**

**Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación**

12.1 En su segunda reunión, el Comité Ejecutivo examinó estas cuestiones constitucionales de forma conjunta. El Comité contaba con la documentación presentada por el Consejo en las notas A39-WP/18 y A39-WP/13, y por Indonesia en la nota A39-WP/179.

12.2 La Secretaria General presentó las notas de estudio A39-WP/18 y A39-WP/13, que contenían recomendaciones del Consejo a la Asamblea para aprobar las enmiendas a los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación. La Secretaria General recordó que en su 206º período de sesiones, el Consejo consideró la propuesta formulada por Portugal y Arabia Saudita para aumentar el número de miembros del Consejo. El Consejo acordó, en principio, que se aumentara el número de miembros del Consejo habida cuenta del incremento del número de Estados miembros de la OACI, la expansión del transporte aéreo internacional y su importancia creciente para las economías nacionales de muchos países, y a fin de garantizar una representación adecuada de los Estados miembros de la OACI. En su 207º período de sesiones, el Consejo decidió por consenso recomendar que el número de miembros del consejo se aumentara de 36 a 40.

12.3 La Secretaria General también recordó que en su 206º período de sesiones el Consejo consideró una propuesta presentada conjuntamente por varios Estados para aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación. El Consejo acordó, en principio, que se aumentara el número de miembros de dicha Comisión, habida cuenta del incremento del número de Estados miembros de la OACI y de la necesidad de contar con conocimientos especializados y experiencia en distintos campos operacionales. En su 207º período de sesiones, el Consejo decidió por consenso recomendar que el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación se aumentara de 19 a 21.

12.4 Se informó al Comité Ejecutivo de que los Apéndices E y F de cada nota de estudio contenían dos proyectos de resolución de la Asamblea en los que se aprobaba la enmienda de los Artículos 50 a) y 56, así como dos proyectos de resolución de la Asamblea en los que se instaba a los Estados a ratificar los protocolos de enmienda a la mayor brevedad posible.

12.5 En la nota de estudio A39-WP/179, presentada por Indonesia, se apoya la recomendación de aumentar de 36 a 40 el número de miembros del Consejo, así como la adopción de las dos Resoluciones conexas.

12.6 En el marco del análisis que sigue a continuación, todas las delegaciones que tomaron parte en el debate apoyaron las propuestas de enmendar los Artículos 50 a) y 56 del Convenio a fin de aumentar el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación.

12.7 Una delegación mencionó que, por razones de ecuanimidad en materia de representación geográfica, la región Asia Pacífico merecía ser considerada para puestos adicionales.

12.8 Otras delegaciones señalaron que ni en el Artículo 50 a) ni en el 56 se mencionaba el concepto de representación geográfica equitativa, y que se estaba pidiendo a la Asamblea que considerara el número de puestos y no que asignara puestos. Se mencionó también que la composición de la Comisión de Aeronavegación debería basarse en criterios de experiencia, habida cuenta de que sus miembros no representaban a ningún Estado o región específicos.

12.9 El presidente del Comité señaló el apoyo general a las propuestas de enmienda y pidió que se votaran a mano alzada los dos proyectos de resolución para aprobar y establecer una enmienda al Artículo 50 a) del Convenio a fin de aumentar de 36 a 40 el número de miembros del Consejo y una enmienda al artículo 56 del Convenio a fin de aumentar de 19 a 21 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación, así como las dos Resoluciones en virtud de las cuales se alentaba a los Estados a ratificar los protocolos de enmienda a la mayor brevedad posible. La votación a mano alzada del Comité Ejecutivo puso de manifiesto el apoyo unánime a los cuatro proyectos de Resolución.

12.10 Tras una segunda votación a mano alzada, el Comité Ejecutivo acordó de forma unánime recomendar a la sesión plenaria la aprobación de los proyectos de Recomendación 12/1, 12/2, 13/1 y 13/2, y recomendó que dicha reunión aprobara dichas Resoluciones por consenso.

### **Resolución 12/1: Enmienda al Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

*Habiéndose reunido* en su trigésimo noveno período de sesiones en Montreal en octubre de 2016;

*Habiendo tomado nota* del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros del Consejo;

*Habiendo considerado* que es procedente crear cuatro puestos más en el Consejo y, en consecuencia, que el número de miembros se aumente de treinta y seis a cuarenta; y

*Habiendo considerado* necesario a tal fin modificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el siete de diciembre de 1944;

*La Asamblea:*

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) de mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda de dicho Convenio:

En el Artículo 50 a) del Convenio, la segunda oración se enmendará mediante la sustitución de la

expresión “treinta y seis” por “cuarenta”;

2. *Fija*, de acuerdo con lo dispuesto en el citado Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento veintiocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la propuesta de enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y la Secretaria General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación de todos los Estados que hayan ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se hayan adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor con respecto a los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposite el 128º instrumento de ratificación;
- e) la Secretaria General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes del citado Convenio la fecha de depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;
- f) la Secretaria General comunicará inmediatamente la fecha de entrada en vigor del Protocolo a todos los Estados contratantes del citado Convenio; y
- g) el Protocolo entrará en vigor respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **Resolución 12/2: Ratificación del protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

*Considerando* que la Asamblea ha decidido enmendar el Artículo 50 a) del Convenio para aumentar el número de miembros de Consejo; y

*Considerando* que la Asamblea opina que es muy conveniente que la enmienda mencionada entre en vigor lo antes posible;

*La Asamblea:*

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen con la mayor urgencia la enmienda del Artículo 50 a) del Convenio; y

2. *Encarga* a la Secretaria General que señale esta resolución a la atención de los Estados

contratantes lo antes posible.

### 13.1 Resoluciones relativas a la Cuestión 13

#### **Resolución 13/1: Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

*Habiéndose reunido* en su trigésimo noveno período de sesiones en Montreal el [ ] de octubre de 2016;

*Habiendo tomado nota* del deseo general de los Estados contratantes de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación;

*Habiendo considerado* conveniente aumentar de diecinueve a veintiuno el número de miembros de este órgano; y

*Habiendo considerado* necesario enmendar, para dicho propósito, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día siete de diciembre de 1944;

*La Asamblea:*

1. *Aprueba*, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, la siguiente propuesta de enmienda del mismo:

“En el Artículo 56 del Convenio, sustituir la expresión ‘diecinueve miembros’ por ‘veintiún miembros’ ”;

2. *Especifica*, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 94 a) del mencionado Convenio, en ciento veintiocho el número de Estados contratantes cuya ratificación es necesaria para que dicha enmienda entre en vigor; y

3. *Resuelve* que la Secretaría General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, cada uno de los cuales tendrá la misma autenticidad, que contenga la enmienda anteriormente mencionada, así como las disposiciones que se indican a continuación:

- a) el Protocolo será firmado por el Presidente y el Secretario General de la Asamblea;
- b) el Protocolo quedará abierto a la ratificación por cualquier Estado que haya ratificado el mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo;
- c) los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) el Protocolo entrará en vigor, con respecto a los Estados que lo hayan ratificado, en la fecha en que deposite el 128º instrumento de ratificación;
- e) la Secretaría General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes de dicho Convenio la fecha del depósito de cada una de las ratificaciones del Protocolo;

- f) la Secretaria General comunicará inmediatamente a todos los Estados contratantes de dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo; y
- g) el Protocolo entrará en vigor, respecto a todo Estado contratante que lo ratifique después de la fecha mencionada, a partir del momento en que se deposite su instrumento de ratificación ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

### **Resolución 13/2: Ratificación del Protocolo por el que se enmienda el Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil**

*Considerando* que la Asamblea ha decidido enmendar el Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional con miras a aumentar el número de miembros de la ANC; y

*Considerando* que la Asamblea opina que es muy conveniente que la enmienda mencionada entre en vigor lo antes posible;

*La Asamblea:*

1. *Recomienda* a todos los Estados contratantes que ratifiquen urgentemente la enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y
2. *Encarga* a la Secretaria General que señale esta resolución a la atención de los Estados contratantes, lo antes posible.

### **Cuestión 14: Programa de asistencia técnica**

14.1 El Comité observó que la nota A39-WP/28, presentada por el Consejo y en la que se informaba acerca de las actividades relacionadas con el Programa de asistencia técnica de la OACI que cubren todos los Objetivos estratégicos de la Organización, había sido considerada bajo la Cuestión 20, y que la nota A39-WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea, la CEAC y EUROCONTROL, había sido considerada bajo la Cuestión 28. Por lo tanto, estas notas no se volvieron a examinar bajo la Cuestión 14.

14.2 El Comité tomó nota de la nota A39-WP/27, presentada por el Consejo, y convino en que, a fin de mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación en África, debería continuarse el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) más allá de 2016, así como sus programas de trabajo ampliados en las áreas de investigación de accidentes e incidentes (AIG) de aeronave, aeródromos (AGA) y servicios de navegación aérea (ANS). El Comité también tomó nota del avance alcanzado en la ejecución del Plan AFI y convino en que era necesario prestar asistencia continua a los Estados por medio de dicho Plan, en colaboración con los socios de la aviación que trabajan en el área de seguridad operacional.

14.3 El Comité señaló que las notas A39-WP/21 Revisada, presentada por el Consejo, y A39-WP/164 Revisión núm. 1, presentada por la CAFAC, habían sido consideradas bajo la Cuestión 18 y que, por tanto, no se volvieron a examinar bajo la Cuestión 14.

14.4 El Comité examinó las notas A39-WP/171 y A39-WP/215, presentadas por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y reconoció que en forma complementaria al Plan AFI, el Plan de inspección cooperativa – África-Océano Índico (AFI-CIS) también contribuyó a la creación de capacidades de los sistemas de vigilancia de la seguridad en los Estados AFI. La Comisión alentó a la OACI y a los socios a que siguieran apoyando esta iniciativa.

14.5 El Comité examinó la nota A39-WP/456 Revisión núm. 1, presentada por la Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) en nombre del Grupo directivo africano de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), que se inició en febrero de 2015. Esta iniciativa tenía por objeto establecer un marco regional de cooperación y un mecanismo de revisión por expertos para mejorar la experiencia operacional de la navegación aérea en África. El Comité respaldó esta iniciativa que se estaba implantando por medio de un proyecto en el marco del programa de trabajo del Plan AFI.

14.6 El Comité tomó nota del abrumador apoyo de los Estados al Plan AFI y el AFI-CIS y alentó a la continuación del apoyo de la OACI para mejorar la seguridad operacional en la región africana.

14.7 El Comité examinó la nota A39-WP/392, presentada por el Consejo, en la que figuraban recomendaciones de la Cumbre Ministerial Mundial sobre Aviación que se celebró en Riad, Arabia Saudita, del 29 al 31 de agosto de 2016, relacionada con el establecimiento del Plan de ejecución Oriente Medio (MIDIP) en los ámbitos de la navegación aérea y la seguridad operacional. El Comité pidió que la OACI tomara las medidas pertinentes para considerar las recomendaciones y alentó a los Estados de las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y MID de la OACI a que, con el apoyo de la Organización, establecieran e implantaran el MIDIP.

14.8 El Comité señaló que las notas A39-WP/351, presentada por el Consejo, y A39-WP/364, presentada por Egipto, habían sido consideradas bajo las Cuestiones 18 y 22 y que, por lo tanto, no se volvieron a examinar bajo la Cuestión 14.

14.9 La República Dominicana (A39-WP/446), la IATA (A39-WP/309), el Japón (A39-WP/450) y Eslovaquia en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL (A39-WP/415) presentaron notas de información.

## **Cuestión 15: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica**

15.1 En su sexta reunión, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de la *Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica* sobre la base de las notas de estudio A39 WP/45 y A39-WP/47 presentadas por el Consejo de la OACI y cuatro notas de estudio presentadas por la República Dominicana (A39 WP/383), Indonesia (A39 WP/244), el Perú (A39-WP/292) y Eslovaquia (A39-WP/105), así como dos notas de información presentadas por el Comité interestatal de aviación (A39 WP/141) y Eslovaquia (A39 WP/415).

15.2 En la nota A39-WP/47, el Consejo proporcionó información actualizada sobre la aplicación de la política y la estrategia de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI. En el informe se hacía hincapié en que a fin de simplificar y fortalecer los programas de apoyo técnico de la OACI la Organización mantenía, por un lado, un Programa de Asistencia Técnica que ayudaba a los Estados con recursos provenientes del presupuesto regular y de contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI asignados de acuerdo con los principios y criterios establecidos, concentrándose principalmente en corregir las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI. Por otro lado, el Programa de cooperación técnica ayudaba a los

Estados y otras entidades a elaborar y ejecutar sus proyectos de aviación civil financiados por los propios gobiernos o donantes, basándose en la recuperación de costos. Recordando que el Programa de cooperación técnica era una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el informe se presentaba un análisis de los resultados del Programa en el trienio 2013-2015 desde las perspectivas financiera y operacional, ofreciendo una comparación con los dos trienios precedentes, y se facilitaban los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (Fondos AOSC) en el período cubierto por este informe. Ello se complementaba con un resumen de los logros por objetivo estratégico que se presentaba en el Apéndice A. En el Informe se proporcionaba asimismo información sobre las novedades importantes en la Dirección de cooperación técnica durante el trienio, como el logro de la certificación ISO 9001:2008, y el refuerzo del compromiso de la OACI para mejorar de forma continuada la calidad y eficacia de sus servicios de cooperación técnica en beneficio de los Estados miembros y la comunidad aeronáutica en general. En el Apéndice B de la nota de estudio se proponía para su adopción en la Asamblea una actualización de la Resolución A36-17 que la transformaba en Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI.

15.3 En la nota A39-WP/45, el Consejo informó a la Asamblea de la creación del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV) aprobado en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), describiendo en forma detallada su marco. Recordando que muchos Estados miembros carecían de los fondos necesarios para costear la asistencia necesaria para desarrollar de un modo sistemático sus programas, recursos humanos e infraestructura de aviación civil, en el informe se comunicaba que la OACI, por medio del programa, pondría a disposición de los Estados interesados profesionales cualificados y experimentados en aviación internacional que estuvieran dispuestos a prestar asistencia a corto plazo, como voluntarios, en su campo de especialización. Los expertos colaborarían en estrecha relación con los funcionarios del Gobierno para, entre otras cosas, atajar las deficiencias detectadas durante las auditorías de la OACI, responder a situaciones de emergencia y desarrollar capacidades para la aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, complementando así otras iniciativas. En el informe se recalca que la participación en el IPAV estaba abierta a todos los profesionales de la aviación provenientes de la industria, los Estados y el sector privado de la OACI, sujeto al examen de sus antecedentes por la OACI, y se indicaba la creación de un fondo voluntario por el Consejo para recibir las contribuciones destinadas a la ejecución del Programa. En el apéndice de la nota de estudio, el Consejo proponía un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea.

15.4 En la nota A39-WP/383, presentada por la República Dominicana, se proponía la implementación de un Sistema de Consulta que permitiría a los Estados verificar el perfil y el historial de desempeño contractual de los diferentes proveedores contratados por la OACI en proyectos de cooperación técnica. En particular, la República Dominicana recomendaba a la Asamblea: i) solicitar la eliminación de la Lista de Proveedores de la OACI, ii) la exclusión de participación activa en actividades auspiciadas por la OACI, y iii) la publicación de su identidad, de los Contratistas que no cumplieran los compromisos contraídos y/o mantuvieran litigios judiciales en perjuicio de los Estados.

15.5 En la nota A39-WP/244-Revisada, presentada por Indonesia, se destacaba la importancia de los programas para el medio ambiente en la aviación, especialmente en economías en desarrollo, y se llamaba la atención sobre la necesidad de movilizar recursos con miras a facilitar apoyo financiero para la aplicación efectiva de las medidas mundiales de mercado (GMBM) de la OACI. Se describían, a modo de ejemplo, los buenos resultados de la cooperación internacional en Indonesia en el marco, entre otros, de un proyecto de cooperación técnica de la OACI relacionado con medidas ambientales para la aviación civil. Indonesia proponía, por tanto, que dicha cooperación técnica se ampliara a los Estados con menos recursos mediante contribuciones voluntarias de los Estados miembros, las partes interesadas, las organizaciones internacionales y otros organismos de las Naciones Unidas al Fondo de la OACI para el medio ambiente. En la nota de estudio A39-WP/244 se proponía asimismo la creación de un Programa de cooperación técnica para el medio

ambiente en estrecha coordinación entre la Subdirección de medio ambiente de la OACI y la Dirección de cooperación técnica.

15.6 En la nota A39-WP/292, presentada por el Perú y apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Surinam, Uruguay y Venezuela (Estado Bolivariano de), se daban a conocer tres proyectos de cooperación técnica de la OACI ejecutados en la Región de Sudamérica con apoyo de la Oficina regional en Sudamérica (SAM) de la OACI, concretamente el Proyecto RLA/99/901 (Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional); el Proyecto RLA/03/901 [Gestión de la red digital sudamericana (REDDIG) y Administración del Segmento Satelital]; y el Proyecto RLA/06/901 (Asistencia en la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo). Estos proyectos, que están destinados a la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea, representaban soluciones sostenibles para la participación de los Estados mediante asociaciones de colaboración, que implicaban el intercambio de los recursos y conocimientos especializados disponibles y la creación de capacidad. En la nota se ponían de relieve los diversos logros de los proyectos, que iban desde la implantación de tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) hasta la elaboración de reglamentaciones armonizadas sobre la seguridad operacional de la aviación civil y la instrucción de expertos nacionales en aviación civil, dando como resultado una mejora considerable de las puntuaciones de implementación efectiva (EI) de los Estados de la región. En base a estas experiencias positivas, Perú invitó a la Asamblea a alentar a los Estados miembros de la OACI a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos regionales comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica.

15.7 En la nota A39-WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL, se hacía hincapié en la importancia de las actividades de creación de capacidad, ya fueran organizadas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales o la industria, en apoyo a los Estados para que lograran una implantación eficaz y sostenible de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). En este sentido, se destacaban las contribuciones significativas de los Estados y organizaciones regionales de Europa, como la Comisión Europea (CE), la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), CEAC y EUROCONTROL para los Estados beneficiarios en las esferas de la seguridad operacional, la gestión del tránsito aéreo, la seguridad de la aviación y la facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente. El Comité observó que este documento se examinaría bajo la Cuestión 28: *Ningún país se queda atrás.*

15.8 En la nota A39-WP/141, presentada por el Comité interestatal de aviación (IAC), se proporcionaba información sobre el proyecto de cooperación técnica “Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en la Comunidad de Estados Independientes” (COSCAP-CIS). Se ponían de relieve los resultados logrados desde el inicio del proyecto en 2001 en el terreno de la instrucción, en cooperación con Airbus, Boeing y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), con más de cien seminarios teóricos, conferencias y cursos de instrucción dirigidos a alrededor de 9.000 expertos en aeronáutica de la región en total. La instrucción se impartió en el marco del proyecto relativo a la inspección de la seguridad operacional de los vuelos, el deshielo y tipos específicos de aeronaves.

15.9 En la nota A39-WP/415, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, se informaba a la Asamblea de la contribución y el renovado apoyo de Europa a los objetivos de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). En el apéndice de esta nota de información se presentaba una lista de carácter no exhaustivo sobre las actividades de asistencia técnica y creación de capacidad llevadas a cabo en diversas esferas de la aviación civil por la UE, la CEAC y EUROCONTROL en apoyo de los Estados beneficiarios en diversas regiones. Ello se sumaba a otras iniciativas emprendidas, a nivel bilateral o multilateral, por distintos Estados europeos, que no abarcaba la nota.



15.10 El Comité Ejecutivo señaló que los resultados del Programa de cooperación técnica de la OACI en el trienio actual había suscitado continuo interés de los Estados, los donantes y entidades privadas, suministrándose un total de 389,7 millones de USD y ejecutándose en promedio 110 proyectos anuales en 150 Estados de todas las regiones. El Comité también fue informado de que los resultados financieros de las operaciones durante los primeros seis meses de 2016 mostraban perspectivas favorables para el trienio entrante. Desde el punto de vista operacional, la Secretaria General reiteró que, dados los rápidos avances tecnológicos en la aviación civil, el Programa de cooperación técnica seguiría desempeñando un importante función para prestar apoyo a los Estados miembros de la OACI. Reviste especial pertinencia el hecho de que el Comité observara que este período había sido asimismo testigo de la consolidación del sistema de gestión de la calidad (QMS) de la Dirección de cooperación técnica (TCB) con el logro de la certificación de cumplimiento de la ISO 9001:2008 por todas las secciones de la TCB en octubre de 2014.

15.11 El Comité aprobó la creación del IPAV y el Fondo voluntario conexo en el marco de la iniciativa NCLB, con el fin de resolver las deficiencias detectadas durante las auditorías de la OACI, responder a situaciones de emergencia, así como fomentar la autosuficiencia y el crecimiento. Se invitaba a los Estados miembros de la OACI, las instituciones financieras, el sector de la aviación y otras partes interesadas a participar en el Programa proporcionando recursos financieros y humanos de forma ininterrumpida.

15.12 Se expresó apoyo al fortalecimiento de la vigilancia por parte de la OACI de sus servicios de adquisición por medio del aumento de la transparencia y el intercambio de información sobre el desempeño de los contratistas. En particular, se recomendaba pedir opinión a los Estados sobre los contratistas y la calidad de los servicios prestados, conforme a las obligaciones de la OACI de satisfacer a los consumidores y su responsabilidad compartida en proyectos ejecutados a través de su TCB. Se recomendó que las cuestiones jurídicas que planteara la propuesta presentada por la República Dominicana en la nota A39-WP/244 fueran examinadas por la Oficina Jurídica. El Comité reconoció que, siguiendo la recomendación de la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas, como parte de los esfuerzos de toda la Organización de garantizar la integridad de sus actividades de adquisición, la OACI ya estaba elaborando una política de sanción a los contratistas basada en el Marco de políticas modelo de las Naciones Unidas en materia de sanciones a los contratistas, con miras a su examen y aprobación por el Consejo durante su próximo período de sesiones en 2017.

15.13 Se acordó que era necesario facilitar apoyo financiero para la elaboración de programas para el medio ambiente en países en desarrollo, incluida la aplicación efectiva de las GMBM de la OACI. Al reconocer la función de la cooperación internacional en la movilización de recursos y las posibles vías de asistencia bilateral, el Comité reconoció asimismo las ventajas que ofrecían el mecanismo de asistencia de la OACI y los Fondos voluntarios.

15.14 El Comité Ejecutivo reconoció la importancia de la cooperación regional para la mejora de los sistemas de aviación civil y la infraestructura y recursos humanos conexos, de conformidad con los planes regionales de navegación aérea, mediante el intercambio de conocimientos especializados, la armonización de reglamentaciones e iniciativas de creación de capacidad, especialmente a la luz de los logros tangibles de los Estados sudamericanos, lo que se tradujo en una mejora considerable de las puntuaciones de la aplicación eficaz (EI) en la región. El Comité recomendó, por tanto, que la Asamblea alentara a los Estados miembros de la OACI a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica regionales y subregionales.

15.15 A la luz de los debates, el Comité Ejecutivo invitó a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros, las instituciones financieras, el sector de la aviación y otras partes interesadas a participar en el Programa OACI de voluntarios de la aviación proporcionando recursos financieros y humanos de forma ininterrumpida;
- b) pedir a la Secretaria General que remitiera a la Oficina Jurídica las cuestiones jurídicas que se planteasen de la propuesta presentada por la República Dominicana en la nota A39-WP/244, con miras a su examen;
- c) pedir a la Secretaria General que examinara la viabilidad de crear un programa de asistencia técnica de la OACI para el medio ambiente, tomando en consideración las nuevas alianzas y las ya existentes con el fin del aprovechamiento de los recursos; y
- d) alentar a los Estados miembros a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica regionales y subregionales.

15.16 El Comité convino asimismo en presentar, con miras a su aprobación en sesión plenaria, las siguientes resoluciones presentadas por el Consejo en las notas A39-WP/47 – *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* y A39-WP/45 – *Programa OACI de voluntarios de la aviación*.

**Resolución 15/1: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

*Considerando* que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo técnico en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que fueron refrendadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

*Considerando* que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados y/u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de cooperación técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

*Considerando* que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular y/o por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los Apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica existentes al concluir el 39º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la Resolución A36-17.

## APÉNDICE A

### **Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

*Considerando* que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

*Considerando* que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

*Considerando* que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus Objetivos estratégicos;

*Considerando* que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su Resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su Resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas la participación plena en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la Cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

*Considerando* que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de cooperación técnica;

*Considerando* que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de cooperación técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de cooperación técnica implantada en la década de los noventa, redujeron significativamente los costos y mejoraron considerablemente la situación financiera de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

*Considerando* que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

*Considerando* que en la Resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaria General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

*Considerando* que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de cooperación técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que todas las actividades de cooperación técnica de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que deberían tomarse medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

*Considerando* que los ingresos relativos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica y del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

*Considerando* que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa regular a la Dirección de cooperación técnica y los servicios prestados por la Dirección de cooperación técnica al Programa regular;

*La Asamblea:*

*Programas de cooperación técnica y asistencia técnica*

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS y los ANP y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Dirección de cooperación técnica pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
4. *Reafirma* que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Afirma* que debería lograrse una mejor coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada

dirección e intensificando la cooperación, y con un mayor grado de coordinación entre los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica para evitar la duplicación y la redundancia;

6. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa regular;

7. *Pide* a la Secretaría General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;

8. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de cooperación técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

*La OACI, como organismo reconocido para la aviación civil*

9. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* a la Secretaría General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

10. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para contribuir al apoyo en la implantación de sus programas relativos a la aviación civil;

*Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*

11. *Reafirma* que al adoptar métodos de tipo comercial para la Dirección de cooperación técnica, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI;

12. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y *pide* a la Secretaría General que informe a las autoridades de aviación civil

correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

13. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios de cooperación técnica y asistencia técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional y *encarga* a la Secretaría General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

#### *Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica*

14. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, utilice arreglo con fondos fiduciarios (FF), Acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de compras de aviación civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

15. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil.

## **APÉNDICE B**

### **Financiación de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica**

*Considerando* que los fondos disponibles para cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

*Considerando* que, salvo contadas excepciones, el Programa de cooperación técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

*Considerando* que el Programa de asistencia técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa regular de la Organización;

*Considerando* que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y del sector aeronáutico para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

*Considerando* que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1% de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

*Considerando* que el rápido desarrollo técnico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

*Considerando* que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

*Considerando* que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

*La Asamblea:*

1. *Pide* a las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluyendo la industria y el sector privado, que den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y *pide* al Presidente del Consejo, a la Secretaria General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo y/o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de su aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;

6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional, la seguridad de la navegación aérea, la protección del medio ambiente y la eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más al logro de los Objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
7. *Autoriza* a la Secretaria General a recibir, en nombre de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado, a contribuir al Mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI; y
10. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP).

## APÉNDICE C

### **Ejecución de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica**

*Considerando* que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica complementa las actividades del Programa regular destinadas al logro de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Considerando* que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

*Considerando* que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional/Enfoque de observación continua (USOAP CMA) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los



Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidos los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

*Considerando* que los fondos extrapresupuestarios proporcionados a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica permiten a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías del USOAP CMA, las Misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y el USAP;

*Considerando* que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de cooperación técnica o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo;

*Considerando* que las evaluaciones *ex post facto* podrían constituir un instrumento valioso para establecer el efecto en la aviación de los proyectos ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

*Considerando* que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, solicitando asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica en los campos tradicionales de la cooperación técnica y para asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP; e *insta* al Consejo a que continúe otorgando alta prioridad a la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, teniendo en cuenta el gran beneficio que dichos proyectos representan;
3. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y *recuerda* a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
4. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;

5. *Insta* a los Estados que reciben cooperación técnica y asistencia técnica por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las condiciones de los acuerdos de proyectos;
6. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de compras de aviación civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos;
7. *Solicita* a los Estados contratantes, en especial a los países en desarrollo, que alienten a los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de expertos de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
8. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de cooperación técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
9. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones *ex post facto* de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

### **Resolución 15/2: Programa OACI de voluntarios de la aviación**

*Considerando* que de acuerdo con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de asegurar el más alto grado de uniformidad posible en cuanto a reglamentos, normas, procedimientos y organización que se relacionan con aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que muchos Estados tienen dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio y aún existen discrepancias en el nivel de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS);

*Considerando* que existen Estados que carecen de recursos financieros y humanos suficientes para resolver las deficiencias en sus sistemas de aviación civil;

*Considerando* que la OACI desempeña un papel de liderazgo al facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias relacionadas con la aviación civil coordinando la asistencia y aprovechando recursos entre los socios de la aviación;

*Considerando* que la asistencia a los Estados es necesaria y deseable para corregir los puntos débiles detectados por la OACI en sus auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación, desarrollar capacidades en la aplicación de los SARPS de la OACI, responder a emergencias que afecten a los sistemas de aviación de los Estados y fomentar la autonomía y el crecimiento;

*Recordando* la Resolución 70/129 de la Asamblea General de las Naciones Unidas – Integración del voluntariado en la paz y el desarrollo: plan de acción para el próximo decenio y años posteriores;

*Reconociendo* que el voluntariado, en su diversidad, universalidad y valores, es un potente instrumento de desarrollo que puede ser de gran utilidad para los gobiernos y socios de todo el mundo, y que su potencial como recurso complementario para apoyo técnico debería explotarse a fondo; y

*Considerando* que los profesionales de la aviación cualificados y experimentados provenientes de la OACI, la industria de la aviación, los Estados y el sector privado son una fuente invaluable de conocimientos que podrían contribuir al desarrollo sostenible de la aviación civil;

La Asamblea:

1. *Promueve* el voluntariado como un instrumento importante y útil que permite que expertos cualificados hagan un aporte positivo al desarrollo sostenible de la aviación civil en todo el mundo;
2. *Respalda* las decisiones adoptadas por el Consejo sobre el establecimiento y la promoción del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV);
3. *Alienta* a los profesionales de la aviación con calificaciones y experiencia que provengan de la OACI, la industria de la aviación y el sector privado a participar en calidad de voluntarios para integrarse en los programas y proyectos de cooperación y asistencia técnica a través del IPAV;
4. *Invita* a los Estados contratantes a considerar el IPAV para la cooperación y asistencia técnica, cuando corresponda;
5. *Pone de relieve* que la provisión de medios adecuados para la acción de voluntarios es esencial para multiplicar el potencial del voluntariado y el IPAV;
6. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas que estén en condiciones de hacerlo, en coordinación con la comunidad de la aviación civil internacional, a participar en el IPAV proporcionando recursos financieros y humanos para apoyar a los Estados en desarrollo y menos adelantados en sus esfuerzos para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
7. *Invita* a Estados donantes, instituciones financieras y otros socios en el desarrollo a proporcionar financiación sostenida en apoyo de la administración, el seguimiento y la ejecución del IPAV por medio del Fondo voluntario del IPAV; y
8. *Pide* al Consejo que continúe apoyando y prestando asistencia para la promoción del IPAV.

#### **Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política**

16.1 Durante su quinta sesión, el Comité Ejecutivo consideró el tema de política en materia de seguridad de la aviación con base en un informe del Consejo (WP/14) sobre la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) y un informe del Consejo sobre el establecimiento de un Plan global para la seguridad operacional de la aviación (WP/15). Con base en esta

información, el Comité también consideró la propuesta del Consejo de actualizar la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad en la aviación* (WP/16) y una propuesta de una nueva Resolución sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil* (WP/17). Además, 23 notas fueron presentadas por Estados y observadores: WP/98, 99, 131, 132, 136, 145, 175, 177, 180, 184, 187, 198, 219, 238, 254, 310, 311, 312, 315, 327, 330, 361 y 373.

16.2 Con la intención de establecer el contexto para las deliberaciones de las notas antes mencionadas, el Comité consideró una actualización, proporcionada por Francia, Nueva Zelanda y el Reino Unido, de la Resolución 2309 (2016) sobre seguridad de la aviación, que se adoptó durante la reunión especial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del 22 de septiembre de 2016, seguida de un informe de la Secretaria General sobre su sesión informativa al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

16.3 La Secretaria General de la OACI informó, además, que en la Resolución 2309 (2016) se reconoce que la amenaza terrorista que enfrenta la aviación civil mundial constituye una amenaza para la paz internacional y la seguridad internacional, se pide a todos los Estados que implanten medidas eficaces para reducir la amenaza y se insta a los Estados a trabajar con la OACI para implantar eficazmente las normas y métodos recomendados de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.

16.4 Los esfuerzos del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por mejorar la cooperación y la colaboración internacionales para enfrentar la amenaza de los terroristas que dirigen sus ataques contra la aviación civil fueron apoyados ampliamente por el Comité, que reconoció que una resolución de las Naciones Unidas sobre el terrorismo y la seguridad de la aviación ayudaría a despertar conciencia respecto de la amenaza para la aviación civil, reforzar el actual marco internacional de normas sobre seguridad de la aviación y alentar la implantación de medidas eficaces para combatir la amenaza. Los delegados también reconocieron que la resolución serviría como documento de referencia de utilidad para la OACI y sus Estados miembros al alinear y ajustar las prioridades de seguridad de la aviación. Varios Estados Miembros hicieron referencia a la Resolución 2309 al afirmar la necesidad de agilizar el desarrollo del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

16.5 Particularmente con respecto a la cooperación de las Naciones Unidas y la OACI en materia de seguridad de la aviación, los delegados apoyaron los llamamientos del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para que se mantenga una cooperación permanente entre la OACI y los órganos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo de la ONU, a fin de identificar las lagunas y los puntos vulnerables pertinentes en relación con la seguridad de la aviación, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo de la ONU, a fin de facilitar el suministro de asistencia técnica y creación de capacidades en el campo de la seguridad de la aviación, y el Comité de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

16.6 El Consejo, en la nota WP/4, informó acerca de los logros clave la ICASS durante el trienio de 2014-2016, destacando el progreso continuo en implantar la estrategia, así como sobre las lecciones aprendidas. El Consejo también propuso que, en espera de la aprobación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), la aplicación de la ICASS debería extenderse al trienio de 2017-2019.

16.7 A la luz de los resultados y logros derivados de la aplicación de la ICASS durante el trienio de 2014-2016, en la WP/15 el Consejo presentó una propuesta para elaborar el GAsEP. En este documento se consideraban las necesidades que tenían los Estados y las regiones, a fin de guiar todos los esfuerzos de los Estados para reforzar la seguridad de la aviación, así como los de las demás partes interesadas, por medio de un conjunto de metas y objetivos acordados a nivel internacional.

16.8 Como lo pidió el 38° período de sesiones de la Asamblea, y en virtud de los acontecimientos que habían tenido lugar en el campo de la seguridad de la aviación desde la celebración de dicho período de sesiones, así como del enfoque futuro de la OACI en este campo, el Consejo presentó en la WP/16 propuestas para revisar la Resolución A38-15 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.*

16.9 En un esfuerzo por promover aún más un enfoque congruente y coherente para manejar las ciberamenazas y los ciberriesgos, el Consejo, en la nota WP/17, propuso un proyecto de Resolución sobre cómo abordar mejor la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil. La Resolución tenía por objeto tratar la cuestión de la ciberseguridad por medio de un enfoque abarcador, transversal y funcional, reafirmando la importancia y la urgencia de proteger de ciberamenazas a los sistemas críticos de infraestructura de la aviación civil y los datos críticos. También, tenía por objeto obtener el compromiso mundial de la OACI, sus Estados miembros y las partes interesadas de la industria para actuar, con miras a abordar de forma colaborativa y sistemática la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil y reducir las amenazas y los riesgos conexos.

16.10 En la nota WP/98, Eslovaquia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil, presentó propuestas de prioridades en seguridad de la aviación. Las propuestas se basaban en las lecciones aprendidas en la aplicación de la Resolución A38-15 de la Asamblea y en el programa de trabajo de la OACI para 2014-16, y debían reflejarse en las enmiendas de dicha Resolución, así como tenerse en cuenta al definir las prioridades del trabajo de la Organización en el ámbito de la seguridad de la aviación para el trienio 2017-2019.

16.11 En la nota WP/99, los Estados Unidos y la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y EUROCONTROL promovieron un enfoque coordinado para reducir la amenaza de los ciberataques. En la nota se respaldaba un enfoque conjunto de gestión de riesgos de la aviación mediante el cual se definirían principios y métodos comunes para identificar, evaluar y reducir los riesgos asociados a los ciberataques, a fin de lograr la ciberresiliencia a escala mundial y de forma coherente. Además, en la nota se destacaba la necesidad crítica de compartir información sobre ciberincidentes y ciberamenazas para ayudar a lograr una ciberresiliencia mundial y enfrentar la naturaleza evolutiva de los ciberataques.

16.12 La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en la nota WP/145, puso énfasis en la importancia de estar a la altura de las amenazas nuevas y emergentes y de preparar en forma proactiva medidas y textos de orientación para reducir los riesgos asociados a esas amenazas. En particular, la nota destacó el aumento de los ataques a la parte pública y las amenazas que representaban personas que no son pasajeros, como el personal aeroportuario. Reconociendo el avance alcanzado por la OACI en lo que respecta a la seguridad de las áreas de la parte pública de los

aeropuertos, como lo evidenciaba la medida tomada recientemente de elevar la categoría de las disposiciones conexas del Anexo 17 de métodos recomendados a normas, en la nota se solicitaban actividades de creación de capacidades para asistir a los Estados miembros a enfrentar amenazas internas.

16.13 En la nota WP/175, Singapur, en nombre de 22 Estados miembros, puso énfasis en la importancia crítica de enfrentar los desafíos de las ciberamenazas. Basándose en las cuestiones clave analizadas durante la Conferencia de ciberseguridad de la aviación civil celebrada en Singapur en julio de 2015, en la nota se proponía una serie de posibles medidas que podían emprender los encargados de la reglamentación y las partes interesadas dentro de un marco preestablecido y bajo el liderazgo de la OACI. En particular, se pidió que los organismos compartieran información y mejores prácticas en materia de ciberseguridad de la aviación civil para ayudar a los Estados y a las partes interesadas a que, en forma conjunta y colectiva, detectasen las tendencias, identificasen las amenazas y definieran medidas eficaces para combatirlas.

16.14 En la nota WP/177, los Estados Unidos destacaron la experiencia en realizar autoanálisis en seguridad de la aviación. Se proponía que una de las prioridades más altas en materia de seguridad de la aviación durante el próximo trienio fuera centrarse en refinar y aprovechar las herramientas de que disponían los Estados para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y evaluar los sistemas de seguridad. Dichas herramientas podían incluir información o mejores prácticas sobre cómo mejorar las autoevaluaciones como parte de los programas nacionales de control de calidad para la seguridad de la aviación. El análisis de las causas subyacentes sobre datos de cumplimiento podía denotar problemas de aplicación sistémicos que requirieran atención a nivel fundacional.

16.15 Si bien la OACI y sus Estados miembros se habían centrado tradicionalmente en la identificación de las amenazas externas que enfrentaba el entorno de la aviación civil, en la nota WP/180 de Estados Unidos se señalaba que los sistemas de aviación seguían siendo vulnerables a los riesgos que planteaban los elementos internos, que existían en casi todas las industrias, incluida la aviación civil. En la nota se instaba a las organizaciones de aviación civil y otras organizaciones a que siguieran con sus iniciativas para reconocer, comprender y aplicar medidas apropiadas que permitieran abordar los riesgos que representaban los elementos internos y reforzar la seguridad en apoyo directo del Anexo 17 – *Seguridad*, Capítulo 4, de la OACI, teniendo en cuenta la experiencia de Estados Unidos para enfrentar y gestionar el riesgo interno.

16.16 En la nota WP/184 de Sudáfrica, se señaló que era necesario reconocer de mejor manera las medidas de seguridad de la aviación equivalentes en relación con la aplicación de controles de seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG) y bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB). Si bien se reconocía el derecho fundamental de los Estados miembros de restringir el transporte de los LAG que pasaban por su territorio, en la nota se alentaba el reconocimiento mutuo de medidas equivalentes y más colaboración entre los Estados a este respecto.

16.17 La Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), en la nota WP/187, subrayó la importancia de la protección de toda la información digital y los sistemas dentro de las redes de la aviación y pidió que hubiera más coordinación entre las numerosas comunidades de la aviación mediante el uso de los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones (TIC).

En la nota se reconocía que la protección de los activos pertinentes contra ciberataques podía llevarse a cabo de diferente manera dentro del sistema de aviación, según las prioridades de las partes interesadas. Al respecto, en la nota se proponía un enfoque común para abordar los problemas de ciberseguridad con el que debería cumplirse para que la ciberseguridad quedase plenamente integrada en los programas de seguridad de la aviación nacionales, regionales e internacionales.

16.18 En la nota WP/198, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) respaldó las medidas adoptadas por la OACI con respecto a la seguridad de la parte pública e identificó un número de medidas clave que se consideraban críticas para la seguridad de las áreas públicas de los aeropuertos, incluyendo mecanismos para compartir de mejor manera la información sobre amenazas entre las entidades pertinentes, por ejemplo, aquellas encargadas del orden público local, las agencias de servicios de inteligencia y los aeropuertos. En la nota se advertía enfáticamente que podía haber interpretaciones erróneas de lo que constituyen áreas de la parte pública entre los aeropuertos, las agencias, las autoridades y los Estados. Asimismo, se cuestionaba la implantación de puestos de inspección de pasajeros en la entrada de las terminales aeroportuarias, lo cual podía generar nuevos puntos vulnerables y blancos al congregarse un mayor número de personas.

16.19 A raíz de la experiencia adquirida con una reciente auditoría realizada en el marco del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (CMA del USAP), en la nota WP/219 la India señaló que no están claros los fundamentos de algunas preguntas del protocolo (PQ) relativas a los SARPS del Anexo 17. En la nota se pretendía reducir la brecha entre las PQ y los reglamentos recomendando la incorporación de nuevos SARPS y la supresión de algunas PQ.

16.20 En la nota WP/254, Nigeria se refirió a los problemas a escala mundial relacionados con la aplicación de la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG). En la nota se sostenía que la ausencia de armonización de las políticas y la falta de intercambio de información sobre tecnología de inspección constituían el desafío clave que debía enfrentarse para levantar las restricciones relativas al transporte de LAG.

16.21 En la nota WP/310, la Federación de Rusia respaldaba la aprobación por el Consejo de la OACI de la Enmienda 15 del Anexo 17 – *Seguridad*, con la que se introdujeron normas nuevas y actualizadas para mitigar la amenaza que representa la parte pública de los aeropuertos. En la nota se proponía también que se introdujera una nueva norma para instalar a la entrada de la parte pública equipo de rayos X, detectores de metales fijos y portátiles, y detectores de explosivos para la inspección preliminar de todas las personas que ingresaran a los locales de la terminal, así como que se desarrollase material de orientación adicional.

16.22 En la nota WP/311, la Federación de Rusia proponía la utilización de un sistema de vigilancia por vídeo en las aeronaves de pasajeros y en los puestos de estacionamiento de aeronaves a fin de lograr el objetivo de vigilancia para la prevención e investigación de actos de interferencia ilícita. En la nota se describían las ventajas que aportaba el equipamiento de las aeronaves con estos sistemas de vigilancia y se pedía que el Consejo de la OACI considerase la necesidad de elaborar requisitos a este respecto.

16.23 En la nota WP/312, la Federación de Rusia ofrecía una reseña sobre su marco de reglamentación de seguridad de la aviación en el que se tenían en cuenta las vulnerabilidades

inherentes de sus infraestructuras de aviación civil y se determinaban las medidas de seguridad apropiadas ajustándose a una categorización establecida para dichas estructuras. En la nota se pedía a los Estados que siguieran intercambiando información para reforzar la seguridad de la aviación, y de sus asociados e infraestructuras.

16.24 En la nota WP/315, Colombia describía la labor del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación OACI/CLAC con respecto a los sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS). En la nota se destacaba el compromiso del grupo con el desarrollo de un SeMS en el marco de un programa nacional para la implementación de la gestión de la seguridad de la aviación, en un esfuerzo por fortalecer la seguridad de la aviación en la región y fuera de ella. Con este objetivo, el grupo invitó a los Estados miembros a respaldar la iniciativa mediante el aporte de experiencia técnica.

16.25 En la nota WP/327, Venezuela (República Bolivariana de) señalaba con preocupación la falta de información nueva con respecto a LAG observada en los últimos años y, en particular, la ausencia de normas conexas en el Anexo 17 – *Seguridad*. La introducción de normas al respecto ayudaría a garantizar la adopción de un solo enfoque internacional para la aplicación de medidas y controles en relación con los LAG.

16.26 En la nota WP/330, Panamá se refería a la experiencia relativa a las iniciativas regionales para establecer un sistema de control de seguridad único (OSS) basándose en orientación de la OACI y pedía que la Asamblea apoyara estas iniciativas en las regiones NACC/SAM.

16.27 En una nota de información (WP/361), China destacaba los esfuerzos para emprender evaluaciones del riesgo de seguridad de la aviación en las sucursales en el extranjero de los transportistas aéreos de China, los aeropuertos con destinos en el extranjero, y los transportistas extranjeros que realizaban los vuelos a China.

16.28 En una nota de información (WP/136), la India describió los esfuerzos que realizaba para contar con sistemas de control de acceso biométricos en todos sus aeropuertos, con el fin de robustecer la arquitectura de seguridad de los aeropuertos en la India.

16.29 En una nota de información (WP/238), Indonesia informaba sobre el avance respecto del marco de políticas de seguridad de la aviación y la aplicación de estrategias de seguridad de la aviación en el Estado, destacando las iniciativas en este ámbito diseñadas para evitar los actos de interferencia ilícita.

16.30 En una nota de información (WP/131), España proporcionaba información sobre la seguridad de la aviación en los aeropuertos españoles y sus instalaciones de navegación aérea, y las medidas de seguridad correspondientes a cada nivel de amenaza.

16.31 En una nota de información (WP/132), España señalaba sus actividades legislativas respecto a sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y describía las condiciones operacionales para los diferentes tipos y actividades de RPAS y los requisitos específicos para los operadores de RPAS.



16.32 En una nota de información (WP/373), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) describía el progreso realizado desde la última Asamblea en proyectos conjuntos OACI-OMA con respecto a la seguridad de la carga y la facilitación.

## **Análisis**

### *Marco mundial*

16.33 El Comité tomó nota con satisfacción de la implantación del ICASS durante el trienio 2014-2016, y apoyó la continuación del ICASS propuesta para el trienio 2017-2019 sobre la base de la nota WP/14, hasta que fuera reemplazado por el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

16.34 Dado que la situación actual de amenazas y riesgos exigía que la seguridad de la aviación continuara siendo de alta prioridad para los Estados, y en consonancia con las observaciones de varios Estados miembros en las que se citaba la Resolución 2309 como herramienta fundamental de impulso a las prioridades en materia de seguridad de la aviación, el Comité apoyó el desarrollo acelerado del GASeP basado en los conceptos descritos en la nota WP/15, reconociendo con agradecimiento el apoyo y las contribuciones de los Estados y la industria para asegurar la elaboración oportuna del Plan, incluso la convocatoria de expertos para prestar ayuda en la redacción. Los delegados apoyaron las propuestas para que un proyecto de plan estuviera disponible para su examen por la 28ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, programada para 2017.

16.35 Reconociendo la importancia de las consultas con los Estados y las partes interesadas, el Comité instó a la OACI a que asegurara la participación articulada del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación en la elaboración del GASeP, y también a que considerara la utilización de otras formas de apoyo estatal, por ejemplo, por medio del aporte de expertos en la materia.

### *Prioridades estratégicas para el próximo trienio*

16.36 Hubo amplio acuerdo en el Comité respecto a que, dada la situación de amenazas y riesgos en rápida evolución, las prioridades de políticas para el próximo trienio deberían concentrarse en lo siguiente:

- a) reforzar el esfuerzo de los Estados, la industria y otras partes interesadas para asegurar la aplicación efectiva y sostenible del Anexo 17 — *Seguridad* y los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* relacionados con la seguridad;
- b) continuar adoptando medidas apropiadas para abordar y mitigar el riesgo que presentan las personas que no son pasajeros y que tienen acceso a las aeronaves o a zonas y artículos delicados, y alentar un mayor intercambio de información y el intercambio de herramientas útiles y otras directrices sobre este asunto dentro de la comunidad de la aviación;
- c) acrecentar el conocimiento y la capacidad de desarrollar y utilizar las herramientas analíticas y técnicas necesarias para realizar autoevaluaciones para la aplicación efectiva de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación; orientaciones adicionales; medidas de instrucción; y

otras herramientas de apoyo a la mejora en la aplicación de medidas de seguridad y sistemas de control de calidad efectivos;

d) aumentar la cooperación internacional en situaciones de intensificación de la amenaza para asegurar la aplicación efectiva de medidas adicionales;

e) perfeccionar la metodología del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para asegurar que continúa proporcionando una imagen fiable de las normas de las medidas de seguridad en el terreno; y

f) continuar mejorando la eficacia de las actividades de creación de capacidad asegurando con ello una mayor capacidad de los Estados para rectificar deficiencias.

### *Ciberseguridad*

16.37 Reconociendo la urgencia e importancia de proteger las infraestructuras fundamentales de la aviación civil, los datos y los sistemas de tecnología de la información y la comunicación de las ciberamenazas, el Comité convino en que era necesario un enfoque coordinado para alcanzar una capacidad de resiliencia aceptable y adecuada a nivel mundial. En este sentido, el Comité acogió con beneplácito las medidas propuestas en la nota de estudio WP/175 y, en particular, la creación de un marco mundial para las partes interesadas de la aviación civil con miras a abordar la ciberseguridad aplicando un enfoque intersectorial y horizontal. El Comité alentó además a los Estados y a las partes interesadas del sector a establecer asociaciones y mecanismos gubernamentales o industriales, a nivel nacional e internacional, y a participar en ellos, con miras al intercambio sistemático de información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias e iniciativas de atenuación.

16.38 A la luz de lo anterior, el Comité examinó el proyecto de resolución titulado *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, propuesto por el consejo como medio de demostrar la voluntad de la OACI y el sector de hacer frente a las ciberamenazas aplicando un enfoque de colaboración, armonizado y mundial. Reconociendo la necesidad de promover una estrategia sistemática y coherente para la lucha contra las ciberamenazas y los ciberriesgos, el Comité expresó su apoyo unánime al proyecto de resolución.

### *Seguridad de la parte pública*

16.39 Al examinar la amenaza planteada a las zonas de la parte pública de los aeropuertos, el Comité observó con satisfacción que las normas nuevas y revisadas del Anexo 17— *Seguridad* propuestas estaban encaminadas a la evaluación de riesgos y a la coordinación eficaz y la movilización de recursos entre entidades pertinentes para abordar cuestiones relativas a la parte pública en lugar de prescribir determinados enfoques o respuestas. A tal fin, muchos Estados y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) advirtieron del desplazamiento o el surgimiento de vulnerabilidades a la hora de aplicar medidas de seguridad de la parte pública. El Comité convino en que esas medidas se fundamentaran en evaluaciones de riesgo llevadas a cabo por autoridades pertinentes. El Comité opinó por tanto que la identificación de zonas de la parte pública y la elaboración de orientaciones y material didáctico al respecto deberían ser coherentes con los enfoques y principios contenidos en los SARP de la OACI, tomando en consideración la práctica existente.

### *Medidas para mitigar las amenazas de infiltrados*

16.40 Reconociendo que la aviación civil sigue siendo vulnerable a las amenazas planteadas por infiltrados, el Comité convino en que los Estados utilizaran e intercambiaran las orientaciones y mejores prácticas existentes diseñadas para mitigar esta creciente amenaza. El Comité convino además en que la OACI y sus Estados miembros habían de desempeñar una función determinante a fin de garantizar que la comunidad aeronáutica estuviera mejor equipada para entender y gestionar el alcance de los ataques promovidos por infiltrados contra el sistema de aviación. El Comité recordó a continuación que los textos de orientación en la materia estaban disponibles en el Manual de la OACI sobre la Seguridad de la Aviación (Doc 8973 - Restringido) y recomendó que se actualizara, según procediera, para dar cuenta de la evolución de esta amenaza.

### *Líquidos, aerosoles y geles*

16.41 El Comité reconoció que el uso de explosivos líquidos seguía siendo un problema de seguridad de la aviación importante y tomó nota de las cuestiones planteadas por Sudáfrica y Nigeria en las notas WP/184 y WP/254, respectivamente, sobre la armonización de las políticas, el intercambio de información y la elaboración urgente de orientaciones y material didáctico sobre medidas de control de la seguridad para líquidos, aerosoles y geles (LAG). Al tiempo que reconocía el derecho fundamental de los Estados miembros a restringir el transporte de LAG que transitasen por sus territorios, el Comité fomentó además el reconocimiento mutuo de medidas equivalentes mediante una mayor colaboración entre Estados. Varios Estados miembros expresaron su apoyo a estas iniciativas y, en ese sentido, el Comité remitió estos asuntos al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que siguiera trabajando teniendo en cuenta estas notas.

16.42 El Comité examinó la propuesta formulada por Venezuela (República Bolivariana de) en la nota WP/327 de introducir una nueva norma en el Anexo 17— *Seguridad* sobre los controles de seguridad, entre los que podían incluirse la inspección, que deben aplicarse a los LAG al penetrar en zonas de seguridad restringidas (SRA) de los aeropuertos. Se convino en que las propuestas de introducción de normas adicionales se remitieran al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que las examinara y debatiera.

### *Anexo 17 y textos de orientación conexos*

16.43 El Comité tomó nota de las propuestas de SARPS adicionales en las esferas de la instrucción, el control de calidad, los oficiales de seguridad de a bordo, la seguridad de los suministros a bordo de la aeronave y la detección del comportamiento, en un esfuerzo por tender puentes entre los SARPS relacionados con la seguridad y las preguntas del protocolo del USAP. El Comité consideró que los análisis técnicos sobre las revisiones propuestas de los SARPS y los textos de orientación conexos se examinarían mejor en el seno del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación.

16.44 El Comité tomó nota de una propuesta para incluir sistemas de grabación de vídeo vigilancia de las aeronaves en sus puestos de estacionamiento en el Anexo 17— *Seguridad*; al mismo tiempo, reconoció que esta cuestión estaba bajo examen por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y que seguía siendo pertinente para otros Grupos de expertos de la OACI.

*Otras cuestiones normativas*

16.45 El Comité elogió los esfuerzos realizados para implantar un sistema de control de seguridad único en las regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM), y las medidas adoptadas para la consecución de este objetivo. Los delegados reconocieron la importancia de alcanzar un equilibrio apropiado entre la eficacia de las medidas de seguridad y la facilitación, la función desempeñada por la OACI en la promoción de mecanismos de control de seguridad únicos que deberían basarse en un proceso de validación acordado integral y continuo y el intercambio eficaz de información sobre sus respectivos recursos de sistemas de seguridad de la aviación y otros principios según se describen en el Manual de la OACI sobre la Seguridad de la Aviación (Doc 8973 - Restringido).

16.46 Se expresó un amplio apoyo a que se alentara a los Estados a introducir un enfoque de sistema de gestión de la seguridad de la aviación en el marco de un programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), en la medida posible.

16.47 Tras completar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité acordó presentar, con miras a su aprobación por la Plenaria, la Resolución 16/1, que contenía una *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* revisada, teniendo en cuenta las enmiendas propuestas por el Comité, y la Resolución 16/2, sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.

**Resolución 16/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con 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 A38-15 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 A38-15, Apéndices A a I inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 39º 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 39º 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 A38-15.

## 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, perjudica 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* los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la OMA sobre el mejoramiento de la seguridad y la facilitación de la carga aérea, celebradas en Singapur en julio de 2012, en Manama, Bahrein, en abril de 2014 y en Kuala Lumpur, Malasia, en julio de 2016;

*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;

*Tomando nota con satisfacción* de las medidas adoptadas para implantar la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) 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;

*Consciente* del valor de lo aprendido con la implantación de la ICASS, que ha proporcionado las bases y un fundamento sólido para enfrentar las dificultades actuales y futuras en materia de seguridad de la aviación y debería utilizarse para elaborar el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP), que constituirá el futuro marco mundial para mejorar progresivamente la seguridad de la aviación;

*Consciente* de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas – Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación;

*Reconociendo* la importancia de llevar a cabo consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del GASeP; y

*Reconociendo* que es necesario que la Organización siga aplicando la ICASS hasta que el GASeP se haya terminado de desarrollar y haya sido aprobado para su implantación.

*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 todos 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 ICASS, 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 ICASS durante el trienio de 2014-2016;

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 ICASS;

9. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la ICASS al establecer el GAsEP con base en metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y con el respaldo de indicadores concretos y conmensurables para que sirvan de guía a la OACI, los Estados y las partes interesadas en garantizar el mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación; y

10. *Encarga* al Consejo que pida al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que prepare en forma expedita el GAsEP y presente el plan al Consejo para su aprobación y consulta con los Estados miembros y las partes interesadas clave para el segundo semestre de 2017;

11. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en consultas mundiales y regionales a fin de que el GAsEP sea verdaderamente un plan mundial y refleje las aspiraciones, necesidades y prioridades nacionales y regionales.

## 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 de derecho aeronáutico internacional*

*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), por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) 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), en el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010), y en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014), 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 <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 los instrumentos de derecho internacional antes mencionados a que pongan en práctica los principios de dichos instrumentos incluso antes de que los ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a los mismos, 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 a la Secretaria 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*, en el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves de 2014* 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, y para proteger a la aviación civil contra los ciberataques y las amenazas a las áreas de la parte pública de los aeropuertos, así como contra los ataques llevados a cabo o facilitados por infiltrados;

*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 apliquen 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 es necesario emplear un conjunto amplio de estrategias y herramientas de gestión de riesgos para armonizar las medidas de seguridad con los riesgos de seguridad a fin de garantizar la eficacia y sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación;

*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;

*3bis. Reitera* la responsabilidad de todos los Estados respecto de implantar medidas eficaces de seguridad de la aviación dentro de sus territorios, teniendo en cuenta la evolución de las amenazas;

4. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen de manera plena y sostenida las disposiciones

del Anexo 17 — *Seguridad* y las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación a fin de intensificar 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 rectifiquen con carácter urgente toda laguna o deficiencia, 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 — Distribución limitada) de la OACI y otros textos de orientación relacionados con la seguridad de la aviación 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 de cadena de suministro global 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 pilotadas a distancia, a fin de prevenir la interferencia ilícita;
  - i) garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos para la aviación civil en el espacio aéreo y que los Estados proporcionen oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil; y
  - j) atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para:
    - i. mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de contar con medidas eficaces y sostenibles de seguridad de la aviación y la facilitación de los pasajeros;
    - ii. implantar un conjunto de medidas basadas en riesgos que sean flexibles y prácticas, con responsabilidades claramente definidas entre los actores pertinentes;
    - iii. evitar la creación de áreas de gran concentración de personas en el interior o cerca de la terminal; y
    - iv. mantener una cultura de vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia constantes de manera coordinada frente a la evolución de las amenazas; y
  - k) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas.
8. *Exhorta* a los Estados miembros a mejorar el uso de los mecanismos de intercambio de información, en particular el uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reforzar la seguridad de la aviación y 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. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que:

- a) se asegure de 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 restringida, 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;

12. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que actualice y enmiende a intervalos

apropiados el Manual de seguridad de la aviación y elabore, según resulte necesario, nuevos textos de orientación, incluidos 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;

13. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos de la *Declaración de la 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 contenidas en el Anexo 17 o en todo otro documento de la OACI;

14. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria 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

15. *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 asegurarse de 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, y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 2014;
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 entregar inmediatamente a las autoridades competentes a 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 de la OACI sobre actos de interferencia ilícita 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 a la Secretaria 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 a la Secretaria General que, conjuntamente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, supervise, reúna, 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 A38-15, Apéndice E;

*Considerando* que uno de los objetivos primordiales de la Organización continúa siendo el de garantizar la 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 garantizar 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 del USAP es 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 divulgación 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;

*Considerando* la aprobación por el Consejo de la aplicación de un enfoque de observación continua (CMA) respecto del USAP después de completarse el segundo ciclo de auditorías en 2013; y

*Considerando* que la plena implantación del USAP-CMA se inició el 1 de enero de 2015;

*Recordando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que informara acerca de la implantación general del USAP-CMA;

*La Asamblea:*

1. *Toma nota con satisfacción* de 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;

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. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP y 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 relacionados con la seguridad de la aviación y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
4. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaría de la OACI que examine el alcance y la metodología del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación, en consulta con los Estados miembros, a fin de asegurarse de que ofrezca información fiable a los Estados miembros en lo que respecta a la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación en tierra, y de que la metodología tome en consideración un enfoque basado en los riesgos para la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación;
5. *Hace suyo* el criterio de un nivel limitado de divulgación 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 de la aviación (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 a la Secretaria 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. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que asistan en proporcionar recursos de desarrollo de capacidades específicas y eficaces, instrucción y otros recursos necesarios, así como asistencia técnica, transferencia de tecnología y programas, cuando se necesiten, para que todos los Estados puedan lograr un régimen perfeccionado y eficaz de seguridad de la aviación;
4. *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 del Anexo 17, 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;
5. *Invita* a los Estados miembros a que también consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
6. *Insta* a la OACI, 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;
7. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que facilite la coordinación de los programas y actividades de asistencia mediante la recopilación de información relacionada con tales iniciativas;

8. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI;
9. *Insta* a los Estados miembros y a las partes interesadas a asociarse para la organización y el desarrollo de actividades de creación de capacidad y a documentar los compromisos contraídos por cada una de las partes;
10. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que mejore 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 otros métodos de instrucción en seguridad de la aviación, por ejemplo, la capacitación por computadora y el uso de métodos de aprendizaje combinados;
11. *Insta* 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, incluidos, entre otros, los ASTP y los seminarios prácticos de seguridad de la aviación;
12. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que supervise, desarrolle, promueva y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) a fin de garantizar que se mantengan los niveles de instrucción y cooperación adecuados;
13. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación; y
14. *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 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 a la Secretaria 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 parte de los Estados y las organizaciones internacionales y regionales afectadas;

*La Asamblea:*

1. *Invita* a la Organización de Servicios de Navegación Aérea 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 Africana (UA), a la Unión Europea (UE), a la Comisión Árabe de Aviación Civil (ACAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAAC), 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 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**  
(adoptada por la Asamblea en su 37º período de sesiones)

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.

### **Resolución 16/2: Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil**

*Considerando* que el sistema de aviación mundial es un sistema altamente complejo e integrado que comprende tecnología de la información y las comunicaciones de carácter crítico para la seguridad y protección de las operaciones de aviación civil;

*Observando* que el sector de la aviación depende cada vez más de la disponibilidad de sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones, así como de la integridad y confidencialidad de los datos;

*Consciente* de que la amenaza planteada por los incidentes que afectan a la ciberseguridad en la aviación civil evoluciona rápida y continuamente, que quienes montan esas amenazas lo hacen con la intención de causar daño, buscando interrumpir las actividades y robar información por razones políticas, económicas o de otra índole, y que la amenaza puede mutar fácilmente hasta llegar a afectar sistemas críticos de la aviación civil en todo el mundo;

*Reconociendo* que no todos los problemas de ciberseguridad que afectan a la seguridad operacional de la aviación civil se relacionan con actos ilícitos y/o intencionales, y que en consecuencia deberían resolverse instrumentando sistemas de gestión de la seguridad operacional;

*Reafirmando* la importancia y urgencia de proteger de ciberamenazas a los sistemas de



infraestructura de la aviación civil y los datos críticos;

*Considerando* la necesidad de trabajar en colaboración en pro del desarrollo de un marco mundial eficaz y coordinado para que las partes interesadas de la aviación civil aborden los retos de la ciberseguridad, junto con medidas de corto plazo para aumentar la resiliencia del sistema de aviación mundial ante las ciberamenazas que atenten contra la seguridad operacional de la aviación civil;

*Destacando* el valor de las iniciativas, los planes de acción, las publicaciones y demás medios concebidos para abordar los problemas de ciberseguridad en colaboración y de forma integral;

*Recordando* las iniciativas de quienes dirigen el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la OACI, quienes reconocieron la necesidad de trabajar juntos y guiarse por una misma visión, estrategia y hoja de ruta para reforzar el sistema de aviación mundial y hacerlo resiliente ante las ciberamenazas; y

*Reconociendo* la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados y las partes interesadas de la industria a adoptar las medidas siguientes para contrarrestar las ciberamenazas a la aviación civil:

- a) identificar las amenazas y los riesgos de posibles incidentes de ciberseguridad en las operaciones y los sistemas críticos de la aviación civil y las graves consecuencias que pueden resultar de tales incidentes;
- b) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
- c) fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar cuáles bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso protegerlos;
- d) fomentar la coordinación entre gobierno e industria con respecto a las estrategias, políticas y planes de ciberseguridad de la aviación, así como el intercambio de información para ayudar a identificar las vulnerabilidades críticas que sea necesario resolver;
- e) formar y participar en asociaciones y mecanismos público-privados entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
- f) sobre la base de una interpretación común de las ciberamenazas y riesgos, adoptar un enfoque flexible y basado en el riesgo para proteger los sistemas de aviación críticos mediante la

implantación de sistemas de gestión de la ciberseguridad;

- g) fomentar una sólida cultura de la ciberseguridad en todos los aspectos al interior de los organismos nacionales y en todo el sector de la aviación;
- h) determinar las consecuencias jurídicas de los actos que comprometen la seguridad operacional de la aviación explotando vulnerabilidades cibernéticas;
- i) promover la elaboración y aplicación de normas internacionales, estrategias y mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones que se usan en la aviación civil de interferencias que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil;
- j) establecer políticas y destinar recursos cuando sea necesario para garantizar que los sistemas de aviación críticos tengan una arquitectura diseñada para ser segura; que sean resilientes; que tengan métodos seguros de transferencia de datos que garanticen su integridad y confidencialidad; que tengan métodos de vigilancia, detección y notificación de incidentes y que se lleven a cabo análisis forenses de los incidentes; y
- k) colaborar en el desarrollo del marco de ciberseguridad de la OACI adoptando un enfoque abarcador, transversal y funcional que integre la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

2. *Encarga* a la Secretaria General que:

- a) ayude y facilite la tarea de los Estados y la industria para la adopción de estas medidas; y
- b) se asegure de que los asuntos de ciberseguridad reciban plena atención y se los coordine en todas las disciplinas pertinentes dentro de la OACI.

**Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)**

17.1 En su quinta sesión, el Comité Ejecutivo consideró el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA). El Consejo informó sobre la ejecución general del programa desde su creación en enero de 2015 (WP/20, Revisión núm. 1), y además se presentaron otras cuatro notas de estudio de Estados y observadores (WP/151, WP/224, WP/316 y WP/371).

17.2 En la nota WP/20, Revisión núm. 1, el Consejo informó sobre la ejecución del USAP-CMA, con indicación del nivel promedio de aplicación de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación, proponiendo que se mantuviera el apoyo al USAP a través de adscripciones de expertos por períodos cortos y largos y participación en cursos de formación y seminarios.

17.3 La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) presentó la nota WP/151, en la que en nombre de sus Estados miembros reiteraba la necesidad de mantener niveles de divulgación de los resultados de las auditorías USAP consecuentes con el Método recomendado 2.4.5 del Anexo 17 – *Seguridad*, tomando en consideración los riesgos y beneficios de divulgar esa información, e instaba a la OACI a seguir dando

asistencia a los Estados que exhiban bajos niveles de cumplimiento de las normas del Anexo 17 y las disposiciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*.

17.4 La Federación de Rusia presentó la nota WP/316, en la que proponía que la Asamblea afirmara que cada Estado es libre de compartir los resultados de las auditorías siguiendo el criterio de limitar el nivel de divulgación y manteniendo el principio de confidencialidad, y de decidir si deben compartirse los resultados de sus auditorías en el sitio web seguro USAP.

17.5 En una nota de información (WP/224), Indonesia reseñó su experiencia de auditoría USAP-CMA y a modo de conclusión extrajo algunas enseñanzas del proceso.

17.6 En una nota de información (WP/371), China brindó una explicación de su Programa nacional de auditoría de la seguridad de la aviación establecido en 2004. El programa, que se aplica a los aeropuertos y explotadores de aeronaves, es sostenible y basado en el riesgo y está integrado con la certificación de sistemas de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS). Con este programa se han reforzado sensiblemente la gestión de la seguridad y las condiciones generales de seguridad del sistema de aviación civil chino.

17.7 El Comité expresó su apoyo al USAP-CMA, reconoció su importancia como elemento que contribuye a la efectividad y sostenibilidad del sistema mundial de seguridad de la aviación e instó a los Estados a seguir sosteniendo el programa de auditoría a través de la adscripción de expertos, suscribiendo el memorando de acuerdo (MoU) para las auditorías y participando en cursos y seminarios de formación.

17.8 El Comité manifestó preocupación por el hecho de que el programa de auditoría en su formato actual se concentra principalmente en los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación y no se ocupa en suficiente detalle o profundidad de la aplicación práctica de las medidas de seguridad. Por tal motivo, tuvo amplio consenso la idea de que la OACI, en consulta con los Estados miembros, debería reexaminar tanto el alcance como los métodos del USAP-CMA para que ofrezca mayores certezas sobre la aplicación práctica de las medidas de seguridad y para que la metodología considere los criterios basados en el riesgo para la aplicación de medidas de seguridad de la aviación. Se decidió que el grupo de estudio de la Secretaría que se ocupa del USAP-CMA sería adecuado para llevar adelante ese examen. Debería examinarse y actualizarse, según proceda, la composición del grupo de estudio de la Secretaría, con miras a una representación adecuada de todas las partes interesadas.

17.9 En lo relativo a la divulgación de los resultados de las auditorías, distintos miembros del Comité expresaron opiniones divergentes sobre la mejor forma de encontrar el equilibrio justo entre poner la información a disposición de todos los Estados que necesiten conocerla y proteger la confidencialidad de los resultados de auditoría. La confidencialidad es importante para evitar que se divulgue información que podría ser delicada y a la vez respetar la soberanía de los Estados. Se acordó que el mencionado grupo de estudio de la Secretaría también podría ser un foro apropiado para profundizar este análisis. Numerosos miembros también señalaron que, en cualquier caso, esa información debería estar disponible para aquellos Estados que reciben vuelos de otros Estados en forma bilateral, y recordaron las conclusiones al respecto del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación.

El Comité también llamó a la OACI a seguir dando ayuda puntual a los Estados con bajos niveles de aplicación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación y de las normas de la OACI sobre seguridad de la aviación.

**Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)**

18.1 En sus sesiones quinta y sexta, el Comité Ejecutivo examinó la cuestión del apoyo a la implantación y el desarrollo – Seguridad de la aviación. La nota WP/21 presentada por el Consejo informa sobre el grado de avance del Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL) desde su creación en mayo de 2015, y como conclusión propone que se lo siga apoyando y se insta a los Estados a realizar aportes en especie o de otra índole para sostener su ejecución.

18.2 La nota WP/28 se consideró al analizar la cuestión 20, por lo que no volvió a examinarse en el marco de esta cuestión 18.

18.3 En la nota WP/258, Revisión Núm. 1, Kazajstán y la Federación de Rusia proponen fortalecer la actuación en el ámbito de la seguridad operacional y la facilitación de la oficina de la OACI que atiende a la región Europa y Atlántico septentrional con la incorporación de un puesto de plantilla con cargo al presupuesto del Programa regular y el puesto AVSEC financiado con contribuciones voluntarias. Este último se convertiría en el trienio subsiguiente en un puesto financiado con cargo al presupuesto regular de la OACI.

18.4 La nota WP/351 del Consejo informa a la Asamblea de la adopción de la Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en la región de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y la región Oriente Medio (MID) de la OACI, solicitando que se tomen las medidas correspondientes para cumplir con sus disposiciones.

18.5 Singapur presentó la nota WP/185 revisada, en la que, en nombre de 28 Estados miembros y tres organizaciones internacionales, propone que la OACI elabore y dicte un seminario sobre mejores prácticas de seguridad de la carga aérea para que el personal que necesite más capacitación práctica tenga la oportunidad de aprender de las mejores prácticas de seguridad de la carga aérea que aplican los órganos reglamentarios y la industria en todo el mundo.

18.6 La CAFAC en nombre de sus 54 Estados miembros presentó la nota WP/164 revisada, donde se repasan los avances en la ejecución del Plan AFI SECFAL desde su creación y se invita a la Asamblea a que inste a la OACI a seguir ofreciendo su liderazgo y apoyo al plan AFI SECFAL, a colaborar con la CAFAC para fortalecer la capacidad de los expertos africanos del Grupo regional de seguridad de la aviación y facilitación – África (RASFALG-AFI) y a alentar a las otras regiones de la OACI a emular el enfoque del Plan AFI SECFAL, además de solicitar misiones de alto nivel de la OACI, en coordinación con la CAFAC, a aquellos Estados que tengan bajos índices de aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI.

18.7 En una nota de información (WP/446), la República Dominicana resumió sus avances en el ámbito de la seguridad de la aviación y su aporte al sistema mundial de seguridad de la aviación civil, y reafirmó su intención de seguir apoyando a la OACI y cooperando con su iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

18.8 Se puso en conocimiento del Comité que la nota WP/105 se examinaría al tratarse la cuestión 28.

18.9 El Comité Ejecutivo elogió el progreso logrado con la ejecución del Plan AFI SECFAL. En particular, y al puntualizar la importancia de contar con mecanismos de coordinación, destacó la relevancia de las metas de seguridad de la aviación y facilitación fijadas en África, la creación de una “reserva común” de expertos y los esfuerzos realizados para generar compromiso político. El Comité Ejecutivo respaldó todas las acciones descritas en las notas WP/21 y WP/164, incluido el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el Plan AFI SECFAL, e instó a los Estados miembros de la Región AFI a comprometerse con el logro de las metas y objetivos del plan. También destacó la necesidad de que la comunidad internacional colabore con el plan y trabaje con la OACI y la CAFAC para su ejecución.

18.10 En relación con la propuesta conjunta de Kazajstán y la Federación de Rusia de que se considere la conveniencia de aumentar la dotación de la oficina EUR/NAT de la OACI, con las fuentes de financiación indicadas, el Comité observó que la asignación y administración de los recursos de la Secretaría son prerrogativas de la Secretaria General.

18.11 El Comité celebró la adopción de la Declaración de Riad sobre la seguridad de la aviación y la facilitación y llamó a los Estados de la región de la CAAC y la región MID de la OACI a llevarla a la práctica. En ese sentido, también pidió que la OACI colabore estableciendo un Plan SECFAL para la región de la CAAC y la región MID de la OACI, tomando como base la experiencia con el Plan AFI SECFAL.

18.12 El Comité manifestó un amplio apoyo a la propuesta de Singapur de que la OACI instituya un seminario sobre mejores prácticas de seguridad de la carga aérea. La Secretaría valoró el esquema de seminario presentado y señaló que en materia de seguridad de la carga aérea el desarrollo de competencias humanas es una prioridad.

#### **Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)**

19.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo consideró las novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP) y el Anexo 9 — *Facilitación* basándose en los informes del Consejo presentados en las notas WP/19, WP/40 y WP/42 respectivamente. Además, tres notas de estudio fueron presentadas por Estados y Observadores: WP/191, WP/203 y WP/326.

19.2 En la nota WP/19, el Consejo describió las novedades que habían tenido lugar desde el 38º período de sesiones de la Asamblea en relación con el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y su utilización y propuso prioridades para el programa de trabajo relativo al PKD de la OACI con los resultados que se esperan del mismo durante el próximo trienio.

19.3 En la nota WP/40, el Consejo, al destacar el mandato y las prioridades actuales de la estrategia, informó acerca de las novedades en el programa desde la última Asamblea. Se concluyó proponiendo prioridades para la estrategia TRIP de la OACI y se expusieron los resultados previstos de su labor durante el próximo trienio.

19.4 En la nota WP/42, el Consejo presentó un informe sobre las novedades relacionadas con el Anexo 9 — *Facilitación* desde la última Asamblea y las actuales

prioridades de trabajo del programa de facilitación (FAL) respecto al Anexo 9. En la conclusión de la nota se propusieron prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados esperados para el próximo trienio.

19.5 En la nota WP/191, Sudáfrica informó acerca de su iniciativa de incluir los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para combatir la trata de niños e invitó a la Asamblea a tomar nota de esta iniciativa y convenir en que la inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los hijos se incluya en el Plan de acción de la OACI y se remita al Grupo de expertos sobre facilitación (FALP) para su consideración.

19.6 En la nota WP/203 Indonesia, al pedir un mayor grado de aplicación de las normas PNRGOV elaboradas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la OACI para contar con una herramienta de análisis precisa y rápida que permita hacer frente al aumento de los riesgos y de las amenazas para la seguridad de aviación derivadas del crecimiento del tráfico aéreo, invitó a la Asamblea a promover la plena aplicación de las normas PNRGOV y pedir a las organizaciones involucradas que examinen las normas relativas a los mensajes PNRGOV, a través del grupo de trabajo PNRGOV, a efectos de que sean más accesibles en los diversos sistemas, incluyendo un entorno de fuentes abierto.

19.7 En la nota WP/326, el Brasil presentó un resumen de la experiencia brasileña con la regulación de la calidad de servicio en aeropuertos internacionales, teniendo en cuenta la aplicación del Anexo 9 — *Facilitación*, propuso la elaboración de la Norma 6.6 del Anexo 9 solicitando al Consejo que tome medidas para fomentar el estudio y la promoción de un programa de trabajo sobre facilitación y calidad de servicio en aeropuertos en los foros técnicos de la OACI e instó a los Estados miembros a tomar nota de la relevancia del asunto.

19.8 El Comité respaldó el programa de trabajo relativo al PKD de la OACI como se presentaba en la nota WP/19 e instó a todos los Estados miembros a participar en el PKD de la OACI y a utilizarlo activamente para validar y autenticar los pasaportes electrónicos.

19.9 Con respecto al párrafo 2.5 de la nota WP/40 que trata sobre elaboración de una hoja de ruta para el pasaporte electrónico, algunas delegaciones expresaron que no podían respaldar la introducción de una norma de la OACI relativa a los pasaportes electrónicos en vista de la onerosa carga que esto impondría en los pequeños Estados y la prioridad primordial de centrarse en lugar de ello en reforzar la gestión de la identificación a fin de garantizar que se expidan documentos de viaje seguros a las personas correctas. En lo atinente a las prioridades y resultados esperados para el próximo trienio en relación con la Estrategia TRIP de la OACI, se opinó que antes de elaborar una hoja de ruta para el TRIP de la OACI, deberían recabarse los comentarios de más Estados a fin de garantizar que la hoja de ruta refleje requisitos más amplios. Tras el debate, el Comité respaldó las prioridades propuestas para la Estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados para el trienio 2017-2019, presentados en el Apéndice D de la nota WP/40.

19.10 En relación con las prioridades propuestas para la labor del Programa FAL respecto al Anexo 9 y los resultados esperados para el próximo trienio que figuraban en el párrafo 3.3 de la nota WP/42, algunas delegaciones consideraron prematuro incluir la

elaboración de un “Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP)” como uno de los resultados esperados debido a que el Grupo de expertos FAL ha encargado a un grupo de trabajo que examine este asunto, y presente un informe sobre sus deliberaciones a la próxima reunión del Grupo de expertos. Habida cuenta del amplio apoyo expresado con respecto a la labor prevista que figuraba en el párrafo 3.3, el Comité respaldó las prioridades propuestas para el programa FAL con respecto al Anexo 9 – *Facilitación* y los resultados previstos para el trienio 2017-2019.

19.11 El Comité tomó nota de la iniciativa de Sudáfrica expuesta en la nota WP/191 de incluir los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para combatir la trata de niños, si bien algunas delegaciones opinaron que la inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños podría sumar complejidad a la expedición de pasaportes y los procesos de despacho fronterizo. Sin embargo, el Comité convino en que este asunto debería ser investigado más a fondo por expertos técnicos y remitido al Grupo técnico asesor sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP) y al Grupo de expertos sobre facilitación (FALP), para su consideración.

19.12 El Comité convino con la propuesta de Indonesia que figuraba en la nota WP/203 Revisada, de que el Consejo promoviera la plena aplicación de las normas PNRGOV. Al señalar que la responsabilidad del mantenimiento y control de los PNRGOV incumbía a la Organización Mundial de Aduanas, que trabajaba sobre este asunto en colaboración con la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, el Comité también convino en que las organizaciones deberían examinar los mensajes PNRGOV cuando fuese necesario. El Comité también tomó nota de que el PNRGOV funciona en un entorno de fuentes abierto y accesible a todos los Estados.

19.13 En relación con el asunto tratado en la nota WP/326, presentada por el Brasil, el Comité estuvo de acuerdo con la propuesta de instar a los Estados miembros a tomar nota de la relevancia de este asunto. El Comité también pidió al Consejo que fomentara el estudio de la calidad de servicio en aeropuertos en los foros técnicos de la OACI, teniendo en cuenta la labor ya realizada por el Consejo Internacional de Aeropuertos y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional.

19.14 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité consideró las revisiones propuestas a la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* presentada en la nota WP/41, que contenía una versión revisada de un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea (Resolución 19/1).

19.15 Tras examinar la versión revisada del Proyecto de resolución, y después de enmendar los Apéndices B, C y D, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que adoptase la siguiente resolución que debería sustituir a la Resolución A38-16.

**Resolución 19/1: Declaración consolidada de las políticas 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 39º 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
- Apéndice D — Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

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 A38-16: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.



4.

## 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 miembros 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 miembros 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, especialmente 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 miembros 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) define el marco mundial 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 con la Resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados Miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todos, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

*Considerando* que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

*Considerando* que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

*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 está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

*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 es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, el uso de pasaportes válidos por impostores, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

*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 Miembros 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 miembros 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 los documentos de viaje de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 (“la Convención de 1951”) y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 (“la Convención de 1954”) deben expedir a los refugiados o personas apátridas que se encuentren legalmente en su territorio (véase el Artículo 28 de las dos Convenciones) y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

*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 miembros 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 implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores;
3. *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;
4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los pasaportes electrónicos, en particular mediante la lectura de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria 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;
6. *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;
7. *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 4;

8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención” o CTD) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
10. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
11. *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;
12. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
13. *Pide* al Consejo que siga explorando soluciones tecnológicas, tales como las puertas de embarque con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), para mejorar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y mejorar, al mismo tiempo, los procedimientos de despacho;
14. *Pide* al Consejo que actualice la *Guía para la emisión de documentos de viaje de la Convención de lectura mecánica para refugiados y personas apátridas* de la OACI y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR);
15. *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;
16. *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;
17. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI y a que utilicen la información disponible en dicho directorio para validar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
18. *Recuerda* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo que proporcionen, de manera rutinaria y oportuna, datos sobre documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;

19. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;

20. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD.

## 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 programas y comités nacionales de facilitación son 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;

*Considerando* que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

*Considerando* que el Anexo 9 contiene disposiciones para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;

*La Asamblea:*

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

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

3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias, mediante programas y 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;
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y 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;
5. *Insta* a los Estados miembros 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;
6. *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, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;
9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos 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
10. *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.

## APÉNDICE D

### Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

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

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2178 (2014), párrafo 9, exhorta a los Estados Miembros “a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre los pasajeros a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que compartan esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban.”;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en las terminales internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos; y
3. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros.

### **Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves– Política, normalización y apoyo a la implantación**

20.1.1 En su segunda 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 de las aeronaves, las emisiones de los motores de las aeronaves y el cambio climático (WP/28, WP/51 y WP/55 y Corrigendo núm. 1). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar 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* (WP/48 y Corrigendo núm. 1). Adicionalmente, se recibieron 11 notas presentadas por Estados y observadores:



WP/91, WP/152, WP/156, WP/170, WP/210 (Revisión núm. 1), WP/223, WP/225, WP/250 (Revisión núm. 1), WP/429, WP/430 y WP/447.

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

20.1.2 El Consejo presentó un informe (WP/51) acerca del avance de la OACI desde el 38º período de sesiones de la Asamblea con respecto a asuntos relacionados con la aviación civil y el medio ambiente, incluyendo las actividades de la Secretaría, el trabajo del CAEP y la cooperación con otras organizaciones. La nota contenía información detallada sobre el acuerdo de la CAEP/10 en cuanto a una nueva norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones propuesta para el Volumen III del Anexo 16 y una nueva norma sobre materia particulada no volátil (nvPM) para los motores de aeronaves propuesta para el Volumen II del Anexo 16. En la nota WP/51 se incluyó también información sobre el Doc 9184, *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2, Utilización del terreno y control del medio ambiente*, actualizado, una nueva circular sobre la participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación, y una reseña del análisis de los beneficios medioambientales de la implementación del Bloque 0 de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). En la nota se abordaron las últimas novedades en el trabajo de la OACI en relación con el ruido de las aeronaves, lo que incluyó la tarea continua para elaborar una nueva norma sobre ruido supersónico con respecto a las aeronaves futuras. Se proporcionó información detallada acerca de la intensa cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Marítima Internacional (OMI), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la participación en el proceso de elaboración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Se señaló que el Consejo estuvo de acuerdo con todas las recomendaciones de la reunión CAEP/10 y que se estaba consultando a los Estados con respecto a las enmiendas propuestas del Anexo 16, Volúmenes I y II, y la primera edición del nuevo Volumen III.

20.1.3 El Comité reconoció el progreso importante logrado por la OACI, en abordar la cuestión relativa al impacto del ruido, la calidad del aire local y las emisiones mundiales, y puso énfasis en la importancia de este trabajo técnico.

20.1.4 Conforme a lo solicitado por el 38º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentó la nota WP/55 y Corrigendo núm. 1, para informar sobre la evaluación del CAEP acerca de las tendencias medioambientales para el impacto presente y futuro del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves. A pesar de que se prevé que, para 2040, el tráfico aéreo internacional aumente 4,2 veces, se proyecta que el consumo de combustible aumente sólo entre 2,8 y 3,9 veces en el mismo período. Con respecto a los combustibles alternativos sostenibles, la incertidumbre es significativa cuando se trata de predecir la contribución de su utilización a largo plazo. No obstante, basándose en los escenarios evaluados por el CAEP, es posible que hasta el 100% de la demanda de combustible para reactores de la aviación internacional pueda satisfacerse para 2050. En este caso, basándose en los supuestos del análisis, las emisiones netas de CO<sub>2</sub> podrían reducirse en un 63%. El desarrollo futuro de los combustibles alternativos dependerá en gran medida de las políticas e incentivos que haya para estos combustibles y de la eficacia de su uso en términos ecológicos y económicos. El CAEP actualizó también las tendencias relativas a las emisiones que afectan a la calidad del aire local y el ruido de las aeronaves. En todos los casos, las tendencias demostraron que se espera que las emisiones de los motores de las aeronaves y el ruido de las aeronaves sigan aumentando en el futuro, pero a un ritmo más lento que aquel del crecimiento del tráfico. Con respecto al ruido de las aeronaves, se prevé que para 2030 ya no aumente al incrementarse el tráfico, en el marco de un escenario optimista de mejoras tecnológicas y operacionales.

20.1.5 El Comité reconoció que es importante contar con una sola base sólida de información para deliberar y tomar decisiones con sensatez. El Comité recomendó que se respalden las tendencias ambientales como base para tomar decisiones en asuntos de medio ambiente y que se proporcione información actualizada al respecto a la próxima Asamblea. El Comité también instó a los Estados a presentar datos para responder a la solicitud de la Asamblea de informar acerca de las emisiones de la aviación.

20.1.6 El Comité examinó también la nota WP/28, en la que se informaba sobre las actividades relativas al Programa de asistencia técnica de la OACI, considerando todos los Objetivos estratégicos de la Organización, comprendida la protección del medio ambiente. En la nota se incluyó información acerca de asistencia relativa al medio ambiente y las iniciativas de creación de capacidad, tales como las alianzas con la Unión Europea, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

20.1.7 En la nota WP/48 y el Corrigendo núm. 1, el Consejo presentó una propuesta para la revisión de 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*, atendiendo a las novedades que tuvieron lugar desde el 38º período de sesiones de la Asamblea. Las revisiones surgen principalmente de las actividades de la Secretaría y el trabajo del CAEP.

20.1.8 En la nota WP/91, presentada por Suiza, Eslovaquia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados Miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), recalcó que Europa ha adoptado un enfoque integral para mitigar el impacto ambiental de la aviación internacional y, como parte de ese enfoque, apoya plenamente las actividades permanentes que se realizan en la OACI. En la nota se reconoce y apoya el importante trabajo realizado por el CAEP y la necesidad de que el CAEP funcione de la manera más libre, inclusiva y transparente posible. Asimismo, se destaca la importancia de priorizar la aplicación de las normas recomendadas por la CAEP/10 relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la concentración en masa de nvPM de los motores de las aeronaves, así como que siga desarrollándose la norma sobre concentración de nvPM en masa y en número.

20.1.9 En la nota WP/225, Guatemala, en nombre de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), presentó información sobre las novedades relativas al medio ambiente y la aviación civil. Se incluyeron detalles acerca de la consolidación de visiones y orientaciones, de las distintas organizaciones de aviación civil, con respecto al medio ambiente y la aviación civil en América Latina. En la nota se invitó a la Asamblea a incorporar las estrategias y la visión del medio ambiente de la región latinoamericana en los documentos que se elaboran en la OACI y se invitó a la Asamblea a requerir que se amplíe la representación de los Estados miembros de la CLAC en el CAEP.

20.1.10 En la nota WP/170, el Canadá destacó los avances en la actuación y funcionalidad definidas de los sistemas de navegación que han dado lugar a operaciones de aeronave más eficientes, lo cual genera, a su vez, oportunidades de reducir tanto las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) como el ruido de las aeronaves. Sin embargo, en las inmediaciones de los aeródromos, habitualmente estas mejoras se traducen en una concentración del ruido percibido, debido a que son más las aeronaves que siguen el mismo perfil de aproximación eficiente. En la nota se alienta a los Estados a que contribuyan con datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos, y se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que elabore un enfoque pragmático para que, al implantarse los procedimientos PBN, se logre un equilibrio entre el impacto de los GEI y del ruido.

20.1.11 En la nota WP/250, Revisión núm. 1, la República de Corea mencionó la experiencia en implantar derechos relacionados con el ruido en sus aeropuertos y destacó la falta de normalización de la cuestión dentro de los Estados miembros de la OACI. La República de Corea consideró que son insuficientes las actuales directrices de la OACI sobre derechos relacionados con el ruido y pidió que los Estados compartan entre sí sus mejores prácticas en el sitio web de la OACI, a fin de elaborar directrices perfeccionadas de la OACI en el futuro. En la nota se proponía que la OACI examinara sus métodos recomendados sobre dichos derechos y que proporcionara a sus Estados miembros un tablón de “anuncios” en el sitio web oficial de la OACI con objeto de que puedan compartir libremente conocimientos e información sobre políticas con miras a perfeccionar las directrices de la OACI.

20.1.12 En la nota WP/210, Revisión núm. 1, los Estados Unidos reconocieron el progreso logrado en reducir el ruido y el impacto de la calidad del aire local por medio de la elaboración de políticas y normas, y alentaron a los Estados a que se abstengan de fijar restricciones operacionales basándose en las normas de la OACI relativas a la certificación de las emisiones en el medio ambiente; se alentó a los Estados miembros de la OACI a seguir el enfoque equilibrado en la gestión del ruido de las aeronaves. En la nota se acogió con beneplácito la recomendación del CAEP para que se convirtiera el límite del índice de humo de la norma de certificación en norma basada en emisiones de partículas no volátiles (nvPM), reconociendo que esto constituye otro paso para reducir las emisiones de la aviación en la fuente. Los Estados Unidos alentaron a los Estados miembros a seguir tratando de elaborar una norma más rigurosa sobre emisiones de nvPM de los motores durante la Reunión CAEP/11, en febrero de 2019, y apoyaron que se agregaran las emisiones de nvPM de los motores de las aeronaves al proceso del CAEP de examen de tecnologías y establecimiento de metas.

20.1.13 En la nota WP/152, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) acogió con beneplácito la adopción por el CAEP de las recomendaciones sobre la primera norma de certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la primera norma relativa a las nvPM para los motores de las aeronaves. La IATA puso énfasis en que las normas de la OACI deberían conservar su propósito original y, también, instó a los Estados a abstenerse de imponer restricciones operacionales o gravámenes sobre las emisiones con base en la norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub>. En cuanto al ruido de las aeronaves, la IATA destacó la importancia del enfoque equilibrado de gestión del ruido de las aeronaves y se opuso decididamente a la eliminación gradual de aeronaves que cumplen las disposiciones del Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3, así como apoyó la solicitud a los Estados de que no permitan restricciones operacionales cuyo objeto sea el retiro de aeronaves que cumplen las disposiciones del Anexo 16, Capítulos 4 y 14.

20.1.14 El Comité agradeció cinco notas de estudio (WP/156, WP/223, WP/429, WP/430 y WP/447) que se presentaron a título informativo. No se presentaron ante la reunión, pero se resumen a continuación:

20.1.15 En la nota WP/156, la Argentina proporcionó información detallada sobre su propuesta para crear un curso TRAINAIR-PLUS centrado en los procedimientos de atenuación del ruido para helicópteros. El curso se basaría en la experiencia del ejército argentino en operaciones en la Antártica, que es una zona ambientalmente protegida, y los beneficios de los procedimientos de atenuación del ruido en las operaciones en zonas urbanas densamente pobladas. El objetivo sería que las tripulaciones de helicópteros utilicen al máximo procedimientos de atenuación del ruido mediante la práctica activa de estos procedimientos. Se incluirían también los aspectos teóricos del ruido de los helicópteros.

20.1.16 En la nota WP/223, Indonesia proporcionó detalles sobre la implantación de las normas de certificación del Anexo 16, Volumen I, en su marco normativo nacional, por medio de un

decreto ministerial. Asimismo, informó acerca de la iniciativa en curso para expedir certificados de homologación acústica para la flota aérea nacional de Indonesia. Hasta ahora, la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia ha expedido 1 119 de dichos certificados.

20.1.17 En la nota WP/429, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) proporcionó información sobre su colaboración activa con otras entidades de la industria de la aviación y con la OACI, en relación con la protección del medio ambiente, la cual figuraba en las resoluciones acordadas por la Asamblea General mundial del ACI (WAGA) en septiembre de 2016. Asimismo, se presentaron proyectos del ACI para asistir a los aeropuertos miembros a abordar de manera eficaz la cuestión de los impactos ambientales de las actividades, entre los que cabe destacar los relativos a la acreditación de reducciones de carbono para aeropuertos, la herramienta para notificar el carbono y las emisiones de los aeropuertos (ACERT) y el uso de energía renovable sostenible en los aeropuertos.

20.1.18 En la nota WP/430, la República de Corea, basándose en la *Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829) de la OACI, informó que actualmente está implantando políticas en materia de reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones de operación impuestas a aeronaves. La República de Corea designó seis aeropuertos regionales que requieren reducir el ruido en la fuente y que necesitan ser objeto de vigilancia gubernamental, y tres de estos están aplicando procedimientos operacionales de atenuación del ruido. El gobierno está asistiendo a las comunidades que se ven afectadas por el ruido de las aeronaves y creó una institución que se encarga de atender las consultas con las partes interesadas. La República de Corea desearía obtener ideas o consejo de los Estados miembros de la OACI en materia de gestión del ruido.

20.1.19 En la nota WP/447, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) presentó detalles sobre la nueva investigación en materia de contaminación del aire en aeropuertos, fuentes de contaminación y exposición de los empleados a partículas ultrafinas y medidas para limitar la contaminación. En la nota se sugería incorporar en la *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* la contaminación del aire creada por los motores diésel. La ITF también aportó a la labor de la OACI su experiencia y conocimientos.

20.1.20 El Comité acogió con beneplácito el progreso alcanzado por la reunión CAEP/10, así como el acuerdo sobre la nueva norma de certificación de CO<sub>2</sub> para aviones del Anexo 16, Volumen III, y una nueva norma propuesta sobre materia particulada no volátil (nvPM) del Anexo 16, Volumen II. El Comité alentó la priorización de la aplicación de estas normas, así como la elaboración ulterior de futuras normas sobre la masa y el número de la nvPM. Varios Estados declararon su intención de continuar el apoyo al trabajo del CAEP, y alentaron a otros a hacerlo.

20.1.21 El Comité tomó nota de las cuestiones sobre la composición del CAEP que se plantearon en relación con aumentar la participación de los Estados de la CLAC y recomendó que, como se relaciona con cuestiones administrativas del CAEP, esto sea tratado por el Consejo.

20.1.22 En relación con el trabajo para equilibrar los efectos de las emisiones de GEI y del ruido al implantar los procedimientos PBN, el Comité reconoció que la interdependencia de los distintos efectos ambientales constituye uno de los principios clave que deben considerarse en la labor del CAEP, y que debería alentarse a este órgano a continuar esta labor con una contribución mayor de datos de los Estados.

20.1.23 El Comité tomó nota de que la información sobre los derechos relacionados con el ruido se incluía en varios documentos de la OACI [p. ej., *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184)], y que la base de datos de derechos relacionados con el ruido también está disponible a partir del sitio web de la OACI para el medio ambiente. El Comité recomendó que la propuesta de revisar los métodos recomendados de la OACI para los derechos en cuestión debería señalarse a la atención del CAEP para que la considere, en consulta con el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP).

20.1.24 El Comité recomendó que la Asamblea reafirme su compromiso respecto del enfoque equilibrado, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones operacionales como primer recurso y sólo después de considerar cada uno de los demás elementos. Si bien reconocieron esto, algunos Estados destacaron la utilidad de cierto grado de restricciones operacionales en circunstancias locales específicas, y estimaron que el texto propuesto para la resolución no impedía que los Estados aplicaran restricciones operacionales basadas en la certificación del ruido de las aeronaves. También se tomó nota de que algunas restricciones operacionales pueden desviar problemas de ruido de un Estado a otro.

20.1.25 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente Resolución:

**Resolución 20/1: 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**

*Considerando* que en la Resolución A38-17 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 A38-17 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos pero interrelacionados; y

*Considerando* la necesidad de reflejar la evolución posterior al 38º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución enunciados más adelante, junto con las Resoluciones A39-XY: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A39-XZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 39º período de sesiones de la Asamblea:

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 las Resoluciones A39-XY: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* sustituyen a las Resoluciones A38-17 y A38-18.

## 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, el reciclaje de aeronaves, la utilización de fuentes de energía limpia, renovable y sostenible, la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en el 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 sostenible 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;

*Reconociendo* que la labor de la Organización relacionada con el medio ambiente contribuye a 10 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

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

*Reconociendo* que se ha logrado un progreso considerable respecto a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y que las aeronaves producidas actualmente son 80% más eficientes en su consumo de combustible y 75% más silenciosas que las de los años sesenta;

*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, tanto respecto a la calidad del aire local como al clima mundial;

*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 siga evaluando 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, el consumo de combustible de aviación, el rendimiento del combustible en el sistema de aviación y las emisiones de materia particulada (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores de las aeronaves, reflejando la labor de la Organización, los planes de acción presentados por los Estados, el plan mundial de navegación aérea de la OACI, las normas y métodos recomendados de la OACI y las políticas y 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 esta medida a los Estados miembros;

*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 esta medida a los Estados miembros;

*Acogiendo con satisfacción* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma relativa a las emisiones de materia particulada no volátil (nvPM);

*Acogiendo con satisfacción* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma mundial de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones que, una vez adoptada, constituirá el Volumen III del Anexo 16, *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*;

*Reconociendo* que la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> es una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y que no se la concibió para que sirva de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

*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 adopción por el Consejo, en marzo de 2014, 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 con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a 55 toneladas;

3. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2014, de la nueva norma relativa al ruido para aplicarla el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;

4. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones para aplicarla a partir del 1 de enero de 2020 o después de esa fecha a los nuevos tipos de avión, excepto los nuevos tipos de avión que tengan una MTOM inferior o igual a 60 toneladas y una capacidad máxima de 19 asientos para los cuales la fecha de aplicación sería el 1 de enero de 2023 o posterior;

5. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones para aplicarla el 1 de enero de 2023 o después de esa fecha a los aviones

en producción con una fecha de cese de la producción del 1 de enero de 2028;

6. *Insta* a los Estados a reconocer que la norma de certificación de CO<sub>2</sub> no se concibió para que sirva como base para imponer restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;

7. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la nueva norma de nvPM para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN para las cuales la fecha de fabricación de cada motor sea el 1 de enero de 2020 o después de esa fecha;

8. *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;

9. *Pide* al Consejo que se asegure de que el 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;

10. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;

11. *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;

12. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen, cuando corresponda, las disposiciones de la OACI preparadas con arreglo a la Cláusula dispositiva 8 de este apéndice; y

13. *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;

*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; y

*Tomando nota* de que el análisis de las tendencias en materia de ruido de las aeronaves realizado por el CAEP indica que, en una hipótesis de mejoras tecnológicas avanzadas, el aumento de las operaciones de aeronaves dejaría de provocar un aumento en el área de curva de ruido después de 2030;

*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. *Acoge con satisfacción* el progreso logrado hasta la fecha respecto al ruido de las aeronaves y alienta a los Estados, fabricantes y explotadores a que sigan participando en la labor de la OACI relativa a dicho ruido y aplicando tecnologías y políticas que reduzcan su efecto en las comunidades en las cercanías de los aeropuertos;

3. *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;

4. *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;

5. *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;

6. *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;

7. *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

8. *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, Capítulos 3 o 4, o cualquier artículo más reciente de ese Anexo;
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, las normas que figuran en el Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y 14, 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, Capítulos 4 y 14, 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, una vez implantada, la norma contenida en el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 14, aumentará las oportunidades para que los explotadores reemplacen las aeronaves en las 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

*Reconociendo* que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y control del medio ambiente*, figuran textos de orientación actualizados sobre la planificación apropiada de la utilización de terrenos y medidas para mitigar el ruido;

*Reconociendo* que la *Circular sobre la participación de la comunidad en la gestión del medio ambiente* de la OACI constituye un complemento de las políticas actuales de gestión del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores;

*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 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;

*Reconociendo* la labor en curso para elaborar una nueva norma relativa al ruido supersónico para futuras aeronaves y comprender el estado actual del conocimiento del estampido sónico, la investigación y los proyectos de aviones supersónicos;

*Reconociendo* que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025;

*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 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 nvPM;

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.

**Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

21.1 No se presentaron notas de estudio exclusivamente bajo la Cuestión 21. Por lo tanto, el proyecto de texto del informe sobre la Cuestión 21 se incluye en el informe sobre la Cuestión 20.

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

22.1 En sus sesiones segunda, tercera, cuarta y décima, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente a partir de los informes del Consejo sobre la marcha de la labor de la Organización relativa a la protección del medio ambiente en la aviación internacional (WP/28, WP/51, WP/54, WP/55 con el Corrigendo núm. 1 y WP/56). Tomando como base esos informes, el Comité Ejecutivo consideró las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A38-18, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/49). Las enmiendas de los aspectos de la Resolución A38-18 que se relacionan con un plan mundial de medidas de mercado (MBM) se presentan por separado (WP/52 con el Corrigendo núm. 1), *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)*. Asimismo, se presentaron 44 notas de Estados y observadores: WP/91, WP/138, WP/152, WP/153 (Revisión núm. 1), WP/154 (Revisión núm. 1), WP/155 (Revisión núm. 1), WP/163, WP/170, WP/181, WP/182, WP/206, WP/207, WP/208, WP/209, WP/211 (Revisión núm. 1), WP/212 (Revisión núm. 1), WP/222, WP/227, WP/232, WP/233, WP/234, WP/248, WP/262, WP/321, WP/343, WP/363, WP/364, WP/377, WP/387, WP/411, WP/412, WP/413, WP/414, WP/415, WP/426, WP/427, WP/428, WP/429, WP/431, WP/443, WP/448, WP/449, WP/455 y WP/465.

**22.2 CAMBIO CLIMÁTICO, EXCLUIDO EL PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO**

22.2.1 El Consejo presentó un informe (WP/56) sobre las actividades que realiza la OACI para promover y facilitar la introducción de combustibles alternativos sostenibles en la aviación, que incluyen el intercambio de información y el fomento del diálogo entre los Estados y las partes interesadas, el mantenimiento del Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) y la actividad del equipo especial sobre combustibles alternativos en el seno del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). En el informe se destacaba que, estando ya probada la factibilidad tecnológica de los combustibles de reacción alternativos, las siguientes prioridades serían ocuparse de las barreras económicas iniciales y asegurar que el lanzamiento comercial de los combustibles sea sostenible, para lo cual los Estados deberían adoptar políticas específicas que incluyan el respaldo de medidas y disposiciones que aseguren la sostenibilidad. El Comité reconoció el progreso logrado y apoyó el trabajo continuo de la Organización.

22.2.2 El Consejo presentó un informe (WP/54) con las novedades desde la Asamblea anterior en relación con los planes de acción voluntarios de los Estados para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y los próximos pasos que dará la OACI para seguir asistiendo a los Estados en la preparación, actualización y ejecución de sus planes de acción. A la fecha, han

presentado sus planes de acción 100 Estados que representan el 89,90% de la actividad de transporte aéreo internacional. Si bien se trata de una mejora importante, más de la mitad de los planes de acción presentados aún no incluyen una cuantificación de las emisiones de referencia ni los resultados previstos. Como siguiente medida, la Secretaría seguirá ayudando a los Estados en la elaboración y actualización de los planes de acción voluntarios con datos cuantificados y estableciendo alianzas para asistir a aquellos Estados que aún no hayan preparado un plan de acción. El Comité reconoció el progreso logrado y apoyó el trabajo continuo de la Organización.

22.2.3 El Comité también alentó a los Estados miembros a compartir información e incluir datos más completos y fiables en los planes de acción, lo cual facilitaría a la OACI la compilación de datos de emisiones mundiales. Además, alentó a los Estados a asociarse para apoyarse mutuamente en la preparación y refinamiento de los planes de acción.

22.2.4 El Comité examinó seguidamente la nota WP/28, en la que se informaba sobre las actividades del Programa de asistencia técnica de la OACI que abarcan todos los objetivos estratégicos de la Organización, incluida la protección del medio ambiente. La nota incluía información sobre asistencia en aspectos de cuidado ambiental e iniciativas de creación de capacidad, como las alianzas de la OACI con la Unión Europea (UE), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM). Se informó al Comité acerca de las nuevas asociaciones para la asistencia en relación con el medio ambiente, como por ejemplo el apoyo adicional de la UE, el apoyo de Alemania en un proyecto piloto para la implantación del sistema mundial de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de MBM; las intenciones confirmadas del ACI de asociarse con la OACI para las iniciativas de aeropuertos más ecológicos; y la nueva asociación con el Banco Mundial para apoyar la implantación del plan mundial de MBM.

22.2.5 En la nota WP/49, el Consejo propuso revisar la Resolución A38-18 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, para reflejar las novedades posteriores al 38º período de sesiones de la Asamblea en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

22.2.6 En la nota WP/91, presentada por Suiza, Eslovaquia en nombre de la UE y de sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), se expresó la necesidad de que los Estados diseñen medidas para favorecer el uso de combustibles alternativos sostenibles, se puso de relieve el compromiso asumido por Europa de crear capacidad para la protección del medio ambiente en los países en desarrollo, invitando a que otros participen en actividades con igual objetivo, y se manifestó apoyo para que se fije un objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el largo plazo y para que se siga trabajando a fin de profundizar el conocimiento científico de los impactos ambientales de la aviación, incluidos los que derivan de las emisiones de los demás gases de efecto invernadero distintos del CO<sub>2</sub>.

22.2.7 En la nota WP/262, la República Dominicana en representación de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) describió las dificultades que experimentan algunos Estados miembros de la CLAC a la hora de formular y ejecutar sus planes de acción para reducir las emisiones, pasando luego a destacar el éxito obtenido por la República Dominicana con el proyecto financiado por la UE y los beneficios generales que se obtienen gracias al proyecto financiado por el PNUD y el FMAM. En la nota se solicitó que se destinen fondos específicos para permitir la ampliación y optimización de los proyectos de asistencia para que los Estados formulen y ejecuten sus planes de acción y diseñen sistemas de MRV, como el sistema de vigilancia ambiental (Sistema para el medio ambiente y la aviación, AES) para establecer inventarios de emisiones y efectuar el seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional.

22.2.8 En la nota WP/321, nueve Estados centroafricanos beneficiarios del proyecto OACI/UE informaron los avances de los Estados centroafricanos en la preparación de planes de acción para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y la implementación del sistema de vigilancia ambiental (AES) en el marco del programa de asistencia de la OACI y la UE. También describieron la cooperación establecida entre ellos para desarrollar un plan de acción regional y solicitaron a la OACI, a los demás Estados y a las organizaciones internacionales que busquen fuentes adicionales de fondos para ampliar la asistencia técnica para el desarrollo de planes de acción y la aplicación de las medidas que allí se definan.

22.2.9 En la nota WP/170, el Canadá destacó que el análisis de los beneficios ambientales que derivan de los procedimientos de navegación basada en la performance (PBN) puede verse matizado, ya que aumentan la eficiencia de las operaciones reduciendo el consumo de combustible y las emisiones pero también pueden provocar una concentración del ruido percibido en razón de que hay más aeronaves volando rutas similares, y propuso que los Estados aportaran datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos y que el Consejo formulara un enfoque pragmático para lograr un equilibrio entre el impacto ambiental de los GEI y del ruido en las inmediaciones de los aeródromos donde se implanten los procedimientos de PBN.

22.2.10 En la nota WP/181, Kenya compartió su experiencia y avances en la recopilación, seguimiento y notificación de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional como parte de una iniciativa del país para actualizar y reforzar su plan de acción voluntario. En este sentido, sugirió que para fomentar el desarrollo de planes de acción robustos y que los Estados estén mejor preparados para cumplir los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) la OACI avance con su programa de creación de capacidad para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, consolidando la experiencia exitosa de asociación con la UE y de introducción del sistema de vigilancia ambiental (AES) en Estados seleccionados, y que se den más facilidades para el acceso de los Estados a la financiación, los conocimientos técnicos especializados y la transferencia de tecnología. Por último, alentó a los Estados a forjar asociaciones, por ejemplo a través del “Programa de países compañeros” u otros proyectos regionales específicos de creación de capacidad, para seguir fomentando la cooperación y el intercambio de conocimientos a nivel regional.

22.2.11 En la nota WP/212, Revisión núm. 1, Indonesia destacó que había incluido como parte de su plan de acción del Estado el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación y, en consecuencia, la aviación estaba incluida en su política nacional sobre bioenergía y en sus objetivos relativos al transporte. Indonesia subrayó que los combustibles alternativos sostenibles para la aviación requerirían la introducción de políticas e incentivos apropiados a fin de crear una perspectiva de mercado a largo plazo, y solicitó que la OACI preparara textos de orientación para los Estados a fin de facilitar el establecimiento de medidas políticas apropiadas que estén alineadas a escala mundial. Asimismo, alentó a los Estados a que incluyeran la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos para el transporte.

22.2.12 En la nota WP/232, los Estados Unidos apoyaron el “conjunto de medidas” de la OACI para abordar el impacto de la aviación civil internacional en el cambio climático y destacó varias iniciativas que los Estados Unidos estaban financiando actualmente en relación con la implementación e investigación de los diversos elementos que integran el conjunto de medidas.

22.2.13 En la nota WP/363, Burkina Faso describió los avances que había realizado en su empeño por reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil y puso de relieve las medidas que había tomado la Administración Nacional de Aviación Civil encaminadas a la formulación de su plan de acción y la implantación de un sistema para el medio ambiente y la aviación (AES). Asimismo, se examinaron las dificultades previstas en aplicación del plan, así

como las expectativas de Burkina Faso en materia de asistencia y cooperación. Burkina Faso alentó a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales a que destinaran fondos para la creación de capacidad y para nuevos proyectos regionales de asistencia en materia de medio ambiente similares al proyecto OACI-Unión Europea.

22.2.14 En la nota WP/364, Egipto presentó un informe sobre sus actividades en el campo de la protección del medio ambiente y la aviación internacional y sobre los avances realizados en relación con la presentación de su plan de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Egipto solicitó a la OACI que incluyera un equipo especializado de instrucción en el Programa TRAINAIR PLUS en el área de los planes de acción de los Estados, a fin de reforzar las capacidades ambientales en las Oficinas regionales de la OACI, y proporcionara expertos a fin de ayudar a los Estados en la elaboración de sus planes de acción y en el establecimiento de asociaciones entre ellos.

22.2.15 En la nota WP/455, México presentó un informe resumido sobre el estado actual del desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, como un elemento clave del conjunto de medidas para reducir las emisiones de la aviación. México invitó a la Asamblea a que alentara a todos los Estados miembros, a la industria de la aviación y a otras partes interesadas a participar en el seminario preparatorio de la OACI en Montreal, en febrero de 2017 y en la Conferencia de la OACI sobre combustibles alternativos de aviación que se celebrará en la Ciudad de México en octubre de 2017, y en cuya oportunidad se desarrollará una *Visión de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación internacional*, mediante la cual se alentará a los Estados a tomar medidas adicionales para el desarrollo y despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

22.2.16 En la nota WP/152, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) acogió con gran satisfacción la adopción de recomendaciones por el CAEP, incluida la primera norma de certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones. La IATA recalcó que los Estados deberían abstenerse de imponer restricciones a las operaciones o gravámenes sobre emisiones basándose en la norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub>.

22.2.17 El Comité agradeció las diez notas de información que se recibieron y que no se presentaron en sesión pero se resumen a continuación:

22.2.18 En la nota WP/138, la India presentó un panorama de las iniciativas que habían tomado el gobierno de la India y otras partes interesadas para reducir las emisiones de la aviación con miras a lograr un crecimiento sostenible.

22.2.19 En la nota WP/222, Indonesia proporcionó información actualizada sobre la implantación de su plan de acción del Estado y destacó los logros realizados y los planes futuros, e indicó que buscaba oportunidades de cooperación con otros Estados miembros.

22.2.20 En la nota WP/227, el Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) describió los retos que enfrentaban varios Estados del CASSOS en la elaboración y ejecución de sus planes de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y destacó los éxitos de varias iniciativas de la OACI, incluido el proyecto financiado por la UE, el proyecto financiado por el PNUD/FMAM y el “Programa de países compañeros” dirigido por la OACI.

22.2.21 En la nota WP/415, Eslovaquia, en nombre de la CE y sus Estados miembros, así como de los demás Estados miembros de la CEAC, informó acerca de las actividades que había llevado a cabo para apoyar los objetivos de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás (NCLB)*, incluido el proyecto OACI –UE para ayudar en la elaboración y ejecución de los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> para 14 Estados del Caribe y del África.

22.2.22 En la nota WP/426, Guatemala, en representación de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) informó acerca del trabajo que habían realizado los Estados que conforman la CLAC en relación con la elaboración y presentación de los planes de acción de los Estados para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Asimismo, en la nota se describían las medidas que habían tomado los Estados de la Región de acuerdo con sus capacidades respectivas, y se alentaba a los Estados que aún no habían presentado su plan de acción voluntario a que se sumaran a los esfuerzos.

22.2.23 En la nota WP/207, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) hacía alusión al hecho de que seis años de intensos esfuerzos no habían producido una Norma sobre CO<sub>2</sub> para nuevos tipos de aviones o para aviones en producción que redujera las emisiones más allá de lo que se habría logrado sin la Norma. Considerando el crecimiento previsto en la aviación y las consiguientes emisiones de CO<sub>2</sub>, así como la urgencia de adoptar todas las medidas de mitigación viables, como lo subraya claramente el Acuerdo de París, este resultado, en opinión de la ICSA, era sumamente decepcionante.

22.2.24 En la nota WP/208, la ICSA destacó la importancia del escrutinio público y la apertura en relación con la labor de la OACI para tratar la cuestión de las emisiones de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional. La ICSA destacó que existe un desfase considerable entre la transparencia y los procesos de la OACI y las prácticas de larga data en otros organismos de la ONU, y recalcó el compromiso de los Estados miembros de la OACI con respecto a un mayor grado de transparencia en otros procesos internacionales.

22.2.25 En la nota WP/209, la ICSA propuso que la OACI asumiera una función de liderazgo para desarrollar una meta sobre emisiones a largo plazo que fuese viable para el sector de la aviación internacional, en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París (utilizando 200 Gt del presupuesto de carbono). Los resultados de este proceso deberían presentarse a la CMNUCC en la forma de una contribución determinada de la OACI. Se sugirió examinar el alcance del “conjunto de medidas” y considerar la posibilidad de incluir en el conjunto otras medidas relacionadas con gravámenes, lo cual también constituiría una oportunidad para reconsiderar la recaudación de ingresos para el financiamiento climático. También se sugirió enmendar las medidas adoptadas por la OACI para reflejar un factor conservador del efecto de otras sustancias distintas del CO<sub>2</sub>, tal como la introducción de descuentos en un plan mundial de medidas de mercado (MBM).

22.2.26 En la nota WP/427, la ICSA presentó sus opiniones sobre las interacciones entre los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y el “conjunto de medidas” de la OACI para abordar el cambio climático, en especial las medidas de mercado (MBM) y los combustibles alternativos. En la nota se destacaba la necesidad de medidas adicionales de mercado o no de mercado a largo plazo más allá de 2035 para garantizar tanto el desarrollo sostenible como el logro de los objetivos relativos al cambio climático.

22.2.27 En la nota WP/429, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) informó acerca de su activa colaboración con otras entidades en la industria de la aviación y con la OACI en relación con la protección del medio ambiente, como figuraba en las resoluciones convenidas por la Asamblea General Anual Mundial del ACI (WAGA) en septiembre de 2016. Además, describió los proyectos del ACI para ayudar a los Estados miembros a abordar eficazmente el impacto ambiental de sus actividades, entre ellos, la acreditación de reducción del carbono para aeropuertos, la herramienta de cálculo de carbono y emisiones (ACERT) y la utilización de energía renovable sostenible en los aeropuertos.

22.2.28 El Comité reconoció que deberían hacerse más esfuerzos por desarrollar y utilizar combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Acogió con beneplácito la convocatoria a la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de la OACI que se celebrará en octubre de 2017 en México, con la intención de forjar una visión de la OACI

sobre los combustibles alternativos para la aviación internacional como medio para alentar a los Estados a tomar medidas para lograr ese objetivo.

22.2.29 Además, el Comité concluyó que la Secretaría de la OACI debería mejorar las actividades de creación de capacidades y asistencia de la Organización para preparar e implantar los planes de acción voluntarios de los Estados para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Debería alentarse la creación de más asociaciones entre los Estados para prestar asistencia a los Estados que aún no han preparado sus planes de acción o que necesitan mejorarlos, incluso a través del Programa de países compañeros de la OACI. Los Estados que se beneficiaron de la asistencia reconocieron el valor de las actividades de creación de capacidades.

22.2.30 El Comité reconoció en toda su magnitud los grandes logros realizados a lo largo del trienio y el contundente apoyo a seguir trabajando en todos los elementos del conjunto de medidas, al igual que en la creación de capacidad y la asistencia para la elaboración y ejecución de los planes de acción estatales, pero a la vez tomó nota de la inquietud de algunos Estados respecto a las aspiraciones mundiales de la OACI y la forma en que se relacionan con el plan mundial de MBM.

22.2.31 Por lo tanto, el Comité acordó suspender la consideración del proyecto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de la nota WP/49 y reconsiderar este tema luego de la siguiente ronda de deliberaciones en torno al plan mundial de MBM.

22.2.32 A continuación del debate sobre el plan mundial de MBM y de las consultas oficiosas que seguidamente mantuvieron el presidente y el Presidente del Consejo con algunos Estados, el Comité consideró las sugerencias surgidas de las consultas y acordó las siguientes modificaciones para el proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota WP/49:

- Que se agregue como nuevo considerando: “*Reconociendo* que esta Resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;”
- Que se elimine el texto que dice: “en particular evaluando la parte que corresponde a la aviación internacional en el presupuesto mundial de carbono a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C” del párrafo 9 del proyecto de texto de la resolución; y
- Que los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A38-18 se reproduzcan en el Anexo del proyecto de resolución. Y que también se reproduzca el correspondiente considerando de la Resolución A38-18, actualizándolo con la siguiente redacción: “*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;”.

22.2.33 Una mayoría de los Estados reiteró su apoyo al proyecto de texto de resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota WP/49 con las modificaciones sugeridas que se reproducen en el párrafo precedente y que surgieron de las consultas oficiosas.

22.2.34 Unos pocos Estados volvieron a manifestar su preocupación por la aspiración mundial de la OACI de lograr el crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, ya que en su opinión esta no era una meta realista.

22.2.35 El Comité decidió recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

**Resolución 22/1: 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;

*Reconociendo* que la labor de la Organización respecto al medio ambiente contribuye a 10 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), incluido el ODS 13 “*Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos*”;

*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, 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; la Organización actualizará la información contenida en el informe especial del IPCC;

*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 crecimiento del transporte aéreo;

*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);



*Considerando* que el Acuerdo de París, que fue adoptado por la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 2015, mejora la aplicación de la CMNUCC, incluido su objetivo, y tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y las medidas de erradicación de la pobreza, incluso manteniendo el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C por encima de los niveles preindustriales y prosiguiendo los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y efectos del cambio climático;

*Reconociendo* las metas mundiales a las que se aspira para la aviación internacional de mejorar el rendimiento del combustible en un 2% al año y mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel, como lo adoptó la Asamblea de la OACI en su 37º período de sesiones en 2010 y lo reafirmó en su 38º período de sesiones en 2013, así como la labor que se está realizando para explorar una meta mundial a la que se aspira a largo plazo para la aviación internacional a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C del Acuerdo de París;

*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 se necesitan metas más ambiciosas para establecer una vía sostenible para la aviación;

*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;

*Recordando* la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, a la luz de circunstancias nacionales diferentes;

*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 fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;

*Tomando nota* de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación internacional y lograr sus metas mundiales a las que se aspira, es necesario adoptar un

enfoque integral que consista en un conjunto de medidas, que incluyen tecnologías y normas, combustibles alternativos sostenibles, mejoras operacionales y medidas basadas en el 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 sesenta 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) respecto a la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones;

*Reconociendo* la labor que se está realizando para examinar los aspectos ambientales del fin de vida útil de las aeronaves, p. ej. mediante el reciclaje de estas últimas;

*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 evaluación de los beneficios ambientales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) finalizada para el Bloque 0 y en curso para el Bloque 1;

*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 mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos cinco métodos de certificación de los combustibles de aviación alternativos hasta la fecha y el primer aeropuerto central para dichos combustibles;

*Reconociendo* que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles alternativos sostenibles de sustitución directa para la aviación y que es necesario introducir 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 el progreso logrado en la armonización de los enfoques aplicados a la sostenibilidad;

*Reconociendo* la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de aviación civil a energía renovable, incluso mediante su cooperación con la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), como parte de la contribución de la

Organización al ODS 7 “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”;

*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea y que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;

*Tomando nota* de que, en consonancia con la Resolución A38-18 de la Asamblea, la Organización adoptó una estrategia importante de creación de capacidad y asistencia técnica y financiera de otra índole, de conformidad con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) a fin de ayudar en la preparación y presentación de los planes de acción estatales, lo que comprendió la celebración de seminarios regionales y la elaboración y actualización de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>* (Doc 9988), una interfaz web interactiva, el instrumento OACI de estimación de las economías en materia de combustible (IFSET) y la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI;

*Acogiendo con beneplácito* que, al 8 de junio de 2016, 94 Estados miembros que representan más del 88% del tráfico aéreo internacional mundial habían preparado y presentado voluntariamente a la OACI 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;

*Reconociendo* la asistencia prestada por la OACI en asociación con otras organizaciones, a fin de facilitar las medidas de los Estados miembros encaminadas a reducir las emisiones de la aviación, así como la búsqueda continua de posibles alianzas con otras organizaciones en materia de asistencia;

*Reconociendo* la importancia del trabajo en curso para determinar 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 la calculadora de emisiones de carbono de la OACI para facilitar la evaluación de las emisiones correspondientes a los pasajeros que viajan por vía aérea y acogiendo con satisfacción su ampliación para añadir las emisiones correspondientes a la carga aérea;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que esta resolución, conjuntamente con la Resolución A39-YY: *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* y la Resolución A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, sustituye a las Resoluciones A38-17 y A38-18 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 sobre soluciones técnicas y medidas basadas en el 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. *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;

5. *Conviene* en que las metas que se mencionan en el párrafo 4 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;

6. *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;

7. *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;

8. *Acepta* examinar, en su 40º período de sesiones, la meta descrita en el párrafo 6 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;

9. *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 40º 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;

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

11. *Invita* a aquellos Estados que opten por preparar planes de acción o actualizarlos a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2018 y a partir de entonces de forma trienal, a fin de que la OACI pueda compilar la información cuantificada 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 las respectivas capacidades y circunstancias nacionales, con información cuantificada sobre los beneficios ambientales que esperan obtener de su aplicación, así como sobre sus necesidades concretas en materia de asistencia;

12. *Alienta* a los Estados que ya hayan presentado 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 y poner al alcance del público los planes de acción presentados, teniendo en cuenta la sensibilidad comercial de la información que figura en los planes de acción de los Estados;

13. *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 2018, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI;

14. *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>;

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

16. *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;

17. *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) forje nuevas alianzas con otras organizaciones internacionales a fin de satisfacer las necesidades de los Estados miembros de la OACI, incluyendo por medio del Programa de países compañeros para trabajar en los planes de acción, y facilitar el acceso a recursos financieros existentes o nuevos, transferencia de tecnología y creación de capacidad para países en desarrollo y notifique los resultados logrados, así como nuevas recomendaciones, a título preliminar para finales de 2018 y en el 40º período de sesiones de la Asamblea; y
- c) 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;

18. *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 los Informes de evaluación y se aseguren de que las futuras evaluaciones realizadas por el IPCC y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas abarquen información actualizada, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;
- b) consideren políticas para alentar la introducción en el mercado de aeronaves más eficientes en términos de consumo de combustible y trabajen juntos en el marco de la OACI para intercambiar información y elaborar textos de orientación sobre mejores prácticas respecto al fin de vida útil de las aeronaves, p. ej. mediante el reciclaje de estas últimas;
- c) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías más eficientes para 2020;
- d) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos de navegación aérea más eficientes para reducir las emisiones de la aviación y trabajen con la OACI para llevar los beneficios ambientales a todas las regiones y Estados, teniendo en cuenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- e) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente;
- f) apliquen un enfoque coordinado en las administraciones nacionales respecto a medidas en materia de políticas e inversión para acelerar el desarrollo, introducción y uso apropiados de fuentes de energía nuevas y renovables para la aviación, incluido el uso de combustibles

alternativos sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;

- g) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles alternativos sostenibles;
- h) consideren 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;
- i) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles alternativos en general, comprendidos aquellos destinados a la aviación, que deberían permitir la reducción neta de las emisiones de GEI durante el ciclo de vida y contribuir al desarrollo socioeconómico local, evitándose la competencia con los alimentos y el agua; y
- j) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, velen, a escala nacional, por la sostenibilidad de su producción y trabajen juntos por intermedio de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes para intercambiar información y mejores prácticas, incluida la armonización respecto a los criterios de sostenibilidad de los combustibles alternativos para la aviación;

19. *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) asista 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 diversos programas;

- e) adopte, lo antes posible, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones;
- f) actualice metas tecnológicas a medio y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves;
- g) mantenga y actualice la orientación sobre medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación internacional y ponga énfasis en aumentar el rendimiento del combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI; y aliente a los Estados y a las partes interesadas a que elaboren una gestión del tránsito aéreo que optimice los beneficios ambientales y que promuevan e intercambien las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos;
- h) siga elaborando y actualizando las herramientas y textos de orientación necesarios para evaluar los beneficios derivados de las mejoras en la gestión del tránsito aéreo y ambientales asociados a la implantación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- i) 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 facilite el establecimiento de alianzas y la definición de políticas que promoverán aún más la transición a fuentes de energía limpias y renovables, mediante seminarios regionales;
- j) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- k) siga ofreciendo una visión global de su futuro uso en reactores y dando 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;
- l) 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;
- m) coopere con otras iniciativas internacionales pertinentes, incluida la iniciativa Energía sostenible para todos (SE4ALL), a fin de facilitar el acceso de la aviación a energía renovable;

- n) determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas y determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, 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, incluida la calculadora de emisiones de carbono de la OACI que también incorpora las emisiones de la carga, 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

Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de 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 de 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 eficiencia del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica indebida a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a todos los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas atendiendo a su eficacia medida en términos de reducción o evitación de emisiones de CO<sub>2</sub>, 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 logre reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) las MBM deberían tener en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y de igualdad de trato y oportunidades.

## 22.3 PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO

22.3.1 En la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1, el Consejo presentó el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea relativa a un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), titulada *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, fruto de la labor que ha llevado adelante la Organización para elaborar un plan mundial de MBM desde el 38º período de sesiones de la Asamblea y que se resume en el Apéndice A. En el Apéndice B de esta nota de estudio se presentaba el texto del proyecto de Resolución de la Asamblea, que se somete a la consideración del 39º período de sesiones de la Asamblea.

22.3.2 En la nota WP/414, Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresó la necesidad de un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) creíble, sólido y eficaz que la Asamblea debería aprobar en su 39º período de sesiones como elemento clave de un “paquete de medidas” para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación internacional y para garantizar un crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020. Esta nota presentaba la postura europea sobre la necesidad de elementos clave de diseño claros y creíbles y que se deben acordar como un conjunto integral para toda la duración del plan MBM, junto con una hoja de ruta con miras a su ejecución a partir de 2020. Asimismo, incluía la intención de la UE, sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC de poner en práctica este plan desde el comienzo, y se pedía a los Estados que estuvieran en condiciones de hacerlo, que antes de finalizar la Asamblea manifestaran su compromiso de participar en forma voluntaria en el plan MBM desde el comienzo.

22.3.3 En la nota WP/412, la India, China y la Federación de Rusia propusieron enmiendas a determinadas disposiciones del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan MBM, en particular: el examen del plan tras las fases piloto y primera determinaría los parámetros de diseño de la segunda fase a partir de 2027, como el umbral de toneladas-kilómetros de pago (RTK) para la exención de Estados y una tasa individual específica en el enfoque dinámico a partir de 2030; el reconocimiento de que “los Estados desarrollados tomarán la iniciativa”; la distribución de los requisitos de compensación sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) adoptadas por los distintos Estados participantes, o mediante la fórmula prevista en el párrafo 9 del proyecto de texto; el uso de diferentes umbrales para participar en el plan entre los nuevos explotadores de los países desarrollados y en desarrollo; la ausencia de aplicación de normas y métodos recomendados (SARP) para los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV); y distintos plazos de aplicación de la MRV por los Estados participantes en distintas fases del plan.

22.3.4 En la nota WP/449, Guatemala y España compartieron información sobre la iniciativa “Alianza por una Aviación Sostenible (ALAS)”, desarrollada por Guatemala, España y los Estados Unidos, con el propósito de promover programas y proyectos de reducción de las emisiones en aras de un sector de la aviación sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico, con un enfoque basado en el desarrollo progresivo para la reducción de las emisiones. Se invitaba a otros Estados y Organizaciones a unirse a esta iniciativa, y se hacía hincapié en la necesidad de cooperación entre Estados para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

22.3.5 En la nota WP/182, Qatar expresó su opinión basada en el párrafo i) del Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea, que se refiere específicamente al reconocimiento de “acciones tempranas” por las líneas aéreas para mejorar el rendimiento del combustible y reducir las emisiones de la aviación. Qatar señaló que las propuestas no incluían un elemento

importante de diseño que se conoce comúnmente como los “precursores”, y que el no reconocerlos haría que las líneas aéreas se desmotivaran en cuanto a mejorar su rendimiento de consumo para alcanzar niveles superiores a los de la industria y de hecho penalizaría a los precursores cuando se implantara el crecimiento neutro en carbono.

22.3.6 En la nota WP/211, Revisión núm. 1, Indonesia apoyaba el establecimiento de un plan mundial de MBM para la aviación internacional y resumía sus posiciones, como: la necesidad de garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un operador pudieran reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles a nivel individual; que Indonesia estaría dispuesta a tomar medidas con prontitud y adherirse al Plan en 2021 si se recibía apoyo técnico de la OACI y/o de otros Estados miembros; y que Indonesia apoyaba una transición dinámica de la distribución de las obligaciones de compensación desde un 100% sectorial a un enfoque individual.

22.3.7 En la nota WP/233, el Brasil respaldaba un enfoque de dos etapas para la aplicación del plan de MBM, con una separación mínima de cinco años entre ellas, y promovía una clasificación de los Estados en cada etapa principalmente sobre la base de criterios de aviación, tales como las RTK. Creía firmemente que todos los países de América del Sur y Central a los que no se aplican exenciones debían adherirse conjuntamente al plan en la segunda etapa. Respaldó el enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación. Asimismo reconoció que debería encomendarse más trabajo al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) con respecto a la implantación del plan; en particular los criterios de unidades de emisiones debían regirse por la consistencia con la CMNUCC y su Acuerdo de París.

22.3.8 En la nota WP/234, el Brasil resumió los argumentos técnicos en apoyo de la adopción del enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación, con miras a evitar distorsiones del mercado y que supongan un costo desproporcionado para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de alguna región.

22.3.9 En la nota WP/343, Malasia apoyó la elaboración de un plan mundial de MBM en la forma de plan mundial de compensaciones con el objetivo de reducir el efecto de las emisiones de carbono del sector de la aviación internacional. Malasia tomaría todas las medidas necesarias a fin de estar preparada para la aplicación del plan y al mismo tiempo solicitar asistencia técnica de la OACI y alentar la cooperación con otros Estados. Malasia respaldó que la aplicación gradual del plan se basara en el consenso de todos los Estados miembros, así como el enfoque sectorial sobre la distribución de las obligaciones de compensación. Malasia expresó su intención de participar voluntariamente en el plan desde el principio.

22.3.10 En la nota WP/387, la Federación de Rusia proporcionaba un análisis general de los aspectos negativos relacionados con la implantación del CORSIA y ofrecía un enfoque alternativo para encarar retos ambientales sobre la base del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) para la aviación civil internacional (MDLA) como base para implantar un plan mundial de MBM. La intención de la propuesta era establecer un mecanismo para movilizar los recursos disponibles para la aviación internacional mediante la introducción de una tasa ambiental que se impondría a los Estados calculada como tasa fija por tonelada de combustible de aviación utilizada para vuelos internacionales a efectos de financiar proyectos aeronáuticos eficientes respecto al medio ambiente en Estados en desarrollo.

22.3.11 En la nota WP/411, el Canadá expresó su opinión de que disponer de un único y sólido plan mundial de MBM que formase parte del paquete de medidas destinadas a abordar las emisiones de dióxido de carbono de la aviación civil internacional permitiría lograr un resultado medioambiental significativamente mejor y a un menor costo que un conjunto heterogéneo de medidas estatales y regionales. Reconoció que el proyecto de Resolución de la Asamblea incluido en la nota de estudio WP/52 y el Corrigendo núm. 1 era producto de

esfuerzos muy importantes en aras del compromiso, que los elementos contemplados en el mismo solamente serían eficaces si se adoptaban conjuntamente como un paquete y que el paquete era equilibrado y reflejaba las diversas perspectivas manifestadas por los Estados. El Canadá expresó su intención de participar voluntariamente en el plan desde el principio y alentó a otros Estados a que hicieran lo mismo.

22.3.12 En la nota WP/428, Chile presentó sus opiniones en relación con las actividades técnicas en curso del CAEP sobre MRV, criterios de unidades de emisión (EUC) y Registros, respecto a un plan mundial de MBM, así como sobre los beneficios para todos los Estados miembros de disponer de un acceso transparente a información pertinente. Chile propuso que este debate relativo a la futura labor técnica del CAEP sobre un plan mundial de MBM estuviera abierto a todos los Estados miembros.

22.3.13 En la nota WP/448, los Estados Unidos apoyaron el enfoque integral de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono desde 2020 mediante un “conjunto de medidas”, incluida una medida mundial de mercado como mecanismo de cobertura adicional en este ámbito. Los Estados Unidos apoyaron la adopción del CORSIA y dieron su respaldo al texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice B a la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1, que constaba de un conjunto de elementos básicos cuidadosamente equilibrado, así como del apoyo que los Estados Unidos deseaban brindar a otros Estados en la esfera de creación de capacidad para la implementación del CORSIA. Los Estados Unidos manifestaron asimismo su intención de integrarse en el MBM desde su inicio, asumiendo la participación de otros Estados que colectivamente representarían un volumen global significativo de emisiones, y alentaron a otros Estados a que considerasen su participación en el MBM desde su inicio y que declarasen públicamente su voluntad de hacerlo en la Asamblea, si ello era posible.

22.3.14 En la nota WP/153, Revisión núm. 1, la IATA hizo hincapié en que la proliferación de instrumentos de fijación del precio del carbono en la aviación daría lugar a una amalgama insostenible de medidas para explotadores y gobiernos. En cambio, la IATA consideraba que si se adoptaba un plan mundial de compensación de las emisiones de carbono para apoyar el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como medida mundial única para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, los costos para la industria serían más manejables, a pesar de ser significativos.

22.3.15 En la nota WP/154, Revisión núm. 1, la IATA expuso sus puntos de vista sobre la implantación por fases del plan mundial de MBM, como: en cualquier ruta, todos los explotadores deberían recibir trato equitativo; las emisiones no previstas en el plan no deberían redistribuirse para que sirvan de compensación para otros explotadores sujetos al plan; la proporción de emisiones de la aviación internacional cubiertas en las diferentes fases no debería ser inferior a lo previsto en el marco de la propuesta fruto de la Reunión de alto nivel de mayo de 2016; y la disposición especial para los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL) limitaría las repercusiones del plan en las economías en desarrollo y emergentes.

22.3.16 En la nota WP/155, Revisión núm. 1, 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) presentaron la Resolución sobre un plan mundial de MBM, adoptada en la 72ª Asamblea general anual de la IATA celebrada en junio de 2016, en la que se presentaba una serie de elementos de elaboración recomendados, como: el hecho de que la implantación por fases no cause distorsiones en el mercado y que todos los explotadores por la misma ruta sean tratados de manera equitativa; y que la distribución de las obligaciones de compensación tenga debidamente en cuenta una ponderación apropiada entre un componente sectorial y un

componente individual, reconociendo que la ponderación podría cambiar durante la duración del plan.

22.3.17 En la nota WP/413, el ACI, la CANSO, la IATA, el IBAC y el ICCAIA manifestaron asimismo que, mientras la industria de aviación reconocía las consideraciones que habían llevado a la propuesta de que un CORSIA se aplicara a título voluntario en la fase piloto y en la primera fase, subrayaba la importancia de asegurarse de que esto no causara distorsiones adicionales en el mercado y preservara el carácter mundial y exclusivo del plan. Se analizaba también aquí la necesidad de previsibilidad y estabilidad reglamentarias y se destacaba la función de creación de capacidad para facilitar la participación en el plan CORSIA. Se alentaba a los Estados a adherirse al CORSIA a título voluntario desde su inicio, y se pedía al Consejo que acelerase la labor relativa a MRV, EUC y registros.

22.3.18 En la nota WP/248, el Banco Mundial buscaba destacar las oportunidades de asociación entre la OACI y el Grupo Banco Mundial (GMB) para respaldar la correcta implementación del plan mundial de MBM. El GMB poseía amplia experiencia en actividades de fortalecimiento de la capacidad que serían clave para aplicar mecanismos en virtud del plan de la OACI, como diseñar y configurar registros, crear sistemas de seguimiento, informes y verificación y utilizar herramientas de recolección y gestión de datos. El GMB está preparado para respaldar el programa de creación de capacidad y asistencia de la OACI que sería necesario para lograr una adecuada implementación del plan.

22.3.19 En la nota WP/431, la República de Corea compartió información, antes del inicio de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, sobre las enseñanzas que había extraído sobre la base de su experiencia con el sistema MRV en el marco del Acuerdo de Actividad Voluntaria (AVA) con los explotadores nacionales de aeronaves y en el marco del Régimen de comercio de derechos de emisión de Corea para vuelos nacionales.

22.3.20 En la nota WP/443, Tailandia proporcionaba información relativa a su Programa voluntario de reducción de emisiones (TVER), en cuanto mecanismo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco del mercado voluntario de carbono de Tailandia, e invitaba a la Asamblea a apoyar los créditos del TVER que deben utilizarse como crédito de compensación para un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

22.3.21 En la nota WP/163, la IATA reiteró la importancia de los principios de simplicidad, integridad y confidencialidad para los explotadores de aeronaves y la necesidad de más amplio trabajo sustancial respecto a diversos elementos clave relacionados con MRV, EUC y los registros, con el fin de permitir la plena implantación de un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

22.3.22 En la nota WP/206, la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) definió elementos clave que la Asamblea debía considerar a fin de que el plan mundial de MBM se sustentara en una base sólida desde el punto de vista ambiental y económico. Ofrecía recomendaciones para seguir consolidando el texto de Resolución de la Asamblea, tales como: la necesidad de establecer objetivos más ambiciosos mediante el proceso de examen de conformidad con el Acuerdo de París; y que las rutas regionales con una contaminación por carbono ya fuerte tengan una responsabilidad inicial mayor; las obligaciones de las rutas regionales pequeñas, de rápido crecimiento, deberían aumentar a medida que lo haga su contaminación; y las responsabilidades deberían actualizarse periódicamente

22.3.23 En la nota WP/377, la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) encomió la actividad desarrollada por la OACI y sus Estados miembros en torno a la problemática ambiental, y expuso su postura con respecto al plan mundial de MBM, en particular que la implementación del plan se vería favorecida por la presentación obligatoria

de planes de acción estatales, y la inclusión de cuestiones ambientales en los programas de auditoría de la OACI.

22.3.24 En la nota WP/465, la República Dominicana presentó los avances que había logrado en la implementación de su Plan de Acción de Reducción de Emisiones de CO<sub>2</sub> (DRAPER), el cual se había elaborado en cumplimiento de lo prescrito en la Resolución A38-18 de la Asamblea, con el apoyo del proyecto de asistencia OACI-UE, y cuya versión actualizada se había presentado en julio de 2015.

22.3.25 El Comité reconoció el problema de la composición del CAEP planteado en la nota WP/428 de Chile, y señaló que el Consejo ya había adoptado una decisión para difundir más información sobre los avances del CAEP, y que la Secretaría estudiaría el mejor modo de facilitar que todos los Estados interesados se convirtieran en observadores del CAEP y nombraran a sus expertos para participar en los trabajos relacionados con la MBM.

22.3.26 El Comité reconoció que en varias notas se hacía hincapié en la importancia de la creación de capacidad y la asistencia a los Estados para la aplicación de una medida mundial de mercado (GMBM), y que el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea contenía disposiciones específicas a este respecto. El Comité acogió con beneplácito la nota WP/248 del Banco Mundial destinada a prestar apoyo para actividades de creación de capacidad con miras a la implementación de un plan mundial de MBM en los ámbitos de los sistemas MRV y los registros.

22.3.27 El Comité reconoció la cantidad de trabajo que habían realizado el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG), el Grupo de alto nivel, la Reunión de alto nivel y la reunión del grupo oficioso de Amigos del Presidente, así como las aportaciones técnicas de expertos, antes de que el Consejo elaborase el proyecto de texto de Resolución que figura en el Apéndice B de la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1.

22.3.28 Una cifra abrumadora de Estados expresó su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea que figura en la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1, ya que representaba el fruto de los esfuerzos significativos realizados por la Organización en los últimos tres años y reflejaba distintas opiniones de los Estados, constituyendo así un compromiso cuidadosamente equilibrado y aceptable en conjunto.

22.3.29 Algunos Estados manifestaron su inquietud, especialmente sobre la necesidad de seguir trabajando para garantizar que las opiniones de todos los Estados se incorporasen en el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, y propusieron que prosiguieran los debates y las consultas para mejorar el proyecto de texto. El Comité reconoció que estas cuestiones se abordaban en el párrafo 2 de la nota WP/52 y el Corrigendo núm. 1.

22.3.30 El Comité señaló que el presidente, junto con el Presidente del Consejo, consultaría con algunos Estados con miras a estudiar posibles mejoras en el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea, sin que ello repercutiera en el apoyo obtenido hasta el momento por el texto.

22.3.31 Luego de consultar en forma oficiosa con algunos Estados, el Comité consideró las sugerencias que resultaron de las consultas y estuvo de acuerdo con las siguientes enmiendas del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea:

- Agregar un nuevo párrafo preambular al proyecto de texto: “*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;”;



- Agregar un nuevo párrafo 7 c) al proyecto de texto: “Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;” y
- Agregar un nuevo párrafo 17 bis al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea: “*Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;” .

22.3.32 Los Estados expresaron una serie de opiniones sobre cómo deberían ser la norma y método recomendado o los textos de orientación sobre MRV y EUC. Al respecto, el Comité pidió que el Consejo, al tiempo que emprenda el trabajo de elaborar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación conexos para la implantación del sistema MRV en el marco del CORSIA, proporcione orientación clara sobre cómo debería ser la norma o método recomendado y qué deberían contener los textos de orientación.

22.3.33 El Comité señaló que el Consejo, al emprender el trabajo sobre los criterios de unidades de emisión, promovería el desarrollo de metodologías para los proyectos de reducción de emisiones y para la ejecución de los mismos que generen unidades de emisión procedentes del sector de la aviación. El Comité puso énfasis en que se aliente a los Estados a crear proyectos relacionados con la aviación nacional.

22.3.34 Tras las decisiones de la Asamblea, el Comité tomó nota de que la gestión y la gobernanza general del plan es responsabilidad del Consejo.

22.3.35 Un número abrumador de Estados reiteró su apoyo al proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea que figuraba en la WP/52 y el Corrigendo núm. 1, con las enmiendas sugeridas en los párrafos precedentes que fueron el resultado de las consultas oficiosas.

22.3.36 Unos cuantos Estados reiteraron su preocupación respecto de los impactos de algunos elementos de diseño del plan mundial de MBM propuesto que se refieren al desarrollo sostenible de la aviación internacional, en particular, en los países en desarrollo.

22.3.37 El Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente Resolución:

**Resolución 22/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)**

*Considerando* que la Asamblea, en su Resolución A38-18, decidió elaborar un plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados Miembros finalizara la labor relativa a los aspectos técnicos, los efectos

ambientales y económicos y las modalidades de las posibles opciones para un plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM), incluida 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 correspondiera, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;

*Recordando asimismo* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que con el apoyo de los Estados Miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y formulara una recomendación sobre un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluido un medio de tomar en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de una canasta de medidas que también incluya tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

*Reconociendo* que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo realizado por el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para elaborar una recomendación sobre un plan GMBM y sus elementos de diseño y mecanismos de implementación, incluido el análisis de distintos enfoques para la distribución de las obligaciones;

*Recordando asimismo* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados Miembros organizara seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional dirigidos a funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes;

*Reconociendo* la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) convocados para todas las regiones;

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

*Reconociendo* que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional sólo deberían contabilizarse una vez;

*Poniendo de relieve* que la decisión del 38º periodo de sesiones de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales;

*Reafirmando* la preocupación por la posibilidad de que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores;

*Recordando* la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales;

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

*Acogiendo con beneplácito* la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC y *reconociendo* que la labor desarrollada en relación con un plan mundial de MBM para la aviación internacional y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París;

*Considerando* que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;

*Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la presente Resolución, con la Resolución A39-YY: *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* y la Resolución A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* sustituyen a las Resoluciones A38-17 y A38-18 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

2. *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos del conjunto de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles alternativos sostenibles y un plan GMBM, así como toda otra medida, y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación;

3. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional, y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> netas de la aviación internacional a partir de 2020;

4. *Pone de relieve* la función del plan mundial de MBM como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional;

5. *Decide* implementar un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;

6. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance en las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología que permita a los explotadores incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles alternativos sostenibles, de modo de reflejar todos los elementos del conjunto de medidas;

7. *Pide* al Consejo que haga un seguimiento continuo de la implementación de todos los elementos del conjunto de medidas y considere las políticas y acciones necesarias para que se logre un avance en todos los elementos en forma equilibrada, y que aumente progresivamente el porcentaje de reducción de emisiones atribuible a las medidas que no sean MBM;

8. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, evitando a la vez la distorsión del mercado;

9. *Decide* que el CORSIA se vaya implementando progresivamente para atender a las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado, de la forma siguiente:

- a) la fase piloto se aplicará de 2021 a 2023 a los Estados que hayan optado por participar en el plan voluntariamente. Los Estados que participen en esta fase podrán elegir la base de cálculo para determinar los requisitos de compensación de sus explotadores de aeronaves entre las opciones indicadas en el párrafo 11 e), i);
- b) la primera fase se aplicará de 2024 a 2026 a los Estados que hayan participado voluntariamente en la fase piloto, así como a cualquier otro Estado que desee participar voluntariamente en esta fase, y los requisitos de compensación se calcularán según se indica en el párrafo 11 a);
- c) se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que

ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;

- d) la Secretaría publicará en el sitio web de la OACI información actualizada sobre los Estados que se vayan incorporando voluntariamente en la fase piloto y en la primera fase;
- e) la segunda fase se aplicará de 2027 a 2035 a todos los Estados que tengan individualmente una participación relativa en las actividad de la aviación civil internacional, medida en RTK, superior al 0,5% de las RTK totales, o cuya participación acumulada en la lista de Estados ordenados de mayor a menor cantidad de RTK alcance el 90% del total de RTK, excepto los países menos adelantados (PMA), los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países en desarrollo sin litoral (PDSL), a menos que deseen participar voluntariamente en esta fase;
- f) se alienta enfáticamente a los Estados que todavía no hayan participado a que se incorporen voluntariamente al plan lo más pronto posible, en particular aquellos que sean miembros de organizaciones regionales de integración económica. Los Estados que deseen participar voluntariamente en el plan, o que decidan dejar de participar en el plan, sólo podrán hacerlo a partir del 1 de enero de cualquier año y notificarán a la OACI de su decisión el 30 de junio del año precedente, a más tardar;
- g) a partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA y de su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que servirá de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión;

10. *Decide* que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aeronaves en las mismas rutas entre Estados de la forma siguiente:

- a) todos los vuelos internacionales en las rutas entre dos Estados incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior quedan alcanzados por los requisitos de compensación del CORSIA;
- b) todos los vuelos internacionales en rutas entre un Estado incluido en el CORSIA y otro Estado no incluido en CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada; y
- c) todos los vuelos internacionales en rutas entre Estados no incluidos en el CORSIA en virtud del párrafo 9 anterior están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que deberá compensar anualmente un explotador de aeronaves a partir de 2021 se calculará cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aeronaves =  $[\% \text{ sectorial} \times (\text{emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento del sector en ese año})] + [\% \text{ individual} \times (\text{emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado} \times \text{factor de crecimiento de ese explotador en ese año})]$ ;
- b) donde el factor de crecimiento del sector =  $(\text{emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020}) / \text{emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año}$ ;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aeronaves =  $(\text{las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año} - \text{el promedio de las emisiones del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020}) / \text{las emisiones totales del explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en ese año}$ ;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial =  $(100\% - \% \text{ individual})$  y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicarán como se indica a continuación:
- i) de 2021 a 2023, 100% sectorial y 0% individual, aunque cada Estado participante podrá elegir durante la fase piloto si esa tasa se aplicará a:
- a) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
- b) las emisiones de un explotador de aeronaves incluidas en el CORSIA en 2020;
- ii) de 2024 a 2026, 100% sectorial y 0% individual;
- iii) de 2027 a 2029, 100% sectorial y 0% individual;
- iv) de 2030 a 2032, al menos 20% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- v) de 2033 a 2035, al menos 70% individual, y que el Consejo recomiende a la Asamblea en 2028 si es preciso modificar el porcentaje individual y en qué medida;
- f) las emisiones del explotador de aeronaves y las emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año no incluyen las emisiones exentas del plan ese año; y
- g) la magnitud de las emisiones indicadas en 11 b) y 11 c) volverán a calcularse al inicio de cada año para tomar en consideración las rutas de entrada y salida de todos los Estados que se irán añadiendo como consecuencia de su participación voluntaria o al inicio de una nueva fase o de un nuevo ciclo de cumplimiento;

12. *Decide* que un nuevo explotador<sup>1</sup> esté exento de la aplicación del CORSIA durante tres años o hasta el año en que sus emisiones anuales excedan del 0,1% del total de las emisiones en 2020, lo que ocurra antes. A partir del año subsiguiente, el nuevo explotador quedará incluido en el plan y recibirá el mismo trato que el resto de los explotadores de aeronaves;

13. *Decide* que, sin perjuicio de las disposiciones precedentes, el CORSIA no se aplique a niveles bajos de actividad de aviación civil a fin de evitar costos administrativos excesivos: explotadores de aeronaves cuya actividad de aviación internacional genere anualmente menos de 10 000 toneladas métricas de emisiones de CO<sub>2</sub> atribuibles a la aviación internacional; aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Decide* que las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implementación progresiva y las exenciones no se asignen como requisitos de compensación a ningún explotador de aeronaves incluido en el plan;

15. *Toma nota* del trabajo del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, respecto a: a) el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV), b) los criterios recomendados relativos a las unidades de emisión que pueden adquirir los explotadores de aeronaves y que tienen en cuenta la evolución del proceso de la CMNUCC; y c) los registros para el CORSIA, y *pide* al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, finalice su trabajo tan pronto como sea posible, incluida la creación de capacidad y prestación de asistencia, de forma que el CORSIA pueda implementarse completamente a partir de 2020;

16. *Decide* establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aeronaves concilien sus requisitos de compensación en virtud del plan, a la vez que notifican anualmente los datos requeridos a la autoridad que cada año designe el Estado de matrícula del explotador aéreo;

17. *Decide* que es necesario incluir salvaguardas en el CORSIA que garanticen el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidan que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, y *pide* al Consejo que defina los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y defina de qué formas se puede atender a estas cuestiones;

18. *Decide* que el Consejo proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados del mismo a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad del plan. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores aéreos y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;

---

<sup>1</sup> Se entiende por nuevo explotador el explotador aéreo que inicia actividades en un rubro de la aviación que, en la fecha de entrada en vigor o después de esa fecha, está dentro del alcance del plan y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador aéreo.

- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, particularmente las metas de temperatura para el largo plazo, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su implementación, aumentar su efectividad y minimizar la distorsión del mercado, teniendo en cuenta los efectos indirectos de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej.: los requisitos de MRV; y
- c) un examen especial a finales de 2032 para considerar la posibilidad de poner fin al plan, de prorrogarlo más allá de 2035 o introducirle cualquier mejora, teniendo en cuenta la contribución de las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

19. *Determina* que el CORSIA o cualquier otro plan que decida adoptar la Asamblea será la medida de mercado que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;

20. *Pide* que se adopten las medidas siguientes a fin de establecer los mecanismos necesarios para la implementación del CORSIA desde 2020:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación correspondientes para la implementación del sistema de MRV en el marco del CORSIA, incluidos los procedimientos simplificados de MRV, con vistas a que los adopte el Consejo para 2018;
- b) que todos los Estados miembros cuyos explotadores de aeronaves realicen vuelos internacionales dispongan los arreglos necesarios, de conformidad con los SARPS sobre MRV, para su implementación a partir del 1 de enero de 2019;

En relación con los Criterios de unidades de emisión (EUC),

- c) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore los SARPS y textos de orientación relativos a los criterios de unidades de emisión (EUC) para que los explotadores aéreos puedan adquirir las unidades de emisión adecuadas en el marco del plan, teniendo en cuenta las novedades pertinentes en la CMNUCC y el Artículo 6 del Acuerdo de París, con vistas a que los adopte el Consejo tan pronto como sea posible, y no más allá de 2018;
- d) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, establezca un órgano asesor técnico permanente sobre los criterios de unidades de emisión (EUC) que haga recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles para su utilización en el CORSIA;
- e) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, efectúe un examen periódico de los SARPS y textos de orientación sobre los EUC y, si correspondiera, promueva la compatibilidad con las futuras decisiones al respecto en el marco del Acuerdo de París;

En relación con el establecimiento de Registros,



- f) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, elabore políticas y textos de orientación que sirvan de apoyo al establecimiento de registros en el marco del Plan, con vistas a que los adopte el Consejo en 2018;
- g) que el Consejo establezca un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI que esté en condiciones de entrar en funcionamiento a más tardar el 1 de enero de 2021;
- h) que los Estados miembros hagan los arreglos necesarios para establecer sus propios registros o registros grupales creados por grupos de Estados, o para participar en otros registros, de conformidad con las orientaciones de la OACI;

En relación con la gobernanza del CORSIA,

- i) que el Consejo supervise el funcionamiento del CORSIA, con el apoyo del órgano asesor técnico permanente y del CAEP, según corresponda;

En relación con el marco reglamentario,

- j) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de las políticas y los marcos reglamentarios nacionales necesarios para el cumplimiento y la aplicación del plan para 2020.

21. *Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso las destinadas a evitar la doble contabilización y las relativas a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;

22. *Decide* que la OACI y los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias a fin de facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implementación del CORSIA a partir de 2020, incluyendo lo siguiente:

En relación con la implementación del sistema de MRV,

- a) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados miembros implementen el sistema de MRV a partir del 1 de enero de 2019, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesario, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;
- b) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implementación del sistema de MRV;

En relación con el establecimiento de registros,

- c) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados establezcan los registros, incluida la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesaria, en particular para aquellos Estados que participen voluntariamente en la fase piloto y necesiten apoyo para hacerlo;
  - d) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en el establecimiento de sus propios registros o registros grupales para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto;
23. *Decide* que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los criterios de unidades de emisión (EUC) que se indican en el párrafo 20 precedente;
24. *Pide* al Consejo que fomente la utilización de unidades de emisiones generadas en programas que beneficien a los Estados en desarrollo, y *alienta* a los Estados a desarrollar proyectos relacionados con la aviación interior;
25. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de compensación, incluidos los mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados a utilizar esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, lo que podría permitir ulteriormente la utilización de créditos generados por dichos programas en el CORSIA, evitando la doble contabilización de la reducción de emisiones.

### **Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación**

23.1 En relación con la cuestión 23, el Comité Ejecutivo examinó la temática del Programa de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación, sobre la base de la nota A39-WP/62 presentada por el Consejo de la OACI, así como las notas presentadas por el Brasil (A39-WP/348, Revisión núm. 1), el Camerún (A39-WP/349, Revisión núm. 1), Egipto (A39-WP/364), la India (A39-WP/346) y Eslovaquia (A39-WP/105), en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, el resto de Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL. Por otro lado, tres notas de información fueron presentadas por la Argentina (A39-WP/183), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) (A39-WP/354) e Indonesia (A39-WP/353).

23.2 El Comité Ejecutivo examinó la nota A39-WP/62, en la que se proporciona un resumen de las actividades y los logros de la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) desde su establecimiento el 1 de enero de 2014 hasta marzo de 2016, y se presenta información sobre el estado de ejecución de la Resolución A38-12, Apéndice D, Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil, así como las prioridades para el próximo trienio (2017–2019). En la nota se pusieron de relieve las actividades de instrucción posteriores, y al 1 de marzo de 2016, el Programa TRAINAIR PLUS (TPP), integrado por 89 miembros (16 Centros regionales de excelencia en instrucción (RTCE), 31 miembros plenos, 38 miembros asociados y 4 miembros institucionales), se había implantado en 66 Estados miembros de la OACI. Se elaboraron 87 conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN), y se estaban preparando

57 CMDN con objeto de ampliar el catálogo de instrucción de la OACI hasta incluir 136 conjuntos de material didáctico en total. Con respecto a las evaluaciones de establecimientos de instrucción, la Oficina GAT llevó a cabo 130 evaluaciones, iniciales y reevaluaciones, en primer lugar para aprobar su aceptación en calidad de miembro del Programa TRAINAIR PLUS, y posteriormente para mantener la validez de su carácter de miembro. Además, se impartieron en todo el mundo 482 cursos reconocidos por la OACI, a los que asistieron alrededor de 7 100 alumnos. La OACI puso en marcha asimismo un plan para la preparación de cursos de instrucción basada en competencias con asociados internos y externos, así como el sector académico, a fin de apoyar la creación de capacidad en materia de recursos humanos en los Estados miembros.

23.3 El Comité también revisó las actividades de la Oficina GAT para el siguiente trienio, con arreglo a la información proporcionada en la nota A39-WP/62. En ella se especifica que el TPP seguirá rigiéndose por un mecanismo de recuperación de costos. Se espera que para finales de 2016 el número de miembros del TPP llegue a más de 100. Se prevé asimismo la preparación de 20 nuevos conjuntos de instrucción armonizados de la OACI que estarán disponibles cada año. En el próximo trienio se dispondrá de nuevas herramientas y recursos basados en la web, en particular un catálogo en línea de tareas en el puesto de trabajo, una herramienta basada en la web para el diseño de sistemas de instrucción (ISD), una metodología de evaluación de las necesidades de instrucción (TNA) y una metodología de evaluación posterior a la instrucción (PTE).

23.4 En las notas de estudio presentadas por cinco Estados miembros se pide el establecimiento de métodos, herramientas y hojas de ruta que permitan identificar y gestionar mejor los recursos y las necesidades de capacitación, con objeto de desarrollar competencias, crear capacidad y fomentar la cooperación regional en materia de instrucción.

23.5 El Comité examinó la nota A39-WP/348, Revisión núm. 1, presentada por el Brasil, titulada *El desarrollo de recursos humanos en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”: una base de datos sobre cursos de instrucción y un comité de gestión de los recursos de instrucción*. En la nota se recuerdan los objetivos de la Resolución A38-12 de la Asamblea, Apéndice D, y la Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil para brindar asistencia a los Estados miembros, y se pide el establecimiento de una base de datos centralizada sobre los cursos que existen en el mundo, con miras a ampliar y mejorar la red TRAINAIR PLUS y las iniciativas conexas. También se propone la constitución de un comité en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) con el objetivo de identificar y gestionar recursos y necesidades de instrucción, en un intento por colmar las carencias de capacitación locales y regionales, y fomentar la planificación de la coordinación de la instrucción a nivel regional con el fin de racionalizar el uso de los recursos y de favorecer el intercambio y la puesta en común de conocimientos especializados.

23.6 En la nota A39-WP/349, Revisión núm. 1, presentada por el Camerún, titulada *Elaboración de una hoja de ruta para la creación de capacidad aeronáutica en Camerún*, se describe el proyecto de elaboración de una hoja de ruta para la creación de capacidad aeronáutica en el Camerún y se presenta información de los avances logrados hasta la fecha. También se insta a los Estados miembros que hacen frente a la escasez de personal cualificado a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), así como a elaborar hojas de ruta para mejorar sus competencias. También se pide al Consejo de la OACI que continúe prestando apoyo a los Estados miembros para la armonización de los niveles de competencia de los profesionales aeronáuticos, que vele por que la OACI facilite periódicamente a los Estados miembros las competencias necesarias para aplicar los SARPS y que brinde asistencia a los Estados miembros a fin de elaborar una hoja de ruta para el desarrollo de capacidad en la aviación.

23.7 En la nota A39-WP/346, presentada por la India, titulada *Cooperación regional para la creación de capacidad*, se pide el establecimiento de colaboración a nivel regional para la creación de capacidad en la Región Asia-Pacífico consistente en disponer de un grupo de inspectores de operaciones de vuelo que puedan desplegarse en la región. En la nota se invita a la Asamblea a reconocer la necesidad y oportunidad de crear capacidad regional en términos de inspectores de operaciones de vuelo para atenuar la escasez de personal cualificado, y a incluir las actividades de creación de capacidad regional en el marco de supervisión estatal de la seguridad operacional de la aviación civil.

23.8 En la nota A39-WP/364, presentada por Egipto, titulada *Plan de acción de Egipto para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*, se presenta un informe sobre las actividades realizadas por Egipto en la esfera de la protección del medio ambiente y la aviación internacional, así como los avances registrados con respecto a la presentación de su plan de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. En lo concerniente a las actividades de instrucción, se invita a la Asamblea a pedir a la OACI que incluya un curso de instrucción especializado en el Programa TRAINAIR PLUS sobre los “planes de acción voluntarios de los Estados para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional”.

23.9 La última nota de estudio relativa a la cuestión 23 es la A39-WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, el resto de Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL. Si bien no se hace referencia específica a actividades de instrucción, en la nota se ponen de relieve diversos métodos y oportunidades para gestionar de forma eficaz actividades de creación de capacidad a fin de obtener resultados concretos.

23.10 El Comité Ejecutivo apoyó unánimemente las actividades de instrucción mundial en aviación y refrendó su plan de trabajo para el próximo trienio. El Comité también manifestó su apoyo a la nota A39-WP/349, Revisión núm. 1, presentada por el Camerún, en la que se pide la elaboración de una hoja de ruta sobre actividades de instrucción y creación de capacidad por parte de los Estados que hacen frente a la escasez de personal aeronáutico cualificado competente, y la enmienda de la Resolución A38-12 de la Asamblea, Apéndice D, habida cuenta de la necesidad de dicha hoja de ruta.

23.11 El Comité Ejecutivo pidió que las evaluaciones realizadas en el marco del Programa TRAINAIR PLUS se vincularan a los SARPS del Anexo 1 de la OACI con objeto de reducir las redundancias de las evaluaciones y auditorías. Los Estados miembros también acogieron con satisfacción la herramienta de evaluación de las necesidades de instrucción, a fin de permitir a los centros de instrucción determinar dichas necesidades de forma eficaz.

23.12 Los Estados miembros propusieron una revisión periódica de los derechos relacionados con los diversos niveles del Programa TRAINAIR PLUS (miembro asociado, miembro pleno y RTCE) a fin de evaluar y trabajar para reducir los costos en que incurren las organizaciones de instrucción y los Estados para la elaboración, revisión e impartición de instrucción normalizada, gestionada por la Oficina GAT.

23.13 El Comité también señaló que las instituciones de instrucción de los Estados en desarrollo deberían tener acceso al TPP y puso de manifiesto la cuestión relativa a la retención de profesionales instruidos.

## **Cuestión 24: Gestión de recursos humanos**

24.1 El Comité consideró la nota A39-WP/74, presentada por el Consejo, en la que se resumen las iniciativas en marcha y las acciones futuras para mejorar la gestión de los recursos humanos de la Organización y alinearla con las mejores prácticas para que la

Organización esté en mejores condiciones de atraer, retener y motivar a un equipo laboral competente, móvil y diverso.

24.2 El Comité tomó nota de las mejoras introducidas en los reglamentos de los aspectos relativos a la ética, los arreglos contractuales y las contrataciones, así como las aplicadas en las áreas estratégicas de movilidad del personal, gestión del desempeño, aprendizaje y desarrollo profesional y planificación de la sucesión. De igual manera, se tomó nota de que se ha seguido avanzando en la modernización de los procesos de recursos humanos, en forma concomitante con la creciente automatización con la que se busca mejorar la eficiencia y la agilidad de respuesta ante las necesidades de los programas. Para consolidar los logros ya realizados, los aspectos prioritarios que serán objeto de mejoras de gestión de los recursos humanos en el próximo trienio serán la diversidad, gestión de talentos, motivación del personal, gestión del desempeño, planificación de la sucesión y bienestar del personal.

24.3 En las deliberaciones del Comité se puso de relieve la importancia de planificar la sucesión.

24.4 Algunas delegaciones pusieron el acento en la importancia que reviste para la Organización que se mantenga la continuidad en el nivel directivo para que los objetivos estratégicos permitan cumplir mejor la misión de la OACI; en este sentido, se señaló que esa continuidad podría verse afectada por los límites impuestos al número de mandatos en ese nivel y comprometer la continuidad de las labores y la memoria institucional de la Organización, y por ese motivo se recomendó que se eliminaran esos límites. Se aclaró que este asunto es incumbencia del Consejo y que dicho órgano lo examinará.

24.5 El Comité tomó nota de la información presentada por China en la nota A39-WP/42

24.6 Como resultado de sus deliberaciones, el Comité Ejecutivo invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las reformas emprendidas por la Organización y los resultados obtenidos en el mejoramiento de la gestión de sus recursos humanos;
- b) respaldar las iniciativas prioritarias y las acciones futuras definidas para la gestión de los recursos humanos en el próximo trienio que se enumeran en el párrafo 9.1 de la nota A39-WP/74, de acuerdo con el plan operacional para la gestión de los recursos humanos y los resultados previstos en dicha área; y
- c) trasladar al Consejo la cuestión de los límites al número de mandatos de los funcionarios de nivel directivo que se describe en el párrafo 24.4 precedente.

## **Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI**

25.1 En su octava sesión, el Comité consideró la nota A39-WP/73 (con el Corrigendo núm. 1), en la que se presenta un informe sobre la composición del personal de la OACI al 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015, con indicación de la representación geográfica equitativa (RGE) y de género, así como un análisis de los nombramientos en las categorías Profesional y superiores.

25.2 En el debate al respecto, algunos Estados destacaron la importancia de que exista una distribución equilibrada entre los puestos de categoría Profesional y superiores, tomando en cuenta las necesidades de los programas y del funcionamiento de la Organización.

25.3 El Comité Ejecutivo invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del informe de situación presentado en la nota A39-WP/73; y
- b) exhortar a los Estados miembros a que colaboren con la Secretaría de la OACI para constituir y mantener un equipo laboral diverso, flexible y motivado.

## **Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI**

26.1 En su octava reunión, el Comité Ejecutivo examinó tres notas de estudio (A39-WP/43, 355, 357) en el marco de la cuestión “*Multilingüismo en la OACP*”.

26.2 La nota A39-WP/43 contenía el informe del Consejo en el que describen las medidas que se han tomado para promover el multilingüismo en la OACI mediante la paridad y la calidad de los servicios, la optimización de los recursos disponibles, la aplicación de las mejores prácticas de las Naciones Unidas en los servicios de idiomas y el desarrollo y uso de mejores herramientas técnicas.

26.3 En este informe también se presentaba la situación actual relativa a la prestación de los servicios de idiomas y la sustancial reducción de la financiación de los mismos desde 2008. Aunque hayan tenido lugar recortes presupuestarios, la Secretaría ha podido garantizar la paridad en los servicios de idiomas y mantener, e incluso aumentar, el volumen y la calidad de los servicios de traducción, interpretación y publicaciones. A pesar de las economías obtenidas, el nivel de recursos presupuestados ha repercutido en la capacidad de la OACI para publicar oportunamente información en todos los idiomas y en la prestación de servicios de interpretación completos para ciertas categorías de reuniones.

26.4 El Comité señaló que en el proyecto de propuesta de presupuesto para el trienio de 2017-2019 que se presentó en la A39-WP/46 se asigna el mismo nivel de financiamiento para los servicios de idiomas que en el trienio actual, y que la Organización implantará medidas para gestionar la demanda y lograr economías rediseñando las actividades, mejorando la planificación y la rendición de cuentas y transformando el proceso de extremo a extremo, que se inicia en la elaboración de documentos y culmina en su difusión final.

26.5 En la nota WP/355, presentada por Colombia en nombre de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, se subrayaba la necesidad de disponer en todos los idiomas oficiales de la documentación que contribuye a fomentar la seguridad operacional, entre otras esferas importantes de la labor de la Organización. En la nota se recomendaba seguir analizando nuevos métodos y procedimientos, en particular con el apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI, para aumentar la eficiencia y asegurar que la Organización pueda seguir prestando servicios de calidad a sus Estados miembros.

26.6 En la nota WP/357, presentada por la Federación de Rusia, se informaba del menoscabo de los servicios de idiomas en la OACI en detrimento de los países no anglófonos, y se pedía que se invitara a la Asamblea a adoptar la serie de medidas recogidas en el párrafo 5 de WP/357, con objeto de reforzar las resoluciones de la Asamblea en vigor sobre este particular, especialmente la gran importancia que reviste el multilingüismo para el trabajo y los requisitos de la OACI con miras a asegurar un acceso equitativo a todos los órganos legislativos de la Organización y una plena participación en los mismos, a tenor de lo establecido en el Artículo

37 del Convenio de Chicago, en virtud del cual se promueve la uniformidad de las normas y procedimientos en la aviación.

26.7 Varios Estados miembros manifestaron su opinión en apoyo del multilingüismo como principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI. Algunos subrayaron la necesidad de disponer de la documentación en todos los idiomas de trabajo de la OACI de forma oportuna y simultánea, en particular los documentos relativos a la aplicación de los SARPS y los PANS y a las medidas sobre seguridad operacional y seguridad. También se señaló que el multilingüismo no debería considerarse únicamente un gasto, sino una inversión en pro del desarrollo de un entorno seguro y eficaz de la aviación civil a nivel internacional. Otros Estados miembros debatieron las repercusiones presupuestarias de garantizar de forma oportuna la provisión en todos los idiomas de trabajo de la OACI de los manuales relativos a la aplicación de normas, y pidieron que se revisara el porcentaje de servicios contratados externamente habida cuenta de las mejores prácticas en otras organizaciones similares de las Naciones Unidas.

26.8 El Comité reconoció que los servicios de idiomas forman parte de todos los programas de la OACI, que son esenciales para todos los Objetivos estratégicos de la Organización y la aplicación de los SARPS y los PANS a escala mundial, y que constituyen un requisito primordial de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). También reconoció el apoyo prestado por la Argentina, China y Arabia Saudita para traducir los sitios web de la OACI a los idiomas español, chino y árabe, respectivamente.

26.9 Tras examinar las notas A39-WP/43, 355 y 357, y habida cuenta de su análisis, el Comité recomendó que la Asamblea:

- 1) pidiera al Consejo que supervisara estrechamente la aplicación de las políticas y decisiones que ha adoptado para aumentar la eficiencia y eficacia de las actividades relativas a los servicios de idiomas, reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI; y
- 2) pidiera al Consejo que siguiera analizando y evaluando los recursos necesarios para velar por que se disponga oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI de los documentos de la Organización relativos a la aplicación de normas, y que se siguiera revisando el porcentaje de servicios contratados externamente para alcanzar esos objetivos habida cuenta de las mejores prácticas en otras organizaciones similares de las Naciones Unidas.

### **Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

27.1 En su octava sesión, el Comité Ejecutivo consideró la nota WP/75, en la que figuraba un informe del Consejo sobre el progreso continuo para impulsar el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la Organización, teniendo en cuenta las Resoluciones A31-2 y A32-1 de la Asamblea. En este informe también se presentaban las medidas identificadas para seguir avanzando con las mejoras durante el trienio de 2017-2018-2019.

27.2 El Comité observó con beneplácito el progreso logrado por la Organización en mejorar su eficiencia y eficacia e invitó a la Asamblea a pedir al Consejo que prosiga con el proceso en curso, a fin de trabajar para acrecentar la eficiencia y la eficacia de la OACI.

*Para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI*

27.3 El Comité consideró la nota WP/22, en la que se mencionaba el tema de cómo aumentar el porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones y se presentaban medidas para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta, respaldadas por un análisis de la situación y los motivos del bajo porcentaje de respuesta.

27.4 Los Estados Unidos recomendaron, en la nota WP/86, que los Estados contratantes examinaran sus procedimientos en lo que respecta a la elaboración de SARPS; instaron a los Estados a responder a las comunicaciones de la OACI relativas a las propuestas de enmienda de los Anexos y de los PANS; y recomendaron a las Oficinas regionales de la OACI que desempeñaran una función activa en alentar a los Estados a responder. En la nota se incluía una propuesta de Resolución de la Asamblea para que reemplace a la Resolución A38-11. Se tomó nota de que debates sustantivos que tuvieron lugar en la Comisión Técnica dieron como resultado la modificación del texto de los párrafos 19 y 20 de la Resolución de la Asamblea, para aclarar la intención del intercambio de información a través de los Estados miembros.

27.5 Cuba, en la nota WP/119, compartió su experiencia y sus metodologías en responder eficazmente a las comunicaciones de la OACI y recomendó incluir en los procedimientos de seguimiento de las comunicaciones que está elaborando la OACI algunos de los elementos de sus prácticas.

27.6 Los Emiratos Árabes Unidos presentaron una nota de información (WP/320) sobre las dificultades que enfrentan los Estados debido al gran volumen de correspondencia que envía la OACI.

27.7 En sus deliberaciones, el Comité apoyó las recomendaciones. Estuvo de acuerdo con las medidas propuestas tendentes a aumentar el porcentaje de respuesta a las comunicaciones, como se señala en el párrafo 2.3.1 de la nota WP/22, y tomó nota de la intención de la Secretaría de incorporar la información contenida en las diferentes notas, mejorada con los debates, al definir y poner en práctica esas medidas.

27.8 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en presentar, para la adopción por la Plenaria, las Resoluciones siguientes:

**Resolución 27/1: Para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI**

*Considerando* que el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) requiere que la Organización adopte y enmiende las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales y que cada Estado contratante colabore, 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;

*Reconociendo* que las comunicaciones a los Estados son un medio a través del cual la Organización, bajo la autoridad de la Secretaria General, comunica oficialmente sus normas y métodos recomendados y políticas a sus Estados miembros y otras partes interesadas;

*Preocupada* porque el bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones es un problema de larga data que puede tener efectos negativos en el cumplimiento de las obligaciones que se derivan de los Artículos 37, 38, 54, 57 y 90 del Convenio de Chicago;



*Recordando* que la Resolución A29-3 insta a todos los Estados a que respondan a las solicitudes del Consejo de la OACI de que formulen comentarios y expresen su acuerdo o desacuerdo acerca de las normas propuestas por esta Organización, a fin de evitar que se tomen decisiones basadas en un número reducido de respuestas;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar la necesidad de responder a todas las comunicaciones de la OACI de manera completa y oportuna, y de cumplir su compromiso al respecto, y a compartir las mejores prácticas, a través de las Oficinas regionales de la OACI y/o de comisiones regionales de aviación civil, a fin de promover el mejoramiento continuo, movilizar recursos y crear capacidades en los Estados miembros de conformidad con la iniciativa de la OACI denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB);
2. *Encarga* a la Secretaria General que implante un esquema de atributos de registro para las comunicaciones a los Estados por medio del cual se identifiquen la categoría, prioridad, disciplina o tema y las necesidades de respuesta, a fin de facilitar a los Estados miembros y otros destinatarios una mejor tramitación de las comunicaciones a los Estados;
3. *Pide* a la Secretaria General que examine y, de ser necesario, revise el formato de las comunicaciones a los Estados y los boletines electrónicos, así como la disposición del diseño, con la finalidad de transmitir más eficazmente a los Estados miembros y otros destinatarios su contenido;
4. *Pide* a la Secretaria General que investigue y, de ser necesario, introduzca nuevas herramientas de comunicación, incluso soluciones basadas en la web, como medio de mejorar la comunicación e interacción con los Estados miembros y otros destinatarios de las comunicaciones y el registro de las respuestas en el sistema de gestión de registros de la OACI;
5. *Encarga* a la Secretaria General que implante un sistema automatizado e interactivo basado en la web capaz de notificar los porcentajes de respuesta a las comunicaciones a los Estados, a fin de hacer más visible la situación de las respuestas a las comunicaciones por Estado miembro, por región y/o a escala mundial, y promover la toma de conciencia y la creación de capacidades entre los Estados miembros;
6. *Encarga* a la Secretaria General que introduzca procedimientos de seguimiento en todas las Oficinas regionales de la OACI, como componente del Manual de las oficinas regionales, según sea necesario, como medio para ofrecer información adicional a los coordinadores de los Estados miembros en su área de acreditación, e interactuar con dichos coordinadores, cuando su porcentaje de respuesta a las comunicaciones sea bajo o no haya respuesta y, también, aprovechar la presencia de delegaciones en la Sede de la OACI para estos fines;

7. *Encarga* al Consejo que vigile y analice en forma periódica el porcentaje de respuesta a las comunicaciones a los Estados, a fin de formular recomendaciones cuando el porcentaje de respuesta de los Estados sea menor que el promedio global;

8. *Pide* a los Estados miembros que consideren el establecimiento de coordinadores para la coordinación y el seguimiento internos (a nivel estatal) de las comunicaciones a los Estados y la revisión continua del Directorio de la OACI de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC), así como que se aseguren de que la información de contacto de los destinatarios se mantenga al día notificando en forma completa y oportuna a la OACI los cambios; y

9. *Pide* a la Secretaría General que lleve a cabo una campaña de concientización, a través de las Oficinas regionales de la OACI, conferencias regionales de DGAC u otros foros, como las comisiones regionales de aviación civil, dirigida a los Estados miembros para aumentar el nivel de conciencia respecto a la importancia de responder a todas las comunicaciones a los Estados que envíe la OACI y de mantener actualizada la información de contacto.

**Resolución 27/2: 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 miembro 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 miembro 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;

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

*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 miembros 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 miembros 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; y

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

*Reconociendo* que la aplicación de una norma se multiplica en el mundo cuando en su proceso de elaboración se alienta a todos los Estados y a los interesados de la industria a aportar sus perspectivas;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros 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 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 miembros 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 utilicen, 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 miembros antes de que el Consejo adopte medidas al respecto, salvo cuando este 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 miembros. Con todo, dichos textos se pondrán a disposición de los Estados miembros 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 miembros dispongan de tiempo suficiente para su implantación;

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 miembros 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 miembros a utilizar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar sus diferencias a la OACI;

12. *Encarga* a la Secretaria General que siga perfeccionando el sistema EFOD y ayude a los Estados miembros 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 miembros 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 miembros 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 miembros 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 miembros 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. *Insta* a los Estados miembros a revisar sus procedimientos relacionados con la elaboración de SARPS, con la intención de mejorar la participación de un grupo más amplio de partes interesadas de la aviación; y

20. *Pide* a la OACI que considere la conveniencia de formular una estrategia de transición y comunicación a lo largo de las fases de planificación y aplicación para los Estados miembros, quienes a su vez deberían facilitar las acciones de difusión dirigidas a las partes interesadas;

21. *Encarga* a la OACI que dé a sus oficinas regionales un papel más destacado de facilitación y seguimiento del proceso de examen de las enmiendas de los SARPS;

22. *Exhorta* a los Estados miembros a responder a las comunicaciones de la OACI que se refieren a propuestas de enmienda de los Anexos y los PANS; y

23. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-11.

#### *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 miembros 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 miembros 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 miembros 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 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 miembros a que notifiquen a la Organización las diferencias que existen 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 miembro 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 miembros.

9. Con objeto de alentar y prestar ayuda a los Estados miembros 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 miembros 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.

12. La OACI debería modificar y perfeccionar los procesos actuales de elaboración de SARPS para cerciorarse de que sigan un sólido criterio interdisciplinario, esforzándose por que la coordinación tenga la mayor transparencia posible ante los Estados miembros.

27.9 En la nota WP/79 Revisada, presentada por el Consejo, se informaba acerca de las reuniones estratégicas realizadas fuera de la Sede que han proporcionado al Consejo la oportunidad de aprovechar un entorno diferente para reflexionar y planificar la orientación y la estrategia de la OACI, así como de fortalecer las relaciones entre los Representantes en el Consejo, la Comisión de Aeronavegación y la Secretaría y beneficiarse de la participación de los socios de la industria. Asimismo, se comunicaban las recomendaciones de estos eventos, las cuales se ven reflejadas en las políticas, iniciativas y actividades en curso, entre las que figuran la iniciativa NCLB, el IWAF y las asociaciones mundiales para el desarrollo de la aviación. Las acciones de difusión de la OACI dirigidas a las regiones fueron coadyuvadas por las visitas realizadas por el Presidente del Consejo y los Representantes en el Consejo a las regiones y las oficinas regionales. En la nota se solicitaba el apoyo permanente de la Asamblea y de los Estados miembros para las reuniones estratégicas fuera de la Sede y las visitas regionales que se llevarán a cabo en el futuro.

27.10 El Comité tomó nota de la información contenida en la nota WP/308 presentada por el Comité Interestatal de Aviación.

27.11 El Comité tomó nota de la contribución de las reuniones estratégicas del Consejo realizadas fuera de la Sede y de las visitas regionales al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la Organización y expresó su apoyo a estas reuniones como mecanismo para promover el proceso de planificación estratégica de la Organización.

27.12 En la nota WP/325, presentada por ABIS Group<sup>2</sup>, CERG<sup>3</sup>, Chile y NORDIACO<sup>4</sup>, se destacaban los beneficios de crear grupos de rotación con el objetivo de contar con una representación más efectiva en la OACI, y se invitaba a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que figura en el presente documento;
- b) expresar su agradecimiento por la existencia de los actuales grupos de rotación como eficaz medio para asegurar que un mayor número de Estados miembros tiene la oportunidad de participar en el Consejo;
- c) alentar a los Estados miembros que procuran participar en el Consejo de la OACI a que establezcan nuevos grupos de rotación o se unan a grupos de rotación que ya existen; y
- d) pedir al Consejo que considere la adopción de procedimientos escritos que reconozcan oficialmente a los grupos de rotación y a las funciones que prestan con la finalidad de elegir Estados miembros al Consejo.

Se destacaba que, a través de los grupos de rotación, un mayor número de Estados podía seguir más de cerca la labor del Consejo y participar en la misma, mejorando al mismo tiempo la coordinación y la cooperación entre los Estados, así como sus oportunidades de formar parte del Consejo.

27.13 Varias delegaciones tomaron la palabra para apoyar la función y el reconocimiento de los grupos de rotación y alentar la participación de dichos grupos. Otras delegaciones, si bien dieron su apoyo a la nota de estudio y, en particular, a los incisos a), b) y c), señalaron el derecho de cada Estado miembro a presentar su candidatura para ser electo en el Consejo; la necesidad de que haya coordinación con los grupos regionales, teniendo en mente los arreglos establecidos por los mismos; y la ausencia de grupos de rotación en algunas regiones, como factores que deben tenerse en cuenta al considerar la función y el estatus de los grupos de rotación.

27.14 Por lo tanto, el Comité estuvo de acuerdo con los incisos a), b) y c) y remitió al Consejo, para un estudio ulterior, la cuestión de la función y el estatus de los grupos de rotación en la labor de la Organización, teniendo en cuenta los comentarios formulados.

---

<sup>2</sup> Austria, Bélgica, Croacia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Suiza

<sup>3</sup> Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Grecia, Hungría, Lituania, Polonia, República Checa, Rumania

<sup>4</sup> Dinamarca, Estonia, Finlandia, Islandia, Letonia, Noruega, Suecia

## **Cuestión 28: Iniciativa “*Ningún país se queda atrás*”**

28.1 El Comité examinó la nota WP/23, presentada por el Consejo, que contenía información sobre el establecimiento de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB) que tiene por objeto apoyar a los Estados en la aplicación efectiva de las Normas y métodos recomendados, las políticas, los planes y los programas de la OACI de un modo armonizado en todo el mundo; fomentar la resolución de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC); y promover y realizar todas las actividades de asistencia de la OACI. El Comité también tomó nota de la labor de la OACI en el marco de la iniciativa NCLB en la Región Centroamérica y el Caribe, como se presenta en la nota A39-WP/261 que fue presentada por El Salvador con el apoyo de los Estados de las Regiones NAM y CAR. El Comité acordó respaldar la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y alentar a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y donantes a que proporcionen apoyo a la iniciativa.

28.2 A la luz del debate, el Comité acordó someter para su adopción por la Plenaria, la siguiente Resolución:

### **Resolución 28/1: Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB)**

*Considerando* que, en el Artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, 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 y económico;

*Considerando* que, para lograr sus fines y objetivos, la Organización se ha fijado como Objetivos estratégicos la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente;

*Recordando* que varias resoluciones de la Asamblea, incluidas las A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 y A33-9, instan a los Estados a incrementar la aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI;

*Reconociendo* que todos los Estados deberían aplicar eficazmente las Normas y métodos recomendados (SARPS) y políticas de la OACI de modo que todos los Estados cuenten con sistemas de transporte aéreo operacionalmente seguros, protegidos, eficientes, económicamente viables y ambientalmente racionales, que contribuyan al desarrollo sostenible y la prosperidad socioeconómica y, por ende, a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo;

*Considerando* que los resultados de las actividades del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) continúan indicando que diversos Estados experimentan dificultades en la aplicación de los SARPS de la OACI;

*Reconociendo* que la capacidad de cumplir con los SARPS en forma sostenida varía de un Estado a otro, y que los Estados no siempre pueden cumplir eficaz y oportunamente con los SARPS, al ritmo con que los adopta la OACI;



*Reconociendo* que el Consejo estableció la Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB);

*Reconociendo* que la implantación exitosa de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) mejorará los sistemas de transporte aéreo de los Estados y se alinearán con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas;

*Reconociendo* que el mejor camino para que la aviación civil siga progresando y contando con recursos humanos y financieros eficientes, para llevar a cabo actividades de asistencia adaptadas a las necesidades de cada Estado, es por medio de un enfoque cooperativo, colaborativo y coordinado de todas las partes interesadas; y

*Reconociendo* que todas las actividades y mecanismos de asistencia de la OACI tienen por objetivo común servir de apoyo a la aplicación eficaz de los SARPS y las políticas;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a respaldar la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB);
2. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de aviación civil participando activamente en el trabajo de la OACI y aplicando eficazmente los SARPS y políticas de la OACI de modo que puedan contribuir a la prosperidad regional y beneficiarse de una mejor conectividad mundial;
3. *Encarga* al Consejo que focalice la atención de la comunidad en el valor y los aportes de la aviación en todo el mundo, apoyando las actividades de la iniciativa NCLB y los Foros mundiales de la aviación que realice la OACI en el futuro;
4. *Encarga* a la Secretaría General la tarea de coordinar, facilitar y poner en ejecución programas integrales de asistencia, en colaboración con todas las partes interesadas, para ayudar a los Estados a mejorar sus sistemas de aviación civil y sus capacidades de supervisión;
5. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí y con la OACI, en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;
6. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y las entidades financieras a utilizar las herramientas y servicios de la OACI que facilitan la toma de decisiones fundadas en datos para contribuir a identificar las deficiencias en la aviación, poner en ejecución proyectos y programas de la OACI, delinear soluciones, realizar estudios de viabilidad e identificar necesidades de financiamiento para facilitar la consecución de potenciales donantes e inversionistas;
7. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus proyectos de desarrollo de la infraestructura de aviación, elementos de instrucción y creación de capacidad dirigidos

a reforzar a sus autoridades de aviación civil para permitir una supervisión eficaz de dicha infraestructura;

8. *Alienta* a los Estados miembros a forjar alianzas con otros Estados miembros, la industria, las entidades financieras, los donantes y otras partes interesadas por conducto de la OACI para fortalecer sus sistemas de aviación civil y sus capacidades de supervisión;

9. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, como foro para negociaciones y conclusión de acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos, lo cual contribuye a mejorar la conectividad del transporte aéreo y por ende, al desarrollo del turismo, el comercio, y a las economías nacionales y mundiales;

10. *Exhorta* a todos los Estados miembros y entidades pertinentes que estén en condiciones de proporcionar recursos financieros y técnicos a los Estados que los necesiten, a que les presten asistencia para que puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil mediante el cumplimiento de los SARPS y de sus responsabilidades de supervisión;

11. *Encarga* a la Secretaría General que siga perfeccionando su mecanismo integral y coordinado de aplicación y evaluación para asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI;

12. *Encarga* a la Secretaria General que coordine con los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes la ejecución de actividades de asistencia mediante la creación de alianzas por medio de una red de la OACI para el desarrollo de la aviación;

13. *Encarga* a la Secretaria General que movilice a los Estados y a las entidades financieras para que brinden su apoyo mancomunado al fortalecimiento del sistema mundial de la aviación en lo atinente a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia;

14. *Insta* a la industria y a las entidades financieras a desarrollar y presentar a la OACI sus planes de acción en respaldo de la plena aplicación de esta resolución.

28.3 El Comité Ejecutivo tomó nota de la nota de estudio WP/348 Revisión núm. 1, presentada por el Brasil, en la que se propone el establecimiento de una base de datos centralizada sobre los cursos que existen en el mundo, como una extensión y mejora de la red TRAINAIR PLUS y las iniciativas conexas como la Guía sobre instrucción en la aviación y el *Global Aviation Training Course Catalogue* (Catálogo mundial de cursos sobre instrucción en aviación).

28.4 El Comité examinó la nota WP/218 Revisión núm. 1, presentada por Fiji, Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu, en la que se presentaban las ventajas de establecer una Suboficina en la Región del Pacífico, a efectos de brindar apoyo más directo a los doce Estados insulares del Pacífico, teniendo en cuenta que existe la Oficina de seguridad operacional del

Pacífico (PASO). El Comité apoyó que el Consejo considerase la realización de un estudio de factibilidad para el establecimiento de una Suboficina Regional en la Región del Pacífico, aunque la Secretaria General señaló que era necesario contar con recursos para llevar a cabo tal estudio, y solicitó el apoyo de los Estados y las instituciones financieras internacionales para proporcionar los recursos financieros y humanos necesarios.

28.5 El Comité tomó nota de la nota de estudio WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, declarando que las actividades de creación de capacidad, ya sean organizadas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales o la industria, desempeñan una función importante para apoyar las actividades de los Estados contratantes a fin de lograr una aplicación efectiva y sostenible de los requisitos internacionales. Se tomó nota de que la Resolución de la Asamblea propuesta en la nota WP/23 abarca las medidas propuestas en la nota WP/105.

28.6 El Comité consideró la nota WP/299 y tomó nota del progreso realizado en el establecimiento y la implantación del Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF) y el Programa de cesiones y adscripciones del HRDF que se están financiados por contribuciones voluntarias y tienen por objeto fortalecer la capacidad de recursos humanos en el sector de la aviación civil en África. Esta iniciativa de creación de capacidad se consideró como una buena novedad dentro de las actividades generales respecto a la iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

28.7 Se destacó la necesidad de continuar desarrollando el HRDF mediante el establecimiento de programas y actividades adicionales. También se puso énfasis en que el éxito, la continuación y la sostenibilidad del HRDF dependían de la recepción de contribuciones voluntarias.

28.8 Las notas de información WP/415 presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea, la CEAC y EUROCONTROL, WP/446 presentada por la República Dominicana, y WP/450 presentada por el Japón fueron examinadas en el marco de la cuestión 14. La nota WP/364 presentada por Egipto fue examinada en el marco de la cuestión 22.

#### *Estrategias de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*

28.9 El Comité examinó las notas A39-WP/24, presentada por el Consejo, y A39-WP/264, presentada por los Estados Unidos, que contenían propuestas para el establecimiento de un enfoque institucionalizado de la OACI para responder a crisis que permitirían a la Organización mitigar el impacto de desastres en la aviación civil internacional. Las propuestas hacían un llamamiento respecto a la elaboración de un enfoque estratégico para mejorar la capacidad de adaptación de la infraestructura de aviación civil ante desastres, así como un enfoque táctico para crisis específicas de la aviación que podrían afectar la seguridad operacional o la continuidad de la aviación civil internacional. El Comité tomó nota de que la estrategia internacional para la reducción de desastres, incorporada en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, de las Naciones Unidas, refleja un cambio importante respecto al énfasis tradicional en la respuesta ante desastres para reducir el desastre y procura

promover una cultura de prevención que ya se está desarrollando en la OACI. El Comité destacó que toda respuesta emprendida por la OACI debería estar guiada, de común acuerdo, con el o los Estados afectados, dado que los Estados tienen la responsabilidad general de responder a estos sucesos.

28.10 El Comité examinó la nota A39-WP/280, presentada por el Japón, en la que se describían las mejores prácticas de respuesta rápida adoptadas en Japón a raíz del terremoto que causó daños en los edificios y otras instalaciones del aeropuerto de Kumamoto. El Comité estuvo de acuerdo en que se debería alentar a los Estados a preparar sus respuestas de emergencia ante desastres sobre la base de las medidas adoptadas y lecciones aprendidas por el Japón, así como otros Estados miembros que han enfrentado crisis similares.

28.11 A la luz del debate, el Comité acordó someter, para su adopción por la Plenaria, la siguiente resolución:

**Resolución 28/2: Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación**

*Por cuanto* el Artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es fomentar la organización y desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

*Por cuanto* la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendai y el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 que fue adoptado por la tercera Conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres;

*Consciente* de que los desastres naturales dañan la infraestructura social y económica de todos los países y que sus consecuencias en el largo plazo son especialmente graves para los países en desarrollo al dificultar que se desarrollen en forma sostenible;

*Consciente* de que la responsabilidad de prevenir y reducir el riesgo de desastres corresponde en primer lugar a los Estados, y que la Organización debería seguir la orientación del Estado o los Estados afectados y actuar en concierto con ellos en todas las acciones de respuesta que emprenda;

*Reconociendo* que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9 — *Facilitación*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen para los Estados las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia y los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras un desastre natural o provocado por el hombre;

*Reconociendo* que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el

fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

*Reconociendo* que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda; y

*Reconociendo* que todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;

2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, así como las mejores prácticas de los Estados miembros, al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;

3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación que sirvan para institucionalizar y orientar el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización ante las crisis específicas de la aviación que pudieran afectar la seguridad o continuidad de la aviación civil internacional;

4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados, los países menos adelantados que no tienen litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo;

5. *Instruye* a la Secretaría General para que establezca en la OACI un mecanismo de respuesta y asistencia ante situaciones de crisis en coordinación con los Estados afectados y los Estados vecinos;

6. *Instruye* a la Secretaría General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y

7. *Instruye* a la Secretaría General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia.

*Política sobre publicaciones de la OACI*

28.12 La nota A39-WP/369, presentada por el Canadá, contenía una propuesta para ampliar el acceso gratuito a los documentos de la OACI en apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y afianzar los esfuerzos destinados a la aplicación de las Normas y métodos recomendados de la OACI.

28.13 El Comité tomó nota de que la OACI continuaba totalmente dedicada a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y a apoyar los esfuerzos para asistir a los Estados en la aplicación en las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Algunos Estados expresaron un firme apoyo a esta iniciativa; no obstante, el Comité también tomó nota de que la propuesta podría tener repercusiones financieras para el próximo trienio.

28.14 El Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea pida al Consejo que analice la propuesta para la provisión de acceso gratuito a los documentos de la OACI y que informe al respecto al 40º período de sesiones de la Asamblea.

### **Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)**

29.1 Al tratar esta cuestión, el Comité examinó la nota A39-WP/25 del Consejo, en la que se analiza de qué manera contribuyen a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible los sistemas de transporte aéreo que se ajustan a los requisitos de la OACI y se alienta a los Estados a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y poner en marcha políticas, planes y programas que respondan a las prioridades internacionales en materia de desarrollo, en particular los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). En este contexto, la nota informa sobre las actividades que ha emprendido la OACI para ayudar a sus Estados miembros en este cometido. El Comité tomó nota de las importantes contribuciones al cumplimiento de la Agenda 2030 que se hacen posibles gracias a los resultados de los objetivos estratégicos de la OACI, la iniciativa NCLB y el Foro mundial sobre aviación, instó a los Estados a dar más prioridad a la aviación e incluirla en sus planes nacionales de desarrollo formulando al efecto planes estratégicos para el sector del transporte aéreo y planes maestros para la aviación civil, y encargó a la OACI que siga fomentando alianzas y ayudando a los Estados a hacer realidad los aportes de la aviación al desarrollo sostenible. El Comité tomó nota asimismo de los distintos aspectos ambientales de los ODS y del estado de avance del trabajo que desarrolla el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para ayudar al cumplimiento de la Agenda 2030. El Comité también tomó nota de la declaración del ACI a efectos de que los aeropuertos habían demostrado la utilidad de la intervención de la comunidad en sus prácticas de sostenibilidad, específicamente en relación con los ODS 8, 16 y 17.

29.2 El Comité consideró seguidamente la nota A39-WP/194, presentada por CANSO con el apoyo de Arabia Saudita, Burkina Faso, Sudáfrica y Venezuela (República Bolivariana de). Allí se informa sobre el estado actual del Proyecto Loon, se invita a los Estados y a los proveedores de servicios de navegación aérea a tomar conocimiento de la información al respecto que se brinda en la comunicación AN13/22.1-16/42 de la OACI y a revisar sus procedimientos y establecer cartas acuerdo para permitir el sobrevuelo en condiciones de seguridad. El Comité tomó nota de que la iniciativa responde directamente a los ODS 9 y 17 y alentó a la Asamblea a respaldar el espíritu de la nota y hacerlo extensivo a todas las soluciones aeronáuticas conformes con los SARPS que contribuyan al logro de los ODS que apuntan a ampliar el acceso a internet en aquellas partes del mundo con déficit de cobertura.

29.3 El Comité examinó la nota A39-WP/240 presentada por el Grupo Banco Mundial y observó que el tema al que se refiere ya se había planteado en el marco de la cuestión 30, Movilización de recursos.

29.4 El Comité pasó luego a considerar la nota A39-WP/374 presentada por la IATA en representación de ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA con el apoyo de Arabia Saudita, Argentina, Burkina Faso, Guatemala, Estados Unidos, Reino Unido, Sudáfrica y Sri Lanka. En la nota se presenta el informe titulado *Aviation: Benefits Beyond Borders* que demuestra que con un transporte aéreo seguro, fiable y económico se contribuye a muchos de los ODS, y se invita a los Estados a distribuir el informe y utilizarlo para poner de relieve la contribución de la aviación a los ODS. El Comité tomó nota de la información allí vertida y alentó a los Estados miembros a reconocer los beneficios mundiales, regionales y nacionales de la aviación en sus marcos y políticas de desarrollo, promoviendo el desarrollo sostenible del sector de la aviación como motor de beneficios socioeconómicos y muchos otros beneficios.

29.5 El Comité tomó nota de la información que se brinda en la nota A39-IP/427 presentada por la Coalición Internacional para una Aviación Sostenible. Además, se reconoció que las notas A39-WP/78 y A39-WP/140 presentadas por el Consejo y la IATA en el marco de las cuestiones 31 y 39, respectivamente, y las notas A39-IP/294 y A39-IP/305 presentadas por la India y la IATA contienen importantes referencias a los ODS que van en el sentido de la resolución propuesta.

29.6 A la luz del debate, el Comité decidió presentar la siguiente resolución para que la adopte la Plenaria:

### **Resolución 29/1: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible**

*Reconociendo* que el transporte aéreo actúa como catalizador del desarrollo sostenible y constituye un enlace vital imprescindible para los países menos adelantados (PMA), y en especial para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) se conecten con el resto del mundo;

*Reconociendo* que la conectividad aérea reviste la más alta importancia para la cohesión económica, social y territorial de los Estados miembros y sus habitantes;

*Reconociendo* que los beneficios que posibilita el transporte aéreo sólo pueden materializarse si los Estados disponen de un sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y ambientalmente racional;

*Considerando* que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) apunta a ayudar a los Estados en la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes, políticas y programas de la OACI y a resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo;

*Considerando* que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*), que incluye 17 objetivos universales y transformativos y 169 metas conexas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

*Recordando* que, por su alcance y ambición, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere de una alianza mundial que reúna a gobiernos, el sector privado, la sociedad civil, el sistema de las Naciones Unidas y otras instancias para movilizar todos los recursos disponibles para su consecución;

*Considerando* que la consecución de los objetivos estratégicos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente que se ha fijado la OACI contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS);

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;

2. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, en el ámbito de sus respectivas competencias, demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, así como las autoridades correspondientes fuera del sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las instancias pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;

3. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y de las políticas y a la vez incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;

4. *Encarga* a la Secretaria General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, PDSL y PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar los sistemas de transporte aéreo;

5. *Encarga* a la Secretaria General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;

6. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que la OACI participe, cuando corresponda y de acuerdo con sus objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de modo que los Estados miembros reconozcan a la aviación y le den la correspondiente prioridad en sus planes de desarrollo; y

7. *Pide* a la Secretaria General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras, los



donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente, a la consecución de los ODS.

### **Cuestión 30: Movilización de recursos**

30.1 Al tratar esta cuestión, el Comité examinó la nota A39-WP/26 presentada por el Consejo, en la que se da información sobre la política de movilización de recursos de la OACI dirigida a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más previsibles y sostenibles que permitan cumplir la misión de la Organización, complementar el presupuesto del Programa regular y facilitar el acceso de los Estados a fondos para mejorar sus sistemas de transporte aéreo y se informa sobre las actividades de movilización de recursos. El Comité expresó su agradecimiento por las contribuciones voluntarias recibidas, recomendó que la Secretaría General fomente las alianzas para movilizar recursos que se apliquen al desarrollo sostenible de la aviación y exhortó a los Estados miembros, las organizaciones internacionales, la industria, los donantes y todos los interesados a ayudar a los Estados en la tarea de perfeccionar sus sistemas de transporte aéreo y a realizar contribuciones voluntarias a la OACI.

30.2 El Comité tomó conocimiento del contenido de la nota A39-WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, de los Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, y observó que se refiere a un asunto que ya se había analizado al tratar la cuestión 28, Iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

30.3 El Comité pasó seguidamente a considerar la nota A39-WP/240, en la que el Grupo Banco Mundial presenta información que facilita el acceso de los Estados al financiamiento para mejorar sus sistemas de transporte aéreo y contribuir de esa forma al logro de las metas de la Agenda 2030. El Comité tomó nota del efecto catalizador del transporte aéreo en el desarrollo y exhortó a los Estados miembros a reconocer tal circunstancia elevando la prioridad del sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo. El Comité tomó nota asimismo del apoyo que el Banco Mundial ofrece a los Estados miembros para sus sistemas de transporte aéreo mediante sus mecanismos de financiación y llamó a los Estados miembros a considerar la conveniencia de incluir al sector del transporte aéreo en sus estrategias de desarrollo a través de sus marcos de alianza (MAP) con el Grupo Banco Mundial, según corresponda.

30.4 A la luz del debate, el Comité decidió presentar la siguiente resolución para que la adopte la Plenaria:

#### **Resolución 30/1 : Movilización de recursos**

*Reconociendo* que el transporte aéreo es un catalizador del desarrollo sostenible y que a pesar de su importancia socioeconómica recibe fondos limitados de los mecanismos de financiación existentes para impulsar su desarrollo;

*Reconociendo* que la ejecución exitosa de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) dependerá de un mayor nivel de financiación e inversiones respaldadas por todos los Estados miembros;

*Considerando* que, en algunos casos, los Estados miembros pueden no tener acceso a los recursos necesarios para corregir las deficiencias detectadas a través de los programas de auditoría de la OACI y mejorar sus sistemas de transporte aéreo;

*Considerando* que la mayoría de los Estados en desarrollo tienen dificultades para acceder a numerosas fuentes de mercados financieros, en particular a los mercados de capitales extranjeros, para financiar el desarrollo sostenible de la aviación civil;

*Considerando* que, basándose en los objetivos estratégicos de la OACI, el Consejo ha creado fondos fiduciarios temáticos de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

*Recordando* que varias Resoluciones de la Asamblea, entre ellas las Resoluciones A38-2, A38-5, A38-7, A38-15, A37-16, A36-17, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 y A22-19, instan a los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras a asociarse, a movilizar recursos para la asistencia técnica y hacer contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI;

*Reconociendo* las importantes contribuciones a los fondos de la OACI vinculados con el logro de los objetivos de la Organización que realizan los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y otros donantes;

*Reconociendo* que una capacidad holística y definida de movilización de recursos tiene el potencial de incrementar el apoyo de la OACI a los Estados para facilitar el acceso a fondos para mejorar sus sistemas de aviación civil;

*Considerando* que la OACI cuenta con una Política de movilización de recursos destinada a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más previsibles y sostenibles que permitan realizar la misión de la Organización, complementar el presupuesto del Programa regular de la OACI y facilitar el acceso de los Estados a fondos para el desarrollo seguro, eficiente, protegido, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente de sus sistemas de transporte aéreo;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, dentro de sus respectivas competencias, que aseguren que la OACI siga actuando como adalid de la aviación creando conciencia entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y la comunidad de donantes sobre los beneficios de movilizar recursos e invertir en el desarrollo sostenible de los sistemas de transporte aéreo de todos los Estados miembros;

2. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas a que apoyen la ejecución de actividades de asistencia de conformidad con los planes mundiales y regionales de la aviación y las prioridades establecidas por la OACI, evitando al mismo tiempo la duplicación de esfuerzos;

3. *Pide* a la Secretaria General que elabore textos de orientación para ayudar a los Estados a integrar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole una prioridad más alta y formular sólidos planes estratégicos de transporte aéreo y planes maestros de aviación civil;

4. *Insta* a los Estados miembros a que obtengan financiación nacional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los *alienta* a que soliciten la asistencia de la OACI, cuando sea apropiado;

5. *Insta* a los Estados miembros que prestan asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a reconocer las importantes contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible considerando la conveniencia de comprometer y efectuar desembolsos de fondos para el fortalecimiento del transporte aéreo de los Estados necesitados y *alienta* a la Secretaría General a dar su asistencia para concretar tal empresa;

6. *Insta* a todos los Estados miembros, a la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas que estén en capacidad de hacerlo a continuar haciendo contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI y a asociarse con Estados que lo necesiten, con miras a proporcionar recursos financieros y técnicos para asistir en el desarrollo de sus sistemas de aviación civil, incluidas sus capacidades de supervisión;

7. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General que, en el marco de sus respectivas competencias, sigan impulsando la acción concertada de la OACI con instituciones financieras para que den prioridad o incorporen a la aviación en sus agendas y programas de trabajo a fin de facilitar el acceso de los Estados a fondos o financiación para sus proyectos de desarrollo de la aviación;

8. *Encarga* a la Secretaría General que diseñe estrategias y desarrolle medios para movilizar recursos entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y los mecanismos conexos para asistir a los Estados que lo requieran, en especial a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), a fortalecer sus sistemas de transporte aéreo, cuando corresponda y conforme a la iniciativa NCLB;

9. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las prioridades y oportunidades de la aviación estén debidamente representadas en las iniciativas mundiales y regionales relacionadas con la movilización de recursos para el desarrollo del transporte aéreo; y

10. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las iniciativas de movilización de recursos de la OACI se armonicen y se integren en marcos de financiación y desarrollo relevantes.

### **Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

#### *Asistencia a los familiares*

31.1 El Comité examinó la nota A39-WP/32, presentada por el Consejo, en la que se proporcionaba un informe sobre la marcha de los trabajos relativos a las medidas adoptadas por la OACI en virtud de la Resolución A38-1 de la Asamblea: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité, que valoró mucho las iniciativas emprendidas por el Consejo para adoptar un método recomendado relativo al Anexo 9 — *Facilitación* sobre la sanción, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, se mostró de acuerdo con la propuesta de resolución que figura en la nota A39-WP32 con miras a sustituir a la Resolución A38-1.

31.2 El Comité examinó la nota WP/247, presentada por el Brasil, en la que se destacaba que la evolución del transporte aéreo, combinada con otros fenómenos sociales, tales como mayor sensibilidad de los consumidores y la instantaneidad de las noticias difundidas por toda clase de medios y redes sociales, había puesto de relieve la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En la nota se reconocía la idoneidad de las disposiciones de la OACI sobre este tema, y se invitaba a la Asamblea a considerar el establecimiento de un foro oficial en el que los Estados pudieran intercambiar experiencias sobre asistencia a los familiares.

31.3 Recordando que el primer SARPS de la OACI en el que se abordaba la sanción, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares se había incluido en el Anexo 9 — *Facilitación* el 25 de febrero de 2016, el Comité convino en invitar al Consejo a considerar la convocatoria de una reunión mundial de la OACI sobre la asistencia a los familiares transcurrido 2019, una vez que los Estados hubieran ganado suficiente experiencia en la materia.

31.4 El Comité examinó la nota A39-WP/137 Revisión núm. 1, presentada por España, Italia, Malasia y México, en la que se disponía que la comunidad internacional y los Estados deberían contar con políticas y planificación adecuadas para brindar apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Al tiempo que reconocía las encomiables iniciativas emprendidas por el Consejo en los últimos años, como la adopción en 2015 de un método recomendado relativo al Anexo 9 — *Facilitación* sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, el Comité estuvo de acuerdo en que el sufrimiento experimentado por las víctimas y sus familiares podría atenuarse, además, con la ejecución de planes adecuados de asistencia a los familiares por parte de los explotadores de aeronaves y aeropuertos, según lo recomendado en la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998).

31.5 Luego de ser informado de que las preguntas del protocolo (PQ) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) pertinentes sobre la asistencia a los familiares se habían incluido en la enmienda de las preguntas del protocolo del USOAP (vigente en enero de 2017), el Comité convino en invitar al Consejo a considerar elevar a la categoría de norma el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como a desarrollar un método recomendado sobre la debida ejecución de los planes de asistencia a los familiares por los explotadores de aeronaves y aeropuertos, tras un examen de los resultados de las auditorías del USOAP.

31.6 El Comité examinó la nota A39-WP/270, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVA AF), y convino en que la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998), el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973), así como la introducción del Método recomendado 8.46 en el Anexo 9 — *Facilitación* el 25 de febrero de 2016, habían aumentado significativamente el nivel mundial de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Recordando que las PQ pertinentes sobre la asistencia a los familiares se habían incluido en la enmienda de las PQ del USOAP (vigente en enero de 2017), el Comité convino en invitar al Consejo a seguir considerando elevar a la categoría de norma el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, tras un examen de los resultados de las auditorías del USOAP.

31.7 El Comité acordó asimismo presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

**Resolución 31/1: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares**

*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 acciones 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 miembros 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 miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión 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 para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

*Recordando* el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares;

*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 transmita rápidamente a otros Estados miembros 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* de 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* (Cir 285) de la OACI en 2001 y la incorporación, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación al Estado de suceso cuando se produce un accidente;

*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 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013; y

*Tomando nota* de la incorporación en 2015 de una nueva disposición en el Anexo 9 para que los Estados sancionen legislación, reglamentación o políticas que favorezcan la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares;

*La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, considerando el Anexo 9 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998 y en cumplimiento del artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc. 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a informar a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;
5. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares que se obtenga a través de la CC, considere más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-1.

*Enfermedades infecciosas y desinsectación de las aeronaves*

31.8 El Comité examinó la nota A39-WP/84, presentada por los Estados Unidos, en la que se hacía hincapié en la necesidad de que la OACI, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS), elaborase orientaciones sobre un enfoque de tres vertientes para controlar la propagación en la aviación internacional de vectores transmisores de la enfermedad. El enfoque de tres vertientes incluía la propuesta de que la OACI colaborase con la OMS en la elaboración de criterios basados en el desempeño para la desinsectación por medios químicos y no químicos y orientaciones específicas sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que permitiera a los Estados determinar si la desinsectación de aeronaves sería necesaria, así como la provisión de un medio eficaz para intercambiar información sobre control de vectores, medidas de desinsectación y la situación en los aeropuertos internacionales. El Comité señaló que la Secretaría llevaba ya realizada una gran

labor en relación con los criterios basados en el desempeño y los ensayos de desinsectación por medios no químicos, había elaborado un proyecto preliminar de modelo de evaluación de riesgo que permitiera a los Estados determinar si la desinsectación de aeronaves sería necesaria y había creado un registro de medidas de control de vectores en los aeropuertos en el sitio web de la OACI a fin de facilitar el intercambio de dicha información. El Comité reconoció las ventajas de esta labor y la necesidad de colaborar estrechamente con la OMS, así como la participación mediante el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA).

31.9 A la luz del debate, el Comité acordó presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

**Resolución 31/2: Criterios basados en el desempeño y textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores**

*Considerando* que los brotes más recientes de enfermedades transmitidas por vectores han dado lugar a que los Estados contratantes impongan requisitos de desinsectación química;

*Considerando* que la Organización Mundial de la Salud no ha publicado ninguna recomendación sobre métodos no químicos de desinsectación;

*Considerando* la existencia de pruebas fehacientes de que los productos químicos son cada vez más ineficaces para combatir las enfermedades transmitidas por vectores, habida cuenta del aumento de la resistencia de los insectos a esos productos químicos;

*Considerando* que la falta de métodos de desinsectación no química recomendados por la Organización Mundial de la Salud hace que los Estados contratantes sigan exigiendo únicamente métodos de desinsectación química;

*Considerando* que si bien en anteriores Asambleas se ha promovido, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la elaboración de criterios basados en el rendimiento sobre requisitos de desinsectación, se han logrado avances insuficientes al respecto;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que colabore con la Organización Mundial de la Salud para formular:

- a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, en particular la llevada a cabo mediante medios no químicos;
- b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación no química; y
- c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados contratantes para determinar la necesidad de aplicar medidas de control de vectores que incluyan, en particular, la desinsectación de aeronaves;

2. *Insta* a los Estados contratantes a exigir programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas, que eviten la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves;



3. *Insta* a los Estados contratantes a que promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y a mantener dicha información actualizada;
4. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
5. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A37-14.

#### *Nueva generación de profesionales de la aviación*

31.10 El Comité examinó y aprobó la nota A39-WP/33 presentada por la Secretaría, en la que se proporcionaba información actualizada sobre el Programa “Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)” y se destacaba la labor de la OACI con los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los medios académicos para aumentar la conciencia respecto a la inminente escasez de personal, promover la igualdad de género en la aviación y ayudar a la comunidad mundial de la aviación a atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación. El Comité reconoció la importancia de esta iniciativa y alentó a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los medios académicos a participar y apoyar a la OACI proporcionando recursos (humanos, financieros y datos), dado que el Programa NGAP no estaba incluido en el Presupuesto del Programa regular para el próximo trienio.

31.11 A la luz del debate, la Comisión acordó presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

#### **Resolución 31/3: Nueva generación de profesionales de la aviación**

*Reconociendo* que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico en todo el mundo;

*Reconociendo* que a fin de dar apoyo a las crecientes necesidades de la aviación y asegurar la explotación segura y eficiente del sistema de transporte aéreo se necesitan profesionales de la aviación calificados y competentes y una fuerza laboral diversa en la aviación;

*Considerando* que para responder a las necesidades de recursos humanos actuales y futuras es importante que los Estados y la industria atraigan a la nueva generación de profesionales de la aviación;

*Observando* que las asociaciones entre gobierno, organizaciones regionales, industria y organismos de educación son importantes para atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género;

#### *La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con la comunidad de la aviación para identificar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, instruir y retener en el sector, a profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género;

2. *Alienta* a las autoridades de aviación civil a comunicar y cooperar con los organismos gubernamentales de educación y del trabajo, la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP) y la industria de la aviación para desarrollar estrategias que permitan fomentar la aviación, la formación de profesionales de aviación competentes y su retención en los Estados;
3. *Alienta* a los Estados miembros a facilitar, mediante orientación y métodos de evaluación internacionalmente aceptados para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos para permitir la libre circulación de profesionales a través de las fronteras;
4. *Encarga* al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria a fin de apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, compartición de mejores prácticas, herramientas de planificación, y directrices para atraer a la nueva generación de profesionales de la aviación y cultivarla;
5. *Alienta* a los Estados miembros a promover las mejores prácticas concentradas en responder a las necesidades y valores de la nueva generación de profesionales de la aviación para habilitar la productividad, el rendimiento, la contratación, retención y seguridad de los empleados; y
6. *Alienta* a los Estados miembros, los organismos internacionales y regionales, los medios académicos y la industria, a apoyar el Programa NGAP, como uno de los elementos integrantes de la creación de capacidad, proporcionando conocimientos especializados y orientación, y recursos (humanos, financieros y datos) para ayudar a alcanzar sus objetivos.

31.12 La Comisión tomó nota de la nota A39-WP/329 de la República Dominicana en la que se proponía el análisis y diseño de un plan de acción que sirviera de modelo a los Estados para el desarrollo de estrategias que vincularan a las Autoridades de Aviación Civil con las entidades de enseñanza. La Comisión señaló que serían necesarios recursos adicionales, de financiación y expertos, para realizar la labor propuesta.

31.13 Los Emiratos Árabes Unidos (A39-WP/457) y la República Dominicana (A39-WP/458) presentaron notas de información.

*Programa OACI de igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial*

31.14 El Comité examinó la nota WP/78, en la que se presentaba la propuesta del Consejo de la OACI de establecer un Programa OACI de igualdad de género. Esta importante iniciativa tiene por objeto comprometer a la OACI y los Estados a fin de que, sobre la base de logros anteriores, tomen medidas activas con miras al establecimiento de un marco a través del cual pueda tratarse la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, no sólo en la OACI sino también en el sector de la aviación mundial.

31.15 Se espera que este marco tenga en cuenta los recientes acontecimientos mundiales en materia de género, como el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres*

31.16 Asimismo, se espera que siga haciéndose hincapié en la necesidad de colmar la falta de habilidades y en el intercambio de mejores prácticas y modelos de conducta relativos a la cuestión de la igualdad de género. También se puso de relieve que los avances realizados en materia de igualdad de género en la comunidad aeronáutica internacional contribuirían a favorecer el cumplimiento del ODS de las Naciones Unidas sobre el género.

31.17 El Comité concluyó su análisis señalando que las medidas descritas en la nota WP/78 sobre la igualdad de género estaban interrelacionadas con las iniciativas prioritarias y futuras medidas definidas para el próximo trienio en relación con la gestión de recursos humanos en la nota WP/74, y que también estaban vinculadas con actividades previstas para el Programa de la OACI NGAP en la nota WP/33. Se pusieron de relieve los principios de igualdad de acceso a la educación, el desarrollo de habilidades y competencias y las oportunidades profesionales en la comunidad aeronáutica mundial para todas las niñas y niños, mujeres y hombres. Asimismo se señaló que la consideración primordial en el nombramiento de personal para la OACI sería la necesidad de garantizar los más altos estándares de eficiencia, competencia e integridad.

31.18 A la luz del debate, el Comité convino en que se invitara a la Asamblea a aprobar el *Programa OACI de igualdad de género* propuesto y las medidas conexas descritas en la Sección 2 de la nota WP/78, y en presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente que sustituirá a Resolución A36-27:

**Resolución 31/4: Programa OACI de igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial**

*Reconociendo* que las mujeres constituyen la mitad de la población mundial;

*Reconociendo* que en el Vigésimo tercer período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en junio de 2000, después de examinar la aplicación de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción adoptadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer en septiembre de 1995, los Gobiernos se comprometieron a poner en práctica otras medidas para acelerar la aplicación de la Plataforma de Acción y asegurar que se concretaran cabalmente los compromisos relativos a la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz;

*Considerando* que la Resolución A/RES/69/151 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 18 de diciembre de 2014, destaca la necesidad señalada en resoluciones anteriores respecto al “*Fortalecimiento de los arreglos institucionales destinados a apoyar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de la mujer*” y exhorta a todos los actores, incluidos los organismos especializados de las Naciones Unidas y al sector privado, a que intensifiquen y aceleren las medidas para la planificación plena y efectiva de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción;

*Tomando nota* de que en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en septiembre de 2015, los líderes del mundo se reunieron en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York con el propósito de adoptar la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, comprometiéndose a sus naciones a una nueva alianza mundial para reducir la pobreza extrema y establecer una serie de objetivos y metas conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el Objetivo 5 consiste en lograr la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas;

*Celebrando* los resultados de la Reunión de Líderes Mundiales sobre igualdad de género y empoderamiento de las mujeres: *Un compromiso para la acción*, de septiembre de 2015, en la que más de 80 líderes se comprometieron a poner fin a la discriminación contra las mujeres y fomentar medidas y objetivos para acelerar el logro del empoderamiento de las mujeres y la igualdad de género;

*Celebrando* también el tema de 2016 de las Naciones Unidas para el Día Internacional de la Mujer: *Por un Planeta 50-50 en 2030: Demos el paso para la igualdad de género*, como iniciativa oportuna para asistir a los líderes nacionales en intensificar sus compromisos para lograr la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y en acelerar el momento para su implantación efectiva;

*Destacando* que en 2016, 21 años después de la adopción de la Plataforma de Acción, persisten niveles significativos de desigualdad entre hombres y mujeres en áreas críticas, incluyendo, entre otros, el acceso a un trabajo decente y el cierre de la brecha de remuneración entre géneros;

*Recordando* la Resolución A36-27 de la Asamblea de la OACI: *Igualdad de género*, en particular su Cláusula dispositiva 1 b), en la que se establece que “la OACI debería continuar realizando los mayores esfuerzos para lograr la equidad e igualdad de género, con pleno respeto del principio de representación geográfica equitativa”;

*Recordando, también, que la Plataforma de Acción de Beijing de 1995*, en la que el Secretario General de las Naciones Unidas instó a las organizaciones internacionales y a los organismos especializados de la ONU, como la OACI, a establecer programas para lograr la meta de un equilibrio de género de 50/50 a todos los niveles;

*Celebrando* los logros de la OACI y los Estados, de conformidad con la Resolución A36-27 de la Asamblea de la OACI;

*Reconociendo* que los nombramientos de la Secretaría de la OACI se hacen con base en los méritos, al mismo tiempo que se tiene debidamente en cuenta la importancia de contratar personal con una cobertura geográfica lo más amplia posible y garantizando una representación equitativa de género; y

*Reconociendo* que, no obstante los retos existentes, la OACI debería seguir dedicando más atención a los derechos de las mujeres y la igualdad de género desempeñando su papel en fomentar los objetivos de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas.

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* su compromiso de promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas*, incluso tratando de lograr la meta a la que se aspira de 50-50 (mujeres-hombres) para 2030 en todos los niveles de puestos de las categorías profesional y superior en el sector de la aviación mundial;

2. *Insta* a los Estados, a las organizaciones regionales e internacionales de aviación y a la industria de la aviación internacional a demostrar un liderazgo firme y decidido y el compromiso de promover los derechos de la mujer, y a tomar las medidas necesarias para reforzar la igualdad de género apoyando las políticas, así como el establecimiento y mejora de programas y proyectos para impulsar la carrera de las mujeres en los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y en el sector de la aviación mundial;

3. *Insta* a los Estados a que, como parte de los compromisos nacionales en materia de igualdad de género, trabajen en cooperación con la OACI compartiendo mejores prácticas y colaborando en asociación con la OACI en programas y proyectos dirigidos a aumentar el grupo de mujeres en el sector de la aviación y alentando a las mujeres a seguirse desarrollando profesionalmente en la aviación, incluso promoviendo entre las mujeres, en los ministerios estatales responsables de la educación superior, carreras en aviación;
4. *Encarga* a la Secretaria General que facilite el trabajo de la OACI estableciendo un *Programa OACI de igualdad de género* para mediados de 2017 con el fin principal de facilitar y coordinar programas y proyectos con el objetivo de permitir y hacer informes regulares sobre el progreso hacia el objetivo de igualdad de género para 2030, especialmente en los niveles de puestos de las categorías profesional y superior, dentro de la OACI, los Estados y el sector de la aviación mundial;
5. *Pide* a la Secretaria General que informe anualmente al Consejo sobre las medidas implantadas y el progreso realizado en la promoción de la igualdad de género en todos los niveles de las categorías de personal en la Secretaría de la OACI, y sobre estadísticas de igualdad de género en la aviación, en la medida que se proporcionen voluntariamente, en los Estados y en la industria de la aviación internacional; y
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-27.

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



**Acta de la primera sesión**  
(miércoles, 28 de septiembre de 2016, 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 la cuestión 10 del orden del día se trataría 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. La Secretaria General presentó la nota WP/61 Revisión núm. 1 (y 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 26 de septiembre de 2016.

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 en la liquidez de la Organización, la Secretaria General subrayó que el total de cuotas pendientes al 19 de septiembre de 2016 era de unos 12,5 millones de CAD, es decir, 1,2 veces los recursos del Fondo de capital circulante (WCF), que en ese momento ascendían a 8,0 millones de USD. Las cuotas adeudadas representaban aproximadamente el 14% del presupuesto prorrateado de la Organización para 2016.

4. Respecto al párrafo 3 sobre las medidas adoptadas por la OACI para alentar a los Estados miembros a pagar puntualmente las cuotas anuales, la Secretaria General recordó que enviaba comunicaciones a los Estados tres veces al año para notificar a los Estados miembros el estado de sus



cuotas. Además, desde el mes de noviembre de 2015 se enviaban estados de cuentas electrónicos mensuales a los Estados miembros con cuotas pendientes. Por añadidura, los Estados miembros podían verificar el estado de sus cuotas en línea, en un sitio web protegido por contraseña. La Secretaria General señaló que con anterioridad al 39º período de sesiones de la Asamblea había cursado por escrito comunicaciones individuales a aquellos Estados miembros en riesgo de perder su derecho de voto, notificándolos de las consecuencias de su falta de pago y alentándolos a cumplir con sus obligaciones financieras para con la Organización. La Secretaria General informó complacida que posteriormente dos Estados (Djibouti y Kiribati) habían presentado propuestas destinadas a la concertación de acuerdos para liquidar sus cuotas atrasadas. Puso de relieve que la OACI seguía recaudando de Estados que no habían efectuado pagos en varios años algunas de las cuotas atrasadas.

5. En relación con la información actualizada en el Apéndice C del Adendo núm. 1, la Secretaria General indicó que, al 26 de septiembre de 2016, se había suspendido el derecho de voto de 13 Estados miembros en virtud del Artículo 62 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en comparación con 11 Estados miembros en la anterior Asamblea, en 2013. Todo cambio que pudiera producirse en relación con el derecho de voto en el transcurso del 39º período de sesiones de la Asamblea se notificaría mediante un nuevo adendo de la nota WP/61, Revisión 1.

6. A continuación, la Secretaria General señaló a la atención el proyecto de Resolución 10/1 (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), contenido en el Apéndice D de la nota WP/61, Revisión Núm. 1, en el que se proponían las siguientes enmiendas a la Resolución A38-24 de la Asamblea:

- una enmienda del párrafo 2 de la parte preambular, por la cual se sustituiría la referencia al párrafo 6.5 del *Reglamento financiero de la OACI* con “el párrafo 6.5 a)” y se añadiría al final del párrafo una referencia al párrafo 6.5 b), mediante la introducción de la frase “y que el párrafo 6.5 b) estipula que a los saldos impagos al 1 de enero del ejercicio económico siguiente se los considerará como saldos con un año de atraso”;
- una enmienda por la cual se añadiría al final del epígrafe de las cláusulas de la parte dispositiva la frase “a partir del 1 de enero de 2017”;
- una enmienda de la cláusula 6 de la parte dispositiva, por la que se añadiría al final la frase “y los que se adeuden en virtud de dichos acuerdos”;
- una enmienda de la cláusula 10 c) de la parte dispositiva [“pérdida de la admisibilidad de sus nacionales o representantes para ser propuestos para cargos electivos”] de manera que rezara “pérdida de la admisibilidad de sus candidatos o representantes para cargos electivos”;
- y una enmienda de la cláusula 12 de la parte dispositiva, de manera que la frase “así como los casos de inadmisibilidad para ser elegidos para integrar el Consejo, los comités y demás órganos según se dispone en la Cláusula 11” se añadiera a continuación de la frase “en virtud de las Cláusulas 6 y 7”.

7. Dada la ausencia de 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 10/1 que figuraba en el Apéndice D de la nota WP/61, Revisión núm. 1.

8. 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 mediante la concertación de 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***

9. El Comité aprobó el informe oral propuesto del Presidente a la Plenaria sobre la cuestión 10.

10. 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, 28 de septiembre de 2016, a las 1430 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015
2. Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo
- Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación
  - *Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo*
  - Nota presentada por Indonesia
  - *Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación*
3. Mensaje en vídeo de la Sra. Ségolène Royal, Ministra de Medio ambiente, Energía y Mar de Francia, y nueva Presidenta de la 21ª Conferencia de las Partes (COP21) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)
4. Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves– Política, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación
  - *La aviación civil y el medio ambiente*
  - *Tendencias presentes y futuras en lo tocante al ruido y las emisiones de las aeronaves*
  - *Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI*
  - *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*
  - Nota presentada por Eslovaquia 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 Guatemala en nombre de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
  - Nota presentada por el Canadá
  - Nota presentada por la República de Corea
  - Nota presentada por los Estados Unidos
  - Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
  - Nota de información presentada por la Argentina
  - Nota de información presentada por Indonesia
  - Nota de información presentada por la República de Corea
  - Nota de información presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
  - Nota de información presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

5. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación  
*[Sección sobre el Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado MBM)]*

- *La aviación civil y el medio ambiente*
- *Tendencias presentes y futuras en lo tocante al ruido y las emisiones de las aeronaves*
- *Combustibles alternativos sostenibles para la aviación*
- *Actividades de los Estados relativas a los Planes de Acción voluntarios de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>*
- *Informe sobre el programa de asistencia técnica de la OACI*
- *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección de medio ambiente – Cambio climático*
- *Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC*
- *Nota presentada por la República Dominicana en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC*
- *Nota presentada por nueve Estados de África Central beneficiarios del Proyecto OACI-UE*
- *Nota presentada por el Canadá*
- *Nota presentada por Kenya*
- *Nota presentada por Indonesia*
- *Nota presentada por los Estados Unidos*
- *Nota presentada por Burkina Faso*
- *Nota presentada por Egipto*
- *Nota presentada por México*
- *Nota presentada por la IATA*
- *Nota de información presentada por la India*
- *Nota de información presentada por Indonesia*
- *Nota de información presentada por el Sistema de Seguridad y Supervisión de la Aviación en el Caribe (CASSOS)*
- *Nota de información presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)*
- *Nota de información presentada por la República Dominicana en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAC*
- *Notas de información presentadas por la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA)*
- *Nota de información presentada por el ACI*

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015**

1. El Presidente del Consejo, tras recordar que durante su declaración inaugural había presentado a la Asamblea una reseña de los cambios transformadores y los logros de la OACI a lo largo del trienio precedente así como de los desafíos futuros, invitó a todos los Delegados a examinar los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015, al igual que un informe suplementario correspondiente a los seis primeros meses de 2016, todos ellos disponibles en el sitio web público de la OACI, [www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports](http://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports).

2. Se tomó nota de que, puesto que cada una de las Comisiones examinaría las partes de los Informes anuales y del informe suplementario que correspondían a su correspondiente ámbito de competencia, por el momento no era necesario que el Comité Ejecutivo tomara una decisión al respecto.

**Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo**

**Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación**

3. El Comité Ejecutivo examinó estas dos cuestiones de forma conjunta. Basó su examen en las notas WP/18 y WP/13, en las que se exponían las recomendaciones del Consejo a la Asamblea a efectos de la aprobación de enmiendas de los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 40, y el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación de 19 a 21; así como en la nota conexas WP/179, presentada por Indonesia.

4. En su presentación de las notas de estudio WP/18 y WP/13, la Secretaria General señaló que, en su 206º período de sesiones, el Consejo consideró una propuesta formulada por Portugal y Arabia Saudita para aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 39 (C-WP/14345; 206/9). Este acordó, en principio, que debería aumentarse el número de miembros del Consejo, habida cuenta del incremento del número de Estados miembros de la OACI, la expansión del transporte aéreo internacional y su importancia creciente para las economías nacionales de muchos países, y a fin de garantizar una representación adecuada de los Estados miembros de la OACI. Posteriormente, en su 207º período de sesiones, el Consejo decidió por consenso recomendar que el número de miembros del Consejo se aumentara de 36 a 40 (C-WP/14358; 207/13).

5. En su 206º período de sesiones, el Consejo también consideró una propuesta presentada conjuntamente por un grupo de 15 Estados [Arabia Saudita, Bolivia (Estado Plurinacional de), Burkina Faso, Camerún, Chile, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, India, Kenya, Libia, Nicaragua, Nigeria, República Dominicana, República Unida de Tanzania y Venezuela (República Bolivariana de)] para aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación de 19 a 23 (C-WP/14348; 206/9). El Consejo acordó, en principio, que su número se debería aumentar, habida cuenta del incremento del número de Estados miembros de la OACI y de la necesidad de contar con conocimientos especializados y experiencia en distintos campos operacionales. En su 207º período de sesiones, el Consejo decidió por consenso recomendar que el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación se aumentara de 19 a 21 (C-WP/14359; 207/13).

6. La Secretaria General señaló la similitud del formato y la estructura de las dos notas de estudio de la Asamblea; ambas constaban de tres secciones principales, y del mismo número de

Apéndices. La primera sección de cada nota de estudio contenía los antecedentes; se exponían en forma resumida las justificaciones de los Estados coautores para aumentar el número de miembros del Consejo, así como las de los copatrocinadores para aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación. El Apéndice A de cada una de las notas de estudio contenía extractos de los documentos originales, con la justificación completa de los coautores para las propuestas. La primera sección también incluía pormenores relativos a las enmiendas anteriores de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago; el Apéndice B contenía antecedentes históricos adicionales al respecto.

7. Los requisitos de procedimiento para enmendar el Convenio de Chicago, que se exponían en la segunda sección de ambas notas de estudio, cumplían con las exigencias del Artículo 94 del Convenio de Chicago, el Artículo 10 d) del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600) y la Resolución A4-3 de la Asamblea: *Criterio y programa a seguir en relación con la enmienda del Convenio*.

8. En la tercera sección de ambas notas de estudio se aportaban resúmenes de las deliberaciones y decisiones del Consejo en sus 206º y 207º períodos de sesiones. La totalidad de las decisiones adoptadas por el Consejo en esos períodos de sesiones se reflejaban en los Apéndices C y D.

9. El Apéndice E contenía dos proyectos de resolución de la Asamblea por los que se aprobarían las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56. El Apéndice F contenía dos proyectos de resolución adicionales de la Asamblea, como respuesta a la decisión del Consejo de instar a los Estados a ratificar con urgencia los protocolos de enmienda de los Artículos 50 a) y 56 a la mayor brevedad posible tras su adopción prevista en la Asamblea, con el fin de que los aumentos previstos en el número de miembros del Consejo y de la ANC entraran en vigor sin dilación. El Apéndice G contenía los proyectos de textos de esos protocolos de enmienda.

10. Se invitó a la Asamblea a examinar las propuestas, junto con las correspondientes observaciones y recomendaciones del Consejo, y adoptar los dos proyectos de Resolución que contenían las enmiendas a los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago por las que se aumentaba el número de miembros del Consejo de 36 a 40 y el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación de 19 a 21, así como los dos proyectos de Resolución en los que se recomendaba que todos los Estados contratantes ratificaran con la mayor urgencia esas enmiendas, con el fin de que entraran en vigor a la mayor brevedad posible.

11. Al presentar la nota de estudio WP/179, sobre la propuesta por el Consejo de enmendar el Artículo 50 a), el Delegado de Indonesia indicó que su Estado apoyaba el aumento del número de miembros del Consejo a 40, habida cuenta de que la decisión más reciente relativa al aumento había sido adoptada por la Asamblea hacía 26 años, el 25 de octubre de 199, cuando el número de Estados miembros de la OACI ascendía a 162. Desde entonces, el número de miembros de la Organización había aumentado en 29 (un 17,9%), y el tamaño, la estructura y la importancia del transporte aéreo para las economías internacionales había experimentado cambios considerables, convirtiéndose en un factor importante para el desarrollo económico y el turismo nacionales e internacionales. Indonesia estimaba que el aumento propuesto en el número de miembros del Consejo también daría cabida a un aumento en la representación regional, a condición de que los cuatro nuevos puestos del Consejo previstos se distribuyeran con equidad, con arreglo al principio de representación geográfica equitativa. La Asamblea debería hacer todo lo posible para atenerse al principio de representación geográfica equitativa al elegir a los Estados que ocuparían esos puestos adicionales del Consejo cuando entrara en vigor el nuevo protocolo de enmienda correspondiente al Artículo 50 a).

## Análisis

12. Al reiterar el apoyo a la propuesta de enmienda al Artículo 50 a) (WP/18) que su Estado había expresado durante las deliberaciones del Consejo al respecto, el Delegado de los Emiratos Árabes Unidos puso de relieve la importancia de aumentar el número de miembros del Consejo de 36 a 40, a la luz del aumento en el número de Estados miembros de la OACI y de la importancia del transporte aéreo internacional para las economías nacionales. Reiteró asimismo el apoyo de los Emiratos Árabes Unidos a la propuesta original de aumento en el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación de 19 a 23, propuesta de la que ese Estado era copatrocinador (C-WP/14348; 206/9).

13. Al recordar que Portugal y Arabia Saudita eran los copatrocinadores de la propuesta inicial presentada al Consejo para aumentar el número de sus miembros de 36 a 39 (C-WP/14345; 206/9), el Delegado de Portugal señaló que desde que el Convenio de Chicago entrara en vigor en 1947 el número de miembros del Consejo se había incrementado en cuatro ocasiones, en consonancia con el constante aumento del número de miembros de la Organización. Además, la estructura y la importancia del transporte aéreo internacional para las economías nacionales habían experimentado cambios considerables, y la aviación civil se había convertido en un factor importante para el desarrollo económico y el turismo en muchos Estados. Por consiguiente, un número mayor que nunca de Estados miembros estaban dispuestos a ejercer una función activa en las decisiones relevantes para el sistema mundial de transporte aéreo, así como para sus economías nacionales, y deseaban asumir su responsabilidad por medio de la participación en los trabajos del Consejo. Habida cuenta de que habían aparecido varios nuevos actores con servicios de transporte aéreo y servicios conexos importantes desde la perspectiva de la Organización, parecería aconsejable procurar su incorporación, en aras de poder lograr un consenso amplio en relación con los desafíos del futuro.

14. El Delegado de Portugal también observó, respecto de la propuesta inicial de enmienda del Artículo 50 a) (C-WP/14345), que el transporte aéreo seguiría creciendo, según se reflejaba en las previsiones para 2030, y que los Estados afectados tendrían una función más destacada en la provisión de instalaciones para la navegación aérea internacional civil. La creciente importancia de la aviación civil ya había llevado a la creación de nuevas subregiones y centros de conexión que no estaban representados en el Consejo. Puesto que la composición de la Organización ascendía a 191 miembros, sería deseable y útil aumentar el número de los miembros del Consejo de 36 a 40, según la propuesta vigente reflejada en la nota WP/18, con el fin de velar por una representación adecuada de los Estados miembros.

15. El Delegado de Portugal recordó, de conformidad con la Resolución A4-3 de la Asamblea, que “sería adecuada una enmienda del Convenio, cuando se satisfaga cualquiera de las siguientes condiciones, o ambas: i) cuando la experiencia demuestre que es necesario; ii) cuando se pueda demostrar que es conveniente o útil”, y afirmó que el aumento propuesto de número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación había demostrado ser conveniente y útil. Por consiguiente, su Estado apoyaba plenamente las correspondientes enmiendas a los Artículos 50 a) y 56, según las propuestas contenidas en las notas WP/18 y WP/13, respectivamente..

16. El Delegado de la India indicó que su Estado, si bien también apoyaba las propuestas de ampliación del número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación, experimentaba preocupación respecto de la escasa representación en esos dos órganos de la Región de Asia y el Pacífico. Aunque esa región estaba integrada por unos 40 Estados miembros de la OACI, estos ocupaban tan solo siete puestos en el Consejo, a pesar de contribuir en más del 40% al tráfico aéreo internacional. Por consiguiente, el Delegado de la India pidió que la Asamblea reconociera la contribución de la región, y decidiera que se pusiera a disposición de la Región de Asia y el Pacífico al menos un puesto adicional de la composición ampliada del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación.



17. El Delegado de los Estados Unidos recalcó que, si bien su Estado también apoyaba las propuestas de aumento del número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación, se oponía a cualquier referencia específica a la situación geográfica para la selección de los nuevos miembros de esos dos órganos. En este contexto, puso de relieve que los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago no hacían referencia alguna al concepto de representación regional. El Delegado de los Estados Unidos también señaló que la Comisión de Aeronavegación se había concebido como un órgano profesional, cuyos miembros eran seleccionados en base a sus conocimientos expertos y no representaban a ninguna región o Estado concretos.

18. La Delegada de Noruega señaló que su Estado, en consonancia con otros Estados miembros de la CEAC, apoyaba tanto las notas WP/18 y WP/13 como los proyectos de Resolución en ellas contenidas, donde se presentaban las enmiendas a los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago por las que se aumentaría el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación a 40 y 21, respectivamente. Además, Noruega respaldaba los proyectos de Resolución por los que se recomendaría que todos los Estados contratantes ratificaran con la mayor urgencia esas enmiendas, de manera que entraran en vigor a la mayor brevedad posible.

19. Si bien también manifestó apoyo a la propuesta de ampliación del número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación, el Delegado de Arabia Saudita convino con el Delegado de los Estados Unidos en que no era el momento propicio para debatir la cuestión de la representación geográfica.

20. El Delegado de Egipto respaldó la propuesta de ampliación a 40 del número de miembros del Consejo, habida cuenta del aumento en el número de miembros de la OACI y de la creciente importancia del transporte aéreo internacional para las economías nacionales. Apoyó asimismo la propuesta de ampliar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación a 21, habida cuenta de la importante función que este órgano desempeñaba.

21. La Delegada de España recordó que, en el 38º período de sesiones de la Asamblea, su Estado había puesto de relieve la importancia de la ampliación del número de miembros del Consejo como método idóneo para brindar la oportunidad de participar en sus deliberaciones a un mayor número de Estados. Apoyaba, por tanto, la actual propuesta del Consejo de aumentar el número de sus miembros a 40. Tras recalcar la necesidad de respetar el espíritu del Artículo 50 B) del Convenio de Chicago en lo tocante a la composición del Consejo, la Delegada de España señaló que la rápida entrada en vigor del Protocolo de enmienda relativo al Artículo 50 a) constituiría un avance importante en la mejora de la representación de los Estados miembros en ese órgano.

22. Al apoyar también la propuesta del Consejo de ampliar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación a 21, la Delegada de España puso de relieve los considerables conocimientos técnicos e independencia exigidos de los miembros de esa Comisión, elementos fundamentales para el funcionamiento cabal de ese órgano y su capacidad para encarar los desafíos técnicos con los que se había de enfrentar el sector de la aviación.

23. El Delegado del Camerún, al sumarse a los oradores que le habían precedido en el respaldo a las notas WP/18 y WP/13, reiteró que la ampliación del número de miembros del Consejo permitiría a otras regiones participar plenamente en el trabajo de la Organización. También recalcó que la ampliación del número de miembros de la Comisión de Aeronavegación permitiría que expertos de otros Estados y regiones contribuyeran sus puntos de vista al trabajo de la Comisión, permitiendo con ello que la OACI tomara en consideración cualquier dificultad, real o posible, en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS).

24. El Delegado de Sudáfrica, al sumarse al apoyo manifestado por las dos referidas notas, afirmó que el aumento propuesto en el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación afianzaría la eficiencia y la eficacia. También declaró su apoyo a una rápida entrada en vigor de los Protocolos de enmienda relativos a los Artículos 50 a) y 56.

25. El Delegado de Libia también se manifestó a favor de las propuestas de ampliación del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación, habida cuenta del trabajo técnico realizado por esos órganos y de los problemas técnicos con los que se enfrentaba la Organización.

26. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que del debate se desprendía un apoyo general a las propuestas presentadas en las notas WP/18 y WP/13 a fin de aumentar de 36 a 40 el número de miembros del Consejo y de 19 a 21 el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación. A continuación pidió que se votaran a mano alzada los dos proyectos de resolución en los que se contenían las enmiendas a los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago, así como los dos proyectos de resolución en virtud de las cuales se recomendaba a todos los Estados contratantes que ratificaran esas enmiendas a la mayor brevedad posible, de manera que entraran en vigor sin dilación. La votación a mano alzada puso de manifiesto el apoyo unánime a todos ellos.

27. Tras una segunda votación a mano alzada, el Comité Ejecutivo acordó por unanimidad recomendar a la sesión plenaria la adopción de los cuatro proyectos de Resolución. También recomendó que esos proyectos de Resolución se aprobaran por consenso.

***Mensaje en vídeo de la Sra. Ségolène Royal, Ministra de Medio ambiente, Energía y Mar de Francia, y nueva Presidenta de la COP21***

28. El Presidente del Consejo señaló que, si bien tanto él mismo como la Secretaría General habían extendido invitaciones a la Sra. Ségolène Royal, Ministra de Medio Ambiente, Energía y Mar de Francia y nueva Presidenta de la COP21, para que participara en la Asamblea, los otros compromisos de esta no le habían permitido hacerlo. No obstante, la Sra. Royal había proporcionado un mensaje en vídeo, cuya traducción del original en francés aparece a continuación:

“Buenas tardes a todos.

“Desearía manifestar, ante todo, que el Acuerdo de París es un acuerdo ambicioso y proactivo. En la Conferencia de París vivimos un momento histórico en el cual los países del mundo se unieron en la lucha contra el cambio climático. Hoy estamos en la fase de ratificación, y a ella estoy dedicando toda mi energía (renovable). Desde el momento en que asumí la presidencia de la COP21 he albergado la firme esperanza de que para finales de año habremos logrado que el Acuerdo de París entre en vigor. Este Acuerdo nos impone una obligación y un compromiso, en virtud de los cuales la comunidad internacional lucha por reducir las emisiones de gases invernadero y por lograr que el aumento de la temperatura media mundial se mantenga muy por debajo de los 2°C [por encima de los niveles preindustriales] a finales de este siglo. Ello requiere un esfuerzo considerable por parte del sector de la aviación, ya que este es responsable de buena parte de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y que la aviación es una forma de transporte que está experimentando un gran crecimiento. Hemos de tomar medidas para luchar contra el cambio climático en el contexto de la aviación.

“Ya en 2010 la OACI fijó el objetivo de estabilizar las emisiones de CO<sub>2</sub> para 2020, y ha elaborado un conjunto de medidas para lograrlo. Gracias a una combinación de medidas firmes, progreso tecnológico, optimización de las operaciones aéreas, y desarrollo de combustibles alternativos y de medidas económicas, será posible controlar las emisiones de la aviación internacional a largo plazo.

“En este momento, la OACI tiene ante sí una oportunidad que permitirá progresar hacia un mecanismo mundial de compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación internacional: el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA). No basta con considerar al CORSIA como un mecanismo ambicioso desde el punto de vista del medio ambiente; este mecanismo ha de defender el principio de la no discriminación respecto de los explotadores de aeronaves en las mismas rutas, y tomar en consideración las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados. Estas inquietudes, sin embargo, no deberían poner freno a las medidas destinadas a limitar los gases de efecto invernadero; aliento a todos los Estados a hacer patente su compromiso de hacer frente al desafío que representa el cambio climático.

“Por ese motivo, esta conferencia de Montreal es sumamente importante. Lamentablemente, me veo en la imposibilidad de participar en ella, ya que estoy ocupada con la ratificación del Acuerdo de París en el contexto de la Unión Europea. Esta es la primera ocasión

en que un sector de la economía crea un mecanismo mundial vinculante para limitar las emisiones de CO<sub>2</sub>; su importancia es fundamental. Francia, que acogió la COP21, apoya los esfuerzos que ustedes están realizando, y les insta a tomar una acción decisiva sin ningún pretexto, como podrían ser las cuestiones de competencia, para no hacer nada o para alinearse con el explotador de aeronaves que más contamine. Por el contrario, es preciso poner en común las tecnologías, los conocimientos y las técnicas de vuelo. He mantenido conversaciones con pilotos que desean hacer propuestas, en particular en relación con las rutas aéreas y con los métodos de aterrizaje y despegue. También hay ciertas formas de manejar las aeronaves que permiten ahorrar energía.

“Les deseo mucho éxito en sus trabajos, que sin duda serán determinantes.”

**Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación**

**Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

29. El Comité Ejecutivo examinó las cuestiones 20 y 21 conjuntamente, sobre la base de cuatro notas de estudio principales presentadas por el Consejo [WP/51, WP/55 y Corrigiendo núm. 1, WP/28 y WP/48 y Corrigiendo núm. 1] y de documentos conexos presentados por los Estados y las organizaciones internacionales.

### *La aviación civil y el medio ambiente*

30. La Secretaria General presentó un informe (WP/51) acerca del avance de la OACI respecto de las consecuencias del ruido, la calidad del aire local y las emisiones globales. El documento general contenía información sobre las actividades de la Secretaría de la OACI en colaboración con otras organizaciones, y sobre el trabajo desarrollado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). En él se brindaba información detallada acerca de los principales objetivos del CAEP, así como su análisis de los beneficios para el medio ambiente que se derivarán de la aplicación del Bloque 0 de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), así como su análisis inicial del Bloque 1. La nota WP/56 presentaba novedades en la esfera de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación y de los avances logrados en materia de energía limpia para la aviación; la nota WP/54 contenía información sobre la iniciativa de Planes de Acción voluntarios de los Estados. En la nota WP/51 también se resumían los resultados de la colaboración de la OACI con la CMNUCC, así como con otros órganos de las Naciones Unidas. En el Informe sobre medio ambiente de la OACI para 2016, disponible gratuitamente en el sitio web público de la Organización, se incluía información adicional sobre el trabajo realizado en relación con el medio ambiente durante el trienio. La acción propuesta a la Asamblea se recogía en el resumen de la nota WP/51.

31. El Presidente observó que, en consonancia con esa acción propuesta, el Comité Ejecutivo: reconocía el progreso importante logrado por la OACI al abordar la cuestión relativa al impacto del ruido, la calidad del aire local y las emisiones mundiales, y ponía énfasis en la importancia de ese trabajo técnico; y que apoyaba la labor permanente realizada por la Secretaría de la OACI y el CAEP en todas las esferas fundamentales relacionadas con la aviación civil y el medio ambiente.

### *Tendencias presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves*

32. A continuación, la Secretaria General presentó la nota WP/55 y Corrigiendo núm. 1, en los que se presentaba la evaluación realizada por el CAEP de las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves, para someterla al respaldo de la Asamblea como base para tomar decisiones sobre asuntos ambientales. Se presentaron resultados actualizados correspondientes al ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores que afectaban a las tendencias respecto a la calidad del aire local, y a las emisiones de CO<sub>2</sub>, comprendido el posible efecto de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Las mencionadas tendencias medioambientales están plenamente documentadas en el *Informe de la Décima Reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación* (Doc 10069) de la OACI. En el resumen del documento se incluía una propuesta de acción para la Asamblea.

33. El Presidente señaló que en consonancia con esa propuesta de acción el Comité Ejecutivo reconocía la importancia, para la calidad del debate y la toma de decisiones, de contar con una única base de información sólida. En ese contexto, las tendencias mundiales de la OACI en la esfera del medio ambiente presentadas por el CAEP y reflejadas en la nota WP/55 (y Corrigendo núm. 1) representaban el acuerdo consensuado de todas las partes interesadas. El Comité Ejecutivo recomendó que se respaldara su uso como base para tomar decisiones sobre asuntos ambientales, y que se presentara al próximo período de sesiones de la Asamblea una evaluación actualizada de las tendencias. Asimismo, recomendó que se instara a los Estados a que presentaran datos, en respuesta a la solicitud formulada por la Asamblea de notificar las emisiones de la aviación.

### ***Informe sobre el programa de asistencia técnica de la OACI***

34. La Secretaria General presentó seguidamente la nota WP/28, que contenía información sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI. En la nota se recordaba que el Consejo de la OACI había definido el término “asistencia técnica” como “cualquier asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular y/o por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y la duración del proyecto” (C-WP/13880; 197/2). Subsiguientemente, el 38º período de sesiones de la Asamblea había dado su respaldo a esa definición. El programa de asistencia técnica de la OACI se implementaba en las esferas de la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y la facilitación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medio ambiente. La asistencia técnica era un componente principal de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*, centrada en prestar asistencia a todos los Estados respecto de necesidades priorizadas para mejorar el apoyo a la ejecución de los objetivos estratégicos de la OACI. La creación de alianzas y el uso compartido de recursos entre Estados, organizaciones internacionales, instituciones para el desarrollo y la industria eran esenciales para la colaboración y contribución a la asistencia técnica y a la cooperación para una aplicación eficaz de los SARPS y las políticas para la creación de capacidades, con resultados sostenibles.

35. La nota WP/28 ponía de relieve los proyectos que recibían apoyo a través de las contribuciones financieras a los fondos voluntarios de la OACI, contribuciones en especie y actividades financiadas con recursos del presupuesto regular. Entre los proyectos relacionados con la protección del medio ambiente que se presentaban en el párrafo 2.3 se incluían los siguientes: el proyecto de asistencia conjunta OACI-Unión Europea (UE), *Creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*, financiado por la UE; y el proyecto de asistencia conjunta de la OACI y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), *Transformar el sector de la aviación mundial: reducción de las emisiones de la aviación internacional*. La OACI apreció sobremedida las contribuciones voluntarias, tanto financieras como en especie, efectuadas por los Estados miembros, las organizaciones internacionales y la industria para financiar las actividades de asistencia técnica mediante los fondos voluntarios de la OACI y alentó a la continuación de esas contribuciones. Las relativas a la protección del medio ambiente se relacionaban en el párrafo 3.4 de la nota, y los correspondientes resultados aparecían en el párrafo 4.4.

36. La OACI estaba creando una capacidad de movilización de recursos, y alentaba a los donantes tradicionales a que siguieran haciendo contribuciones voluntarias a la Organización. Instaba a todos los Estados miembros, así como a otros donantes, a efectuar contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI. Durante el Foro mundial sobre aviación, celebrado el lunes 26 de septiembre de 2016 antes del inicio de la Asamblea, se identificaron nuevas alianzas de asistencia para el medio ambiente, entre ellas la segunda fase del citado proyecto de asistencia conjunta OACI-UE relacionado con los planes de acción estatales para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>; el apoyo brindado por Alemania a un proyecto experimental para la implantación del sistema de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del plan mundial de MBM; la intención confirmada por el ACI de establecer una alianza con la

OACI relativa a las iniciativas para unos aeropuertos más ecológicos; y una nueva alianza con el Banco Mundial para dar apoyo a la implantación del plan mundial de MBM. Todas ellas fueron acogidas calurosamente por la OACI. Se invitó a la Asamblea que pidiera que la OACI continuara su trabajo en relación con el desarrollo y la prestación de asistencia técnica en el marco de los respectivos objetivos estratégicos y en asociación con los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, y la industria; y que alentara a los Estados miembros, las organizaciones internacionales y la industria a que siguieran prestando apoyo a las actividades de asistencia técnica de la OACI y haciendo contribuciones voluntarias a la OACI.

***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***

37. Seguidamente, la Secretaría General presentó la nota WP/48 (y Corrigiendo núm. 1) que contenía propuestas de revisiones a la Resolución A38-17 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* que se derivaban principalmente de las actividades de la Secretaría de la OACI, en colaboración con otras organizaciones, y de los resultados de las actividades del CAEP, incluida su décima reunión (CAEP/10, Montreal, 1-12 de febrero de 2016). En las citadas notas de estudio presentadas por el Consejo se ponía de manifiesto que 2016 había sido un año de tremenda importancia para la protección del medio ambiente y la aviación. Las propuestas de revisiones de la Resolución A38-17 de la Asamblea, resumidas en el párrafo 1.2 del documento, reflejaban: las recomendaciones del CAEP sobre la nueva norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la norma relativa a la materia particulada no volátil (nvPM) para los motores de las aeronaves; la adopción por el Consejo de las normas relativas al ruido de los Capítulos 4 y 14 del Anexo 16, Vol. I; las actualizaciones del *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184); la elaboración de la nueva Circular de la OACI sobre la participación de la comunidad en la gestión del medio ambiente; y la labor en curso sobre la nueva norma relativa al ruido de las aeronaves supersónicas. En la Resolución actualizada propuesta también se reconocían el reciclaje de aeronaves, y las fuentes de energía renovables y sostenibles como medios para la reducción de los efectos perjudiciales de la aviación civil, así como la contribución de la aviación civil internacional al logro de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Se invitaba al Comité Ejecutivo a recomendar que la Plenaria adoptara la versión revisada de la *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* según se presentaba en la nota WP/48 y Corrigiendo núm. 1.

38. A continuación, el Delegado de Suiza introdujo la nota de estudio WP/91 sobre el enfoque europeo integral para la protección del medio ambiente, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados Miembros, y los demás Estados miembros de la CEAC. Señaló que, si bien las actividades relacionadas con la aviación aportaban considerables beneficios socioeconómicos a la sociedad, al mismo tiempo también contribuían, lamentablemente, al cambio climático, al ruido y al impacto de la aviación en la calidad del aire local; todo ello entrañaba efectos negativos para la salud y la calidad de vida de las personas, no solo en Europa sino en todo el mundo. Para afrontar eficazmente los crecientes desafíos asociados a esos efectos negativos, y para garantizar el futuro desarrollo sostenible del sector de la aviación, existía una marcada necesidad de implantar una amplia gama de medidas de política ambiental. Europa, reconociendo la complejidad e interdependencia de los desafíos ambientales, había adoptado un enfoque integral para mitigar el impacto ambiental de la aviación, y apoyaba enérgicamente las iniciativas en curso que la OACI llevaba a cabo como parte de esa metodología. Entre los pilares fundamentales que sustentaban ese enfoque integral en Europa se contaban la iniciativa tecnológica Clean Sky; el programa de investigación en ATM en el marco del Cielo Único Europeo (SESAR); la estrategia europea avanzada sobre combustibles alternativos denominada *European Advanced Biofuels Flightpath*; y

la elaboración, hasta la fecha, de 41 Planes de acción europeos para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. En el Informe Medioambiental sobre la Aviación Europea, de reciente publicación, se aportaba información más detallada sobre el estado de la protección del medio ambiente en relación con la aviación.

39. En la esfera de la tecnología y el diseño, el Delegado de Suiza observó que Europa acogía con especial satisfacción lo acordado en la CAEP/10 respecto de la nueva norma sobre el CO<sub>2</sub> de los aviones, que integraba el Volumen III del Anexo 16 (consumo eficiente de combustible) y de la nueva norma sobre concentración de masas (nvPM), que integraba el Volumen II del Anexo 16. Hizo un llamamiento a los Estados a que integraran los SARPS del Anexo 16 sin dilación, y a que continuaran su apoyo al programa de trabajo vigente del CAEP, cuyo propósito era mantener actualizado el trabajo normativo en virtud del Anexo 16. En cuanto a la ATM y las operaciones, Europa acogía favorablemente la Circular propuesta por la OACI titulada *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, y seguiría apoyando activamente la labor futura del CAEP, incluida la participación de la comunidad y el análisis de las mejoras del Bloque 1 de las ASBU.

40. El ruido en los aeropuertos planteaba un riesgo considerable para el futuro desarrollo del tráfico aéreo, y por tanto representaba una preocupación fundamental para Europa. Por consiguiente, a su juicio tanto la reducción en la fuente del ruido producido por las aeronaves como las futuras revisiones de los niveles de limitación de ruido seguían siendo cuestiones prioritarias. Europa reconocía los desafíos considerables que suponía asegurar que los combustibles alternativos para la aviación fueran sostenibles, y lograr que se hicieran realidad en el plano operacional. A falta de una respuesta concreta en materia de políticas, en la actualidad era bastante poco probable que esos combustibles alternativos adquirieran importancia considerable en un futuro próximo. Por tanto, Europa apoyaba el trabajo del Equipo especial sobre combustibles alternativos (AFTF) del CAEP y alentaba a los Estados a elaborar mecanismos de incentivos destinados a aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, con el fin de velar por que estuvieran disponibles en volúmenes suficientes en el medio o largo plazo.

41. En cuanto al importante asunto de la creación de capacidades, el Delegado de Suiza señaló que en la actualidad la Comisión Europea financiaba el proyecto de asistencia conjunta OACI-UE, *Creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional* en 14 Estados de África y del Caribe, y que seguía comprometida con la creación de capacidad en materia de protección del medio ambiente en todo el mundo. Por último, invitó a la Asamblea a aceptar las acciones siguientes que se proponían en el resumen de la nota WP/91 bajo las cuestiones 20, 21 y 22:

- a) apoyar el desarrollo de una amplia gama de medidas de política como parte de un “enfoque integral” para afrontar con eficacia el impacto ambiental del sector de la aviación;
- b) reconocer el importante trabajo realizado por el CAEP y la necesidad de que el CAEP funcione de la manera más libre, inclusiva y transparente posible;
- c) priorizar las normas acordadas y recomendadas por la CAEP/10 relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y de la concentración en masa de la nvPM de los motores de las aeronaves, así como la continuación del desarrollo de la norma sobre concentración de nvPM en masa y en número;
- d) apoyar que el proceso de toma de decisiones en la OACI respecto de las enmiendas de los SARPS del Anexo 16 sea más transparente, como se acordó en la CAEP/10;
- e) tomar nota de los obstáculos que impiden que los combustibles alternativos sean sostenibles y que sean una realidad operacional, e invitar a los Estados de la OACI a elaborar medidas en apoyo de su utilización; por ejemplo, mediante criterios de sostenibilidad mundiales; y



- f) tomar nota del compromiso de Europa con la creación de capacidad para la protección del medio ambiente en los países en desarrollo y de su invitación a que otros participen en actividades con el mismo objetivo.

42. El Delegado de Guatemala presentó la nota de estudio WP/225, que su Estado había presentado en representación de la CLAC. La nota, en la que se presentaban los avances que Latinoamérica había realizado en apoyo de la sostenibilidad del transporte aéreo en esa región, se había consolidado por medio del documento que contenía la Resolución A21-07: *Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil en Latinoamérica*, aprobada por consenso en la XXI la Asamblea Ordinaria de la CLAC. Asimismo, describía la transversalización de la variable ambiental en los diferentes grupos de trabajo de la CLAC, principalmente su vinculación con la participación en la elaboración de la planificación estratégica de la CLAC y la incorporación de una visión sustentable en la esfera de la gestión aeroportuaria. Los Estados Miembros de la CLAC reconocieron los esfuerzos y orientaciones que la OACI realizaba en relación con la temática del medio ambiente y el transporte aéreo. Por su parte, tomando en cuenta dichos esfuerzos, la CLAC había materializado diferentes iniciativas para la mejora del desempeño ambiental de la aviación civil en América Latina. Esta se había fundamentado sobre la base de la coordinación regional y la integración del transporte aéreo en América Latina, que era su fin último. Además, habida cuenta de la importancia de la variable ambiental, esta se había transversalizado en los diferentes manuales y documentos de los diversos grupos de trabajo.

43. El documento señalaba que los Estados Miembros de la CLAC podían enriquecer el trabajo realizado por la OACI por medio del CAEP mediante la puesta en común de los éxitos logrados en la implantación de proyectos medioambientales, y también mediante la concienciación respecto de las características específicas de la aviación civil en la región de América Latina. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la información presentada en la nota WP/225; incorporar la visión y las estrategias ambientales de la región latinoamericana en los documentos que la OACI elaborase en la materia; y requerir que se ampliara la representación de los países de la CLAC en el seno del CAEP.

44. Al presentar la nota WP/170, la Delegada del Canadá señaló que la navegación basada en la performance (PBN) creaba una infraestructura que afianzaría la seguridad y permitiría a las aeronaves seguir unas rutas más directas. Por consiguiente, se produciría una mejora sensible en el consumo de combustible con la consiguiente reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y una mejor gestión del ruido de las aeronaves. Sin embargo, en el entorno terminal, en las inmediaciones de los aeródromos, esas mejoras podrían dar lugar a una concentración del ruido percibido, debido a que serían más las aeronaves que seguirían el mismo perfil de aproximación eficiente. Por consiguiente, al implantarse procedimientos de PBN en un espacio aéreo reestructurado, la planificación del espacio aéreo obtendría beneficios de unos textos de orientación que permitieran apuntar a un equilibrio entre los beneficios medioambientales de la reducción de las emisiones de GEI y el impacto del ruido en las inmediaciones de los aeródromos.

45. El Canadá invitó a la Asamblea a exhortar a los Estados a que aportaran datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos, y encomendar al Consejo la elaboración de un enfoque pragmático para que, al implantarse procedimientos de PNB, se apuntara a un equilibrio entre el impacto ambiental de los GEI y del ruido en las inmediaciones de los aeródromos.

46. Seguidamente, el Delegado de la República de Corea presentó la nota WP/250 Revisión núm. 1, en la que su Estado proponía que la OACI proporcionara a sus Estados miembros un “tablón de anuncios” u otra plataforma en el sitio web oficial de la OACI, con objeto de que los Estados miembros pudieran compartir ideas, prácticas e información respecto de los derechos relacionados con el ruido. Esta propuesta se justificaba por la necesidad de los Estados miembros de compartir sus experiencias y conocimientos sobre derechos relacionados con el ruido con el fin de establecer prácticas

idóneas aplicables, y pedir a la OACI que estas se revisaran para, en última instancia, pasaran en el futuro a ser una práctica recomendada sobre derechos relacionados con el ruido. Los Estados miembros estaban adoptando diversas normas para la recaudación de los derechos relacionados con el ruido basadas en el peso de las aeronaves, las tasas de aterrizaje, el nivel efectivo del ruido percibido expresado en decibelios (EPNdB) y métodos mixtos. Muchos Estados miembros recaudaban derechos a tenor del peso máximo de despegue (MTOW), puesto que, en el pasado, cuanto más pesada era la aeronave mayor ruido producía. Sin embargo, los avances logrados en la tecnología habían restado importancia a esa correlación. En cuanto a la referencia a la Sección 4 del Documento 9082 de la OACI, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, la República de Corea consideraba que se necesitaban unas normas sobre derechos relacionados con el ruido que fueran más detalladas y más concretas. Tenía intención de contribuir permanentemente al afianzamiento de las normas internacionales sobre derechos relacionados con el ruido y compartir sus conocimientos y experiencias con los Estados Miembros, con miras a perfeccionar las directrices de la OACI.

47. Se invitó a la Asamblea a tomar nota del contenido de la nota WP/250 Revisión núm. 1 y a dar su acuerdo a la propuesta referida de la República de Corea, según se exponía en los párrafos 2.9 y 2.10 de ese documento.

48. Al presentar la nota WP/210 Revisión núm. 1, la Delegada de los Estados Unidos puso de relieve el compromiso de su Estado con el tratamiento del impacto de la aviación sobre el medio ambiente, comprendidos el ruido y la calidad del aire, que consideraba constituían una condición fundamental para que todos pudieran seguir disfrutando de los beneficios económicos y sociales de la aviación. El ruido y la calidad del aire constituían cuestiones significativas, y si bien se habían logrado grandes progresos en esos ámbitos, era necesario realizar más esfuerzos. Reconociendo el considerable trabajo que se había realizado a lo largo de los tres años anteriores, los Estados Unidos manifestaron la continuación de su compromiso para aportar en el siguiente trienio recursos considerables para ese trabajo, y pidieron que los otros hicieran lo propio. En particular, celebraron la incorporación de Indonesia y de los Emiratos Árabes Unidos como miembros del CAEP, y de Arabia Saudita como observador en el CAEP, señalando que ello constituía un ejemplo de la aportación continua de recursos.

49. Los Estados Unidos habían tomado medidas para la aplicación de la norma relativa al ruido contenida en el Capítulo 14 del Anexo 16, Vol. I y acordada en 2013, según se exponía en la nota WP/210 Revisión Núm. 1. No obstante, en ese documento se recordaba a la Asamblea el acuerdo de que no se debería considerar a las normas como una base para fijar restricciones a las operaciones, y también la importancia de seguir el enfoque equilibrado de la OACI con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves al considerar las restricciones del ruido. Los Estados Unidos centraban su atención en la tecnología, las operaciones y la utilización de los terrenos, y dejaban las restricciones a las operaciones como último recurso, una vez estudiados los otros elementos del enfoque equilibrado.

50. Respecto de la calidad del aire local, los Estados Unidos celebraron el acuerdo alcanzado en la CAEP/10 que representaba un paso hacia una Norma sobre nvPM para los motores de las aeronaves, y alentaron a los Estados a proseguir en su labor con miras a contar con esa norma para 2019.

51. Los Estados Unidos invitaron a la Asamblea a tomar la acción reflejada en el resumen de la nota WP/210 Revisión núm. 1 y:

- a) alentar a los Estados a evitar fijar restricciones a las operaciones con base en las normas de certificación de emisiones ambientales de la OACI;

- b) alentar a los Estados a seguir el enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves, y a evitar imponer restricciones a las operaciones hasta tanto no se hubieran agotado todas las demás posibles soluciones;
- c) reafirmar el compromiso con respecto al enfoque equilibrado, incluida la orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves (Doc 9829), reconociendo que las restricciones a las operaciones no deberían aplicarse como primer recurso y en todo caso, solo después de haber considerado cada uno de los demás elementos;
- d) avalar la recomendación del CAEP al Consejo de la OACI, de convertir el límite del índice de humo de la norma de certificación en norma basada en emisiones de partículas no volátiles (nvPM) y reconocer que constituye otro paso para reducir las emisiones de la aviación en la fuente; y
- e) reconocer el progreso y el trabajo en curso para tratar el impacto de las emisiones en la calidad del aire local y apoyar la realización de un trabajo ulterior para desarrollar un nivel de rigurosidad con respecto a la norma sobre las emisiones de nvPM que reemplazará a la norma basada en el índice de humo.

52. En su presentación de la nota WP/152, la Observadora de la IATA puso énfasis en la función fundamental de las normas y políticas de la OACI para asegurar que las repercusiones de la aviación en el medio ambiente se abordaran con el elevado grado de uniformidad y estabilidad reglamentaria que requería el sector de la aviación. Por consiguiente, la IATA apoyaba firmemente el reciente acuerdo del CAEP relativo a la primera norma para fines de certificación relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como la primera norma sobre las emisiones de nvPM para los motores de aeronaves. Para las líneas aéreas, era importante que las normas de la OACI relativas al medio ambiente retuvieran su propósito original, que era, y debería seguir siendo, la certificación de las aeronaves y de los motores de aeronaves. Las flotas de aeronaves estaban en permanente estado de modernización y los procedimientos de vuelo eran objeto de mejoras constantes. No obstante, las autoridades aeroportuarias locales recurrían con frecuencia creciente a restricciones operacionales, sin realizar previamente una evaluación exhaustiva de otras opciones. Por añadidura, se observaba una tendencia al aumento de los gravámenes relativos al ruido o a la calidad del aire local, que a menudo no guardaban relación con las medidas de mitigación. Por consiguiente, la IATA instaba a los Estados y las autoridades aeroportuarias locales a velar por que sus acciones se guiaran en todo momento por políticas de protección del medio ambiente, en particular el enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves y el Documento 9082 de la OACI, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, donde se exponían directrices importantes para la implantación de los gravámenes relacionados con el ruido y la calidad del aire local. La IATA confirmó su compromiso de contribuir a la elaboración de políticas y normas de la OACI relativas al medio ambiente, así como a cualquier orientación que pudiera asistir a los Estados en la aplicación de estas.

53. Se tomó nota de que también se habían presentado las cinco notas de información siguientes: WP/156 (*Programa ambiental para reducción del ruido de helicópteros por medios operativos*), presentada por la Argentina; WP/223 (*Progress on the implementation of aircraft noise policy and standardization*), presentada por Indonesia; WP/430 (*Proposal to share best practice on ICAO Balanced Approach*), presentada por la República de Corea; WP/429 (*Airports' contribution to environmental protection*), presentada por el ACI; y WP/447 (*La contaminación del aire en los aeropuertos: una amenaza grave para la salud de personal aeroportuario*), presentada por la ITF.

## Análisis

54. La Delegada de Noruega acogió con satisfacción la buena labor realizada por la OACI y el CAEP, así como el considerable progreso que habían logrado y del que se informaba en la nota WP/51. Al observar que su Estado, en consonancia con otros Estados miembros de CEAC, había realizado contribuciones importantes a esa labor, felicitó a la Organización por la finalización de las recomendaciones, en la CAEP/10, respecto de una nueva norma para fines de certificación relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves, así como de una nueva norma sobre las emisiones de nvPM para los motores de aeronaves. La Delegada de Noruega hizo hincapié en la importancia del trabajo en curso al que se hacía referencia en el párrafo 4.2 de ese documento en relación con futuros asuntos tanto en materia de aeronaves supersónicas como relacionados con el ruido.

55. Al agradecer a la OACI el excelente trabajo realizado a lo largo de los tres años precedentes, el Delegado de Francia manifestó apoyo al proyecto de *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*, incorporadas como apéndice de la nota WP/48 y Corrigendo núm. 1. Tras subrayar la grave preocupación que el ruido de las aeronaves causaba a los ciudadanos de Francia, puso de relieve la necesidad de tomarlo en cuenta. Al señalar la atención al Apéndice E (*Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido*) del proyecto de declaración consolidada, el Delegado de Francia observó que, en el párrafo 4 de la parte dispositiva, la Asamblea “*Insta además a los Estados a que no permitan la introducción de restricciones a las operaciones encaminadas a retirar del servicio a las aeronaves que cumplen, mediante su homologación original o rehomologación, las normas acústicas del Anexo 16, Volumen I, Capítulos 4 y 14, y cualesquiera otros niveles de mayor rigurosidad adoptados por el Consejo*”. Subrayó que si esa solicitud aún parecía legítima en 2016, cuando el Capítulo 4 era la más rigurosa de las normas relativas al ruido, entonces la entrada en vigor de la norma del Capítulo 14 relativa al ruido de las aeronaves a partir de 2017 haría necesario un nuevo examen de esta cuestión con el fin de continuar alimentando la dinámica positiva que permitía mejorar la performance de las aeronaves en materia de ruido.

56. El Delegado de Francia estimó que el enfoque equilibrado a la gestión del ruido de las aeronaves debería constituir la base para el marco normativo correspondiente a los ruidos en los alrededores de los aeropuertos. En algunos casos, sin embargo, se hacía necesario abordar el ruido de las aeronaves en la fuente, en particular en el caso de los vuelos nocturnos. Se había de tener presente que la aplicación de las medidas normativas basadas en la certificación del ruido producido por las aeronaves permitía atender esa preocupación al tiempo que se evitaba la implantación de medidas mucho más drásticas, en particular el toque de queda aéreo, cuyo impacto económico era considerable. El Delegado de Francia sostuvo que el proyecto de declaración consolidada no representaba un obstáculo para la implementación de una metodología basada en la certificación relativa al ruido producido por las aeronaves cuando esta última respetaba el enfoque equilibrado y se centraba en los vuelos nocturnos.

57. Al referirse seguidamente al Apéndice G (*Aeronaves supersónicas – el problema del estampido sónico*) del proyecto de declaración consolidada, el Representante de Francia subrayó que, a pesar del progreso alcanzado por la tecnología, era necesario velar por que las aeronaves supersónicas no causaran un ruido insoportable por el público. Estas aeronaves debían ser aceptables para el público; en caso contrario las aeronaves supersónicas no deberían recibir autorización para sobrevolar las zonas habitadas.

58. El Delegado de Italia, al efectuar observaciones sobre la nota WP/210 Revisión núm. 1, acogió complacido el compromiso de los Estados Unidos de reducir el impacto del ruido de las aeronaves en las personas que residen en zonas próximas a los aeródromos, así como el de las emisiones de la aviación sobre la calidad del aire local. Señaló que su Estado también estaba trabajando enérgicamente,

junto con las autoridades locales, para reducir esos impactos. El Delegado de Italia afirmó que sería posible lograr mejoras mediante la elaboración de una mejor definición de la planificación del uso de los terrenos, así como de la modernización de las flotas de los operadores de aeronaves por medio del empleo de aeronaves de nueva generación que causaran menos ruido. Puso de relieve que la implantación del enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves constituía un paso fundamental en la mejora de la situación, principalmente en lo tocante a la reducción del impacto del ruido de las aeronaves. El Delegado de Italia indicó asimismo que la calidad del aire local se podía mejorar mediante el despliegue de aeronaves equipadas con motores de nueva generación.

59. Al señalar que su Estado ya había adoptado el enfoque equilibrado, de conformidad con la normativa de la UE, el Delegado de Italia subrayó que, por consiguiente, la imposición de restricciones a las operaciones representaba el último recurso, y que solamente se debería considerar después de haber estudiado la aplicación de otros elementos del enfoque equilibrado.

60. El Delegado de Polonia suscribió el punto de vista manifestado por el Canadá en la nota WP/170 a efectos de que la gestión de las operaciones aéreas era uno de los elementos que contribuían a la reducción de las molestias medioambientales. Tras señalar que la eficiencia en la utilización del espacio aéreo y de las operaciones en las inmediaciones de los aeródromos deberían estar en consonancia, recalcó que, para evitar impactos negativos en el medio ambiente, era necesario adoptar medidas integrales que incorporaran la consideración de los aspectos económicos. El Delegado de Polonia manifestó su pleno apoyo a la propuesta del Canadá de que los Estados aportaran datos sobre los efectos del ruido en las inmediaciones de los aeródromos y que se encomendara al Consejo la elaboración de un enfoque pragmático para equilibrar el impacto de los GEI y del ruido en las inmediaciones de los aeródromos al implantar procedimientos de PBN.

61. El Delegado de Irlanda respaldó con firmeza el trabajo de la OACI y el CAEP reflejado en la nota WP/51 y reconoció la importante aportación del CAEP al desarrollo sostenible de la aviación. Junto con sus colegas europeos, acogió con satisfacción la nota WP/55 (y Corrigiendo núm. 1) relativa a las tendencias presentes y futuras respecto al ruido y las emisiones de las aeronaves. Observó que el trabajo del Comité relativo a la estimación de los futuros impactos del ruido y las emisiones de las aeronaves resultaba muy alentador en cuanto a la posibilidad de desvincular el ruido de las aeronaves y el crecimiento del tráfico, y manifestó su apoyo al trabajo futuro al respecto, así como a la utilización de las tendencias medioambientales mundiales de la OACI en el contexto del análisis y la toma de decisiones relativas a las políticas medioambientales. Tras poner de relieve la necesidad de tener presente que esas tendencias medioambientales no eran sino estimaciones para el futuro a largo plazo, y que todos los ejercicios de pronóstico a largo plazo entrañaban sus limitaciones, el Delegado de Irlanda señaló que, después de todos, las previsiones eran tan solo previsiones. Puso énfasis en que las tendencias mundiales no podían reflejar unas circunstancias geográficas específicas, y subrayó que se requerirán unos índices adicionales específicos.

62. En ese contexto, el Delegado de Irlanda manifestó preocupación por que la redacción del párrafo dispositivo a) de la nota WP/55 (y Corrigiendo núm. 1) pudiera llevar erróneamente a que las tendencias mundiales de la OACI se utilizaran como única base para los procesos de toma de decisiones sobre asuntos ambientales. Por consiguiente, y junto con sus colegas europeos, sugirió que se modificara la redacción del párrafo a) para precisar que esas tendencias mundiales en la esfera del medio ambiente se podían utilizar como una de las bases para el análisis de las políticas medioambientales que formaban parte del proceso de toma de decisiones sobre asuntos ambientales, dejando claro que no constituían la única base para ese análisis.

63. La Delegada de los Estados Unidos acogió complacida las múltiples manifestaciones de apoyo al enfoque equilibrado de la OACI relativo a la gestión del ruido de las aeronaves, al que su Estado

concedía gran importancia. Tras manifestar su entendimiento de que podrían imponerse restricciones a las operaciones como último recurso, instó a los Estados que estaban considerando esas restricciones a que llevaran a cabo una evaluación exhaustiva al efecto, ya que a menudo la aplicación de una restricción a las operaciones en un Estado podía dar lugar al traslado a otro Estado de un problema relacionado con el ruido causado por las aeronaves. La Delegada de los Estados Unidos puso de relieve que en el caso de una industria mundial como la de la aviación era necesario evaluar las posibles repercusiones generales de una medida durante el análisis de esta.

64. Al manifestar su apoyo a la nota WP/51, el Delegado de Nigeria encomió la labor continua de la OACI y el CAEP relacionada con todos los principales temas relativos a la aviación civil y el medio ambiente, y recomendó que la OACI continuara la utilización del conjunto de medidas de atenuación (en particular la tecnología y las normas, los combustibles alternativos sostenibles, las mejoras en las operaciones y las MBM) para encarar los asuntos relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y el ruido de las aeronaves. También manifestó su apoyo al progreso logrado por la OACI, mediante su enfoque equilibrado con respecto a la gestión del ruido de las aeronaves, al tratar las repercusiones del ruido, la calidad del aire local y las emisiones mundiales y, en particular, la elaboración de la nueva norma sobre nvPM y la nueva norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones. Asimismo, el Delegado de Nigeria declaró apoyar que se tomara en consideración la información contenida en la nota WP/51 para la actualización de las Resoluciones A38-17 y A38-18 de la Asamblea.

65. Al resumir el debate, el Presidente observó que, al igual que en las notas WP/91 y WP/210 Revisión núm. 1, el Comité Ejecutivo reconoció el progreso logrado por el CAEP respecto del ruido de la aviación y las emisiones, y apoyó la continuación de su trabajo técnico al respecto. En particular, acogió con beneplácito el progreso logrado en la CAEP/10, comprendido el acuerdo del CAEP respecto a la nueva norma del Anexo 16, Vol. III relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones y la nueva norma del Anexo 16, volumen II, sobre emisiones de nvPM para los motores de aeronaves. El Comité Ejecutivo alentó la priorización de la aplicación de estas normas, así como la elaboración ulterior de futuras normas sobre la masa y el número de las nvPM. Tomó nota, respecto de las cuestiones sobre la composición del CAEP que se plantearon en la nota WP/225, en relación con aumentar la participación de los Estados de la CLAC, y recomendó que, habida cuenta de que guardaba relación con cuestiones administrativas del CAEP, esta cuestión fuera tratada por el Consejo.

66. En relación con el trabajo para equilibrar los efectos de las emisiones de GEI y del ruido al implantar los procedimientos de PBN (WP/170), el Comité Ejecutivo reconoció que la interdependencia entre los distintos efectos ambientales constituía uno de los principios clave que el CAEP tomaba en consideración en su labor, y que debería alentarse a este órgano a continuar esta labor con una contribución adicional de datos de los Estados.

67. Respecto de la nota WP/250, Revisión núm. 1, el Comité Ejecutivo tomó nota de que la información sobre los derechos relacionados con el ruido estaba incluida en varios documentos de la OACI – por ejemplo, el *Manual de tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184) – y que la base de datos de derechos relacionados con el ruido también estaba disponible a partir del sitio web de la OACI para el medio ambiente. Recomendó que la propuesta de revisar los métodos recomendados de la OACI para los derechos relacionados con el ruido se trasladara al CAEP para su consideración.

68. Respecto de la necesidad de aplicar las políticas, normas y orientaciones de la OACI que se suscitaba en las notas WP/210, Revisión núm. 1, y WP/152, el Comité Ejecutivo tomó nota de que esas políticas se incluían en el proyecto de *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* [cf. WP/48 y Corrigiendo Núm. 1]. Tomó nota asimismo de la ampliación de las actividades, con la elaboración de las nuevas Normas relativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> y nvPM, así como de la consiguiente necesidad de velar por la disponibilidad de los recursos necesarios para la labor de la Organización en esas esferas, y en particular para dar apoyo al CAEP.

69. El Comité Ejecutivo recomendó que la Asamblea reafirmase su compromiso respecto del enfoque equilibrado de la OACI a la gestión del ruido de las aeronaves, reconociendo que no deberían aplicarse restricciones operacionales como primer recurso y solo después de considerar cada uno de los demás elementos. Si bien reconocieron ese extremo, algunos Estados habían destacado la utilidad de cierto grado de restricciones operacionales en circunstancias locales específica. Se había tomado nota además de que algunas restricciones operacionales podrían trasladar los problemas de ruido de las aeronaves de un Estado a otro.

70. El Comité Ejecutivo convino en recomendar a la Plenaria para su adopción el proyecto de *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*, contenidas en la nota WP/48 y Corrigiendo núm. 1.

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**  
*[Sección sobre el cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)]*

71. Seguidamente, el Comité Ejecutivo dio inicio a su examen de la cuestión 22, documentada en seis notas presentadas por el Consejo [WP/51, WP/55 (y Corrigiendo núm. 1), WP/56, WP/54, WP/28 y WP/49] y documentos conexos presentados por los Estados y las organizaciones internacionales. Se recordó que las notas WP/51, WP/55 y WP/28 se habían introducido con anterioridad bajo las cuestiones 20 y 21, al igual que las notas WP/91 (Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de CEAC), WP/170 (Canadá) y WP/152 (IATA).

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

72. Al presentar la nota WP/56 sobre las novedades sobrevenidas con posterioridad a la última Asamblea en relación con la labor de la OACI sobre combustibles alternativos sostenibles para la aviación, la Secretaría General señaló que el uso de combustibles alternativos sostenibles y otras formas de energía limpia era uno de los ODS de las Naciones Unidas. La OACI estaba a la vanguardia de las labores de promoción y facilitación del despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación en el contexto de su Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF). Los Estados estaban adoptando rápidamente esa tecnología importante y transformativa, y desde 2011 más de 2 200 vuelos comerciales se habían realizado con combustibles alternativos. Las prioridades subsiguientes consistían en abordar las barreras económicas iniciales y velar por que se pudiera realizar un despliegue sostenible a escala comercial. En este sentido, estaba previsto celebrar un seminario de la OACI sobre combustibles alternativos, que tendría lugar en Montreal, en la Sede de la OACI, los días 8 y 9 de febrero de 2017. Este seminario sentaría las bases para una conferencia de alto nivel de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación, cuya celebración en la Ciudad de México estaba prevista para los días 18 a 20 de octubre de 2017 (véase la nota WP/455).

73. Se invitó a la Asamblea a tomar la acción reseñada en el resumen de la nota WP/56 y a:

- a) tomar nota de las novedades y apoyar la labor permanente de la Organización para facilitar los esfuerzos de los Estados y la industria tendentes a desarrollar e introducir combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- b) alentar a los Estados a desarrollar políticas, reconociendo los desafíos actuales, para acelerar el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
- c) invitar a los Estados a que consideren el uso de incentivos para fomentar la introducción de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles alternativos sostenibles; y
- d) considerar la información contenida en la nota para actualizar la Resolución A38-18 de la Asamblea.

74. El Presidente observó que el Comité Ejecutivo reconocía el progreso logrado por los Estados y la industria en el desarrollo y la introducción de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación y apoyaba la labor permanente de la OACI en esa esfera.

***Planes de acción voluntarios de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>***

75. Seguidamente, la Secretaria General presentó la nota WP/54, en la que se informaba acerca de las novedades en la OACI en relación con los planes de acción voluntarios de los Estados para las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y las actividades de creación de capacidad relevantes desde el 38º período de sesiones de la Asamblea, así como de las próximas etapas que se habrían de cubrir para seguir asistiendo a los Estados en la preparación, actualización y ejecución de sus planes de acción. En la nota se ponían de relieve las actividades de creación de capacidad iniciadas por la OACI, entre las que se contaban la puesta al día de orientaciones y herramientas; la organización de talleres prácticos medioambientales; el lanzamiento del Programa de países compañeros de la OACI; y el trabajo directo con los Estados, en particular mediante alianzas establecidas con la UE y con el PNUD/FMAM. De resultas de esas actividades, 100 Estados miembros, que representaban más del 89,90% del tráfico aéreo internacional mundial, habían presentado planes de acción voluntariamente a la OACI. La Secretaria General informó complacida al Comité Ejecutivo de que con ello se había logrado el objetivo de un 50% de planes de acción adicionales en junio de 2016 respecto del número del mismo mes de 2013. Puso de relieve, no obstante, que si bien esa cifra representaba una mejora palpable, más de la mitad de los planes de acción presentados carecían de bases de referencia cuantificadas y de resultados previstos. Por consiguiente, era necesario seguir trabajando para poder lograr unos planes de acción robustos.

76. Se invitó a la Asamblea a tomar la acción indicada en el resumen de la nota WP/54 y a:

- a) reconocer las actividades llevadas a cabo y el progreso en la Organización en respuesta a la solicitud del 38º 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>;
- b) alentar a los Estados miembros a que hicieran públicos sus planes de acción en el sitio web público de la OACI y 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 las emisiones mundiales;
- c) alentar a los Estados que ya presentaron sus planes de acción a asociarse con otros Estados miembros para apoyar a los Estados que todavía no los hubieran preparado;
- d) apoyar el trabajo continuo que realiza la Organización para asistir a los Estados en la preparación y actualización de los planes de acción y en la ejecución de las



- medidas contenidas en los planes, de acuerdo con lo descrito en el párrafo 4 de la nota; y
- e) considerar la información contenida en la nota WP/54 para actualizar la Resolución A38-18 de la Asamblea.

77. El Presidente ofreció sus felicitaciones por la presentación por los Estados de 100 planes de acción, que representaban más del 89,90% del tráfico aéreo internacional, y que superaban el objetivo fijado. Señaló que el Comité Ejecutivo reconocía el progreso logrado por la OACI y sus Estados miembros en relación con la preparación y presentación de los planes de acción de estos últimos, y apoyaba el trabajo continuo de la Organización para continuar la prestación de asistencia a los Estados en el trienio siguiente. Asimismo, alentaba a los Estados a poner en común la información, y a incluir en sus planes de acción datos más exhaustivos y robustos, con miras a facilitar la recopilación por la Organización de datos sobre emisiones mundiales. Por añadidura, el Comité Ejecutivo alentaba las alianzas entre Estados destinadas a apoyarse mutuamente en la preparación y la mejora de los planes de acción. También apoyaba el trabajo continuo de la Organización para asistir a los Estados durante el trienio siguiente.

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

78. La Secretaria General presentó a continuación la nota WP/49, por la que el Consejo proponía enmiendas a la Resolución A38-18 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 de las novedades que se habían producido después de la anterior Asamblea, con la salvedad de los aspectos relativos al plan mundial de MBM, que se trataban en la nota WP/52. Las modificaciones reflejaban lo siguiente: el progreso logrado por el CAEP en relación, entre otros asuntos, con la nueva norma relativa a la certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves y las mejoras por bloques del sistema de aviación ASBU); la labor futura del CAEP; el progreso logrado en materia de combustibles alternativos para la aviación y la iniciativa de planes de acción voluntarios de los Estados; las asociaciones con otras organizaciones; y la prestación continua de asistencia a los Estados que la necesiten, en colaboración con otras organizaciones. Se invitó a la Asamblea a adoptar el proyecto de revisión de la Declaración consolidada contenido en el apéndice de la nota WP/49.

79. El Delegado de la República Dominicana presentó la nota WP/262 en representación de los 22 Estados miembros de la CLAC. En la nota se ponía de relieve lo siguiente: las dificultades que encaraban varios de esos Estados en la elaboración e implementación de sus planes de acción; los considerables resultados de protección del medioambiente como parte del proyecto conjunto de la OACI y la UE sobre *Creación de Capacidad para la Mitigación de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*; y los beneficios generales que se estaban logrando mediante el proyecto conjunto de asistencia de la OACI y el PNUD/FMAM, *Transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional*. En la nota también se reconocían, entre otras cosas, las distintas circunstancias que obraban en los Estados respecto de su capacidad de respuesta ante los desafíos relacionados con el cambio climático y la necesidad de apoyo, en particular para los países en desarrollo y los Estados con necesidades especiales. Habida cuenta de que los programas de creación de capacidades podían beneficiar a muchos Estados de la región de América Latina, en la nota se alentaba a la OACI y sus Estados miembros a continuar su labor y a colaborar con los Estados en desarrollo en la facilitación del acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

80. Se invitó a la Asamblea a:

- a) asignar fondos específicos que permitieran una ampliación y mejora de los proyectos de asistencia a los Estados sobre medio ambiente, para desarrollar e implementar los planes de acción sobre reducciones de emisiones y el desarrollo de sistemas de vigilancia, notificación y verificación (MRV) tales como el Sistema Medioambiental de la Aviación (AES) para la elaboración de inventarios de emisiones y el monitoreo de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional;
- b) solicitar a la Secretaría que organizara seminarios y/o talleres sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional destinado a funcionarios y expertos de los Estados miembros, así como de las organizaciones especializadas pertinentes;
- c) asegurar que la OACI siguiera desempeñando una función fundamental en términos de prestación de asistencia a sus Estados miembros mediante la disseminación de información actualizada sobre las mejores prácticas y el suministro de orientaciones y otra asistencia técnica que coadyuvara al aumento de la creación de capacidades y la transferencia de tecnología; y
- d) promover acercamientos con Estados y otras organizaciones internacionales que permitan sustentar la implementación continua de ciertas medidas de mitigación para los Estados en desarrollo y la transferencia de tecnología, al tiempo que se fomenta el acceso al financiamiento y la creación de capacidad.

81. El Delegado del Gabón, en representación de los nueve Estados de África Central beneficiarios del referido proyecto conjunto de asistencia técnica OACI-UE (Angola, Burundi, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, República Democrática del Congo y Santo Tomé y Príncipe), presentó la nota WP/321, en la que se informaba sobre los avances por ellos realizados bajo ese proyecto en la preparación de planes de acción para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional y la implantación de un AES. Cada uno de los Estados había llevado a cabo una labor considerable para crear un sistema sostenible de transporte aéreo en el África Central, y había cumplido con sus compromisos en virtud de ese proyecto mediante la presentación a la OACI de planes de acción nacionales consistentes con las recomendaciones de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>* (Doc 9988). Esos planes, que demostraron la voluntad de los Estados de hacer suya la estrategia de migración hacia un modelo de desarrollo con bajas emisiones de carbono y de asumir compromisos de acuerdo con sus capacidades respectivas para implementarla, fueron examinados por la OACI con resultados satisfactorios. Esos nueve Estados estaban implementando las medidas de mitigación contenidas en los planes. No obstante, tenían presente que esas medidas podrían entrañar un costo considerable, y que no todos los nueve Estados tenían capacidad para aplicarlas. A partir de enero de 2016, y con el apoyo proporcionado bajo el proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, habían presentado informes mensuales de emisiones de CO<sub>2</sub> a la OACI en relación con sus correspondientes actividades de aviación internacional para facilitar el seguimiento y la evaluación de los objetivos mundiales fijados.

82. Además, bajo el proyecto conjunto de asistencia de referencia, los nueve Estados centroafricanos estaban elaborando un plan de acción regional conjunto destinado a reducir las emisiones de la aviación en el plano regional en consonancia con sus planes de acción nacionales. Ese plan de acción regional contribuiría considerablemente al fortalecimiento de la cooperación internacional y los esfuerzos destinados a luchar contra el cambio climático.

83. A tenor de esos resultados positivos del proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, los nueve Estados centroafricanos de referencia invitaban a la Asamblea a:

- a) examinar la información que se presentaba en la nota WP/321, incluidos los avances logrados hasta la fecha por ese grupo de Estados;
- b) solicitar a la OACI que buscara fuentes adicionales de financiación que fortalecieran y permitieran incrementar la asistencia técnica para la elaboración de planes de acción y la aplicación de las medidas dispuestas en ellos;
- c) solicitar a otros Estados y a organizaciones internacionales que proporcionaran financiación separada para que la OACI fortaleciera y ampliara las actividades de creación de capacidad relacionadas con la protección medioambiental;
- d) alentar a otros Estados y a grupos de Estados a que solicitaran asistencia de la OACI para elaborar e implantar planes de acción e instaurar un sistema sólido de vigilancia de las emisiones basado en el Sistema para el medio ambiente y la aviación (AES);
- e) solicitar al Consejo que encargara a la OACI la inclusión del sistema de vigilancia, notificación y verificación del AES en el Plan mundial de medidas basadas en el mercado para la aviación internacional; y
- f) solicitar al Consejo que encargara a la OACI el fortalecimiento de la capacidad de la Oficina de África Occidental y Central (WACAF) y de otras oficinas regionales africanas para que los resultados del proyecto fueran duraderos y prestar su apoyo a las cuestiones en curso sobre vigilancia medioambiental en el sector de la aviación civil en África.

84. El Delegado de Kenya presentó la nota WP/181, en la que se exponían en detalle la experiencia y los avances de su Estado en materia de recopilación, vigilancia y notificación de datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que formaban parte de una serie de iniciativas llevadas a cabo por Kenya a fin de actualizar y reforzar su plan de acción voluntario para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación, sometidas a la OACI en diciembre de 2015. En la nota también se hacía hincapié en los logros de Kenya hasta la fecha, así como en la función clave desempeñada por el programa de creación de capacidad de la OACI a partir de la última Asamblea, y se reseñaban las dificultades aún pendientes y las medidas futuras propuestas.

85. Kenya invitó a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información facilitada en la nota WP/181;
- b) prestar asistencia a los Estados para la aplicación de una estrategia eficaz y sostenible en materia de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos;
- c) prestar apoyo y afianzar la creación de capacidad para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, sobre la base de la experiencia satisfactoria del proyecto conjunto de asistencia OACI-UE en curso, del que Kenya era Estado beneficiario, y seguir facilitando el acceso de los Estados a recursos financieros, apoyo técnico y transferencias de tecnología;
- d) alentar a los Estados a formular solicitudes de asistencia a la OACI para la elaboración y aplicación de sus planes de acción voluntarios, para el desarrollo y la aplicación de sus planes de acción voluntarios, y para la mejora de su capacidad de recopilación, vigilancia y notificación de datos sobre el medio ambiente; y
- e) alentar a los Estados a establecer alianzas sobre cuestiones relacionadas con el cambio climático, incluso mediante el Programa de países compañeros de la OACI o proyectos adicionales de creación de capacidad específicos para la región, y promover la cooperación y el intercambio de conocimientos en los planos regional y mundial.

86. Seguidamente, el Delegado de Indonesia presentó la nota WP/212 Revisión núm. 1, relativa a la necesidad de orientaciones sobre políticas para la promoción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, cuyo empleo se consideraba formar parte integrante de los esfuerzos destinados a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Aunque se habían realizado esfuerzos y se habían logrado avances, la disponibilidad de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación (SAF) a la escala necesaria estaba aún en una etapa muy temprana en cuanto a su contribución real a las metas a las que aspiraba la OACI en términos de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Sin embargo, Indonesia ya había incluido el desarrollo de varios combustibles alternativos sostenibles para la aviación en su plan de acción, que presentó a la OACI en 2013 y actualizó en 2015; en consecuencia, había incluido a la aviación en su política nacional sobre bioenergía y en sus objetivos para el sector del transporte. Indonesia deseaba desarrollar una política para la promoción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación en colaboración con la OACI y otros Estados, a fin de promover la armonización de políticas en los planos regional y mundial y de evitar distorsiones competitivas o de mercado en el plano regional. A la luz de su experiencia, Indonesia consideraba importante prestar asistencia a los Estados para el establecimiento de medidas de política adecuadas alineadas a escala mundial, y, en consecuencia, solicitaba a la Asamblea que apoyara la elaboración de orientaciones en materia de política para la promoción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Asimismo, Indonesia alentaba a los Estados a incluir a la aviación en sus políticas nacionales sobre bioenergía y/o en sus objetivos para el sector de los transportes.

87. La Delegada de los Estados Unidos presentó la nota WP/232, en la que se exponían los puntos de vista de su Estado sobre el conjunto de medidas de la OACI para abordar el cambio climático de la aviación civil internacional. Los Estados Unidos apoyaban firmemente el enfoque integral de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 por medio de ese conjunto de medidas, que comprendía mejoras técnicas, operacionales y de infraestructuras; una norma sobre certificados de emisiones de CO<sub>2</sub> para aeronaves; combustibles alternativos sostenibles; y la elaboración de un plan mundial de medidas de mercado, con el propósito de reducir la brecha. Consideraban que el enfoque integral del conjunto de medidas era la opción idónea para asumir la responsabilidad relativa a los efectos climáticos de la aviación civil internacional, puesto que podía adaptarse, y se había adaptado, a las necesidades singulares del sector de la aviación, a su vez un sector singular. Por medio del conjunto de medidas, los Estados podían implementar los elementos necesarios para la reducción a largo plazo de las emisiones de la aviación, al tiempo que también colmaban la brecha con el fin de lograr el objetivo de un crecimiento neutro en carbono mediante el plan mundial de medidas de mercado propuesto.

88. La OACI y sus Estados miembros habían realizado considerables progresos con respecto a todos los elementos del conjunto de medidas desde la última Asamblea. Los Estados Unidos habían participado intensamente en la elaboración por el CAEP de la referida norma de certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves basada en la tecnología, y se sentían orgullosos de apoyar su prevista adopción por el Consejo. Los Estados Unidos también habían dirigido varios esfuerzos en colaboración con la industria para el desarrollo y la mejora de las tecnologías de eficiencia de los combustibles y reducción de las emisiones. Las tecnologías desarrolladas durante la primera fase del Programa *Continuous Lower Energy, Emissions and Noise* [Reducción continua de emisiones de baja energía y ruido] (CLEEN), una asociación con cinco fabricantes de aeronaves, probablemente se introducirían en la flota de aeronaves comerciales durante el año en curso (2016), y ya se había dado inicio a la fase 2 de ese Programa.

89. Los Estados Unidos también apoyaban activamente y facilitaban el desarrollo e implantación de combustibles alternativos sostenibles para reactores (AJF), incluso por medio de su *Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative* [Iniciativa de Combustibles Alternativos para la Aviación Comercial] (CAAFI), que se centraba en todas las fases de desarrollo de los combustibles alternativos, desde la investigación y el desarrollo hasta la fase de comercialización. Por otra parte, su

trabajo en esas esferas, así como en la esfera de gestión del tráfico aéreo, no solo beneficiaba a los Estados Unidos. Mediante programas de asistencia técnica, colaboración con la OACI, y la difusión de tecnologías más eficientes, ayudaban a otros Estados y sus respectivas industrias a mejorar la eficiencia y reducir las emisiones de la aviación. Los Estados Unidos estaban comprometidos con la continuación del afianzamiento de su colaboración con los Estados miembros de la OACI y la industria en relación con el conjunto de medidas en su totalidad en años venideros. Los Estados Unidos ejercían gustosos una función de liderazgo en esas esferas, habida cuenta de su compromiso con la lucha contra el cambio climático. Puesto que tenían presente que no todos los Estados contaban con la capacidad necesaria para emprender ese trabajo, los Estados Unidos estaban comprometidos con la colaboración con otros para crear esa capacidad, puesto que así se coadyuvaría al desarrollo de la aviación civil internacional por mucho tiempo.

90. Se invitó a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los puntos de vista de los Estados Unidos acerca del conjunto de medidas;
- b) tomar nota de las considerables inversiones financieras y de otros recursos de los Estados Unidos en cada elemento del conjunto de medidas;
- c) tomar nota de las oportunidades de asociaciones internacionales con Estados y con la industria para aumentar la implantación y utilización de diversos elementos en el conjunto de medidas; y
- d) tomar nota de que la cuestión de las diferentes circunstancias nacionales, o “diferenciación”, se estaba abordando por medios diferentes en todo el conjunto de medidas, y algunos Estados estaban asumiendo la mayor parte de los esfuerzos en las áreas fundamentales de desarrollo tecnológico, mejoras operacionales y de infraestructura, y combustibles alternativos para la aviación.

91. En conclusión, la Delegada de los Estados Unidos aprovechó la oportunidad para dar las gracias a Indonesia, Burkina Faso y los otros muchos Estados que habían compartido públicamente con la comunidad mundial sus planes de acción sobre las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

92. El Delegado de Burkina Faso presentó la nota WP/363, en la que se describían los avances logrados por su Estado en su empeño por frenar las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil. Se ponían de relieve, en particular, las medidas encaminadas a la formulación de un plan de acción nacional conforme a las recomendaciones de la OACI y la implantación de un sistema de vigilancia del medio ambiente por la Administración Nacional de Aviación Civil. Burkina Faso manifestó su agradecimiento a la OACI y la UE por la asistencia brindada a ese Estado bajo el proyecto conjunto de asistencia *Creación de capacidad para la mitigación con respecto al CO<sub>2</sub> proveniente de la aviación internacional*. En el documento se describían también los desafíos previstos por Burkina Faso en la implantación de su plan de acción, así como sus expectativas en materia de asistencia y cooperación.

93. Burkina Faso invitó a la Asamblea a:

- a) tomar nota del contenido de la nota WP/363;
- b) indicar a la Secretaria General que siguiera apoyando los programas de la OACI destinados a ayudar a los Estados miembros a formular y ejecutar sus planes de acción para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación internacional;
- c) alentar a los Estados y a las organizaciones internacionales a que destinaran fondos a la creación de capacidad y a nuevos proyectos regionales de asistencia

- en materia de medio ambiente similares al referido proyecto conjunto de asistencia OACI-UE; y
- d) fomentar las asociaciones entre los Estados en este terreno, con miras a promover el intercambio de conocimientos, la transferencia de habilidades y la adopción de medidas conjuntas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación.

94. Seguidamente, el Delegado de Egipto presentó la nota WP/364, en la que se aportaba información sobre las actividades de protección del medio ambiente realizadas por su Estado en la esfera de la aviación internacional, así como sobre los avances alcanzados en relación con la presentación de su plan de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Egipto había presentado su primer plan de acción voluntario a la OACI después de que este fuera aprobado por el gobierno el 25 de julio de 2016. El plan de acción, en lugar de ser una mera obligación, se consideraba una herramienta importante que permitía proporcionar a la Organización información sobre sus actividades para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Incluía los elementos siguientes del conjunto de medidas a corto plazo (2010-2020) y a mediano plazo (2020-2030): mejoras tecnológicas modernas para las aeronaves, en particular renovación de la flota; mejoras de la gestión del tráfico aéreo; y medidas operacionales más efectivas. Estaba previsto que el nuevo plan de acción de Egipto a largo plazo (2030-2050) incluiría combustibles sostenibles para la aviación que no producirían efectos negativos en el suministro de alimentos mundial.

95. Si bien los países en desarrollo encaraban muchas dificultades en la esfera del desarrollo y en la creación sostenible de capacidad, Egipto tenía la intención de actualizar su plan de acción sirviéndose de la *Orientación sobre la elaboración de planes de acción de los Estados para actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>* (Doc 9988) y mediante la utilización de la herramienta de la OACI en materia de beneficios medioambientales (EBT).

96. Egipto invitó a la Asamblea a:

- a) considerar el contenido de la nota WP/364;
- b) instar a los Estados a que apoyaran la iniciativa de la OACI “*Ningún país se queda atrás*”;
- c) pedir a la OACI que incluyera un equipo especializado de instrucción en su Programa TRAINAIR PLUS en el área de planes de acción voluntarios de los Estados para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional;
- d) pedir a la OACI que proporcionara varios expertos de las Oficinas regionales de la OACI, durante períodos específicos, a fin de asistir a los Estados en la presentación de sus planes de acción voluntarios, por medio del apoyo del Fondo para el medio ambiente en el marco de la iniciativa “*Ningún país se queda atrás*”, y
- e) invitar a la OACI a proporcionar una lista de los expertos que han contribuido a la presentación de planes de acción de sus Estados de conformidad con las medidas de la OACI, con miras a garantizar que dicha lista se encontrara disponible para asistir a los Estados que aún no habían presentado sus planes de acción, y alentar a los Estados a compartir el conocimiento científico y a establecer alianzas.

97. El Delegado de México presentó la nota WP/455, en la que se aportaban los antecedentes históricos del desarrollo y despliegue de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, así como el estado actual de estos, y se ponía de relieve la experiencia de México en el empleo de esos combustibles. México invitó a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia del desarrollo y el despliegue adicionales de combustibles alternativos sostenibles como elemento fundamental del conjunto de medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- b) reconocer el valor de definir un objetivo global para combustibles alternativos sostenibles como una manera de fomentar las acciones necesarias; y
- c) alentar a todos los Estados miembros, la industria de la aviación y otras partes interesadas a participar en el seminario preparatorio de la OACI sobre combustibles alternativos, que se celebraría en Montreal los días 8 y 9 de febrero de 2017, y en la Conferencia de alto nivel sobre combustibles alternativos para la aviación, cuya celebración en la Ciudad de México estaba prevista para los días 18 a 20 de octubre de 2017 con el fin de desarrollar la Visión de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación internacional, *ICAO Vision on International Aviation Alternative Fuels* (ICAO VIAAF), mediante la cual se alentaría a los Estados a emprender acciones adicionales en los planos nacional e internacional para continuar el desarrollo y el despliegue de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

98. Se tomó nota de que también se habían presentado las diez notas de información siguientes: WP/138, sobre cambio climático y crecimiento de la aviación en la India (*Climate change & Aviation growth in India*), presentada por la India; WP/222, sobre el progreso en la implantación del plan de acción estatal para la reducción de las emisiones de la aviación internacional (*Progress in the implementation of State Action Plan for reducing emissions from international aviation*), presentada por Indonesia; WP/227, sobre asistencia y creación de capacidad en la aviación para encarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional (*Assistance and capacity building in aviation to address the CO<sub>2</sub> emissions from international aviation*), presentada por el CASSOS; WP/415, de apoyo europeo a la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (*European support for the No Country Left Behind initiative (NCLB)*), presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL; WP/426 (*Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) que han elaborado su plan de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación civil internacional*), presentada por Guatemala en representación de los 22 Estados de la CLAC; WP/207, sobre la norma de la OACI en materia de CO<sub>2</sub> para nuevas aeronaves (*ICAO’s CO<sub>2</sub> Standard for new aircraft*), presentada por la ICSA; WP/208, sobre el aumento en la transparencia en la toma de decisiones por la OACI (*Increased transparency in ICAO decision-making*), presentada por la ICSA; WP/209, sobre la forma de encarar las emisiones de la aviación internacional en el contexto del Acuerdo de París (*Addressing international aviation emissions in the context of the Paris Agreement*), presentada por la ICSA; WP/427, sobre las medidas de la OACI en materia de cambio climático y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (*ICAO’s climate change measures and the Sustainable Development Goals*), presentada por la ICSA; y WP/429, sobre la contribución de los aeropuertos a la protección del medio ambiente (*Airports’ contribution to environmental protection*), presentada por el ACI.

### **Análisis**

99. La Delegada de Noruega subrayó la importancia del nuevo párrafo 9 del preámbulo del proyecto de revisión de la *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/49), en el que se hacía referencia al Acuerdo de París y su objetivo de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de 2° C por encima de los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos a fin de limitar el aumento de la temperatura a 1,5° C por encima de los niveles preindustriales. Afirmó que era fundamental que la OACI y el sector de la aviación internacional contribuyeran al logro de esos objetivos relativos a la temperatura.

100. Al manifestar su apoyo a la nota WP/54, el Delegado de la República Unida de Tanzania reconoció y manifestó su agradecimiento por los esfuerzos que realizaba la OACI para asistir a los Estados en la preparación de sus planes de acción voluntarios para las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Reconoció asimismo los logros de Kenya, Burkina Faso, Egipto, los Estados miembros de la CLAC y los nueve Estados de África Central beneficiarios del proyecto conjunto de asistencia OACI-EU en la preparación y mejora de sus planes de acción estatales voluntarios así como en la creación de capacidad, y manifestó su apoyo a sus correspondientes notas (WP/181, WP/363, WP/364, WP/262 y WP/321). Además, el Delegado de la República Unida de Tanzania tomó nota del logro de México en el empleo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, que constituía uno de los elementos del conjunto de medidas, y manifestó apoyo a su nota (WP/455). Recalcó que estos logros podían ser replicados por los Estados de otras regiones.

101. Al afirmar que la propuesta de revisión de la Declaración consolidada sobre el cambio climático (WP/49) contenía modificaciones que no se habían analizado suficientemente antes de la Asamblea, el Delegado de Arabia Saudita citó la inserción de referencias a los objetivos de temperatura de 2° C y 1,5° C del Acuerdo de París, y declaró que estas habían de ser consideradas en un contexto mucho más amplio que también tomara en consideración la creación de capacidad, la financiación, la transferencia de tecnología y la adaptación. Recalcó que el objetivo de temperatura correspondiente a 2° C abarcaba la totalidad de las emisiones de todos los sectores económicos, y que se había desarrollado sobre la base de contribuciones determinadas a nivel nacional a la respuesta mundial al cambio climático. Por añadidura, el Delegado de Arabia Saudita señaló que el objetivo de temperatura correspondiente a 1,5° C aún estaba bajo examen por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

102. Al señalar, que los principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado para la aviación internacional que se incluían en el anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea se habían eliminado del proyecto de revisión de la Declaración consolidada relativa al cambio climático, el Delegado de Arabia Saudita pidió que se incorporaran al proyecto de Declaración consolidada sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) (WP/52), puesto que eran un elemento fundamental de este Plan.

103. El Delegado de China manifestó su apoyo a la intervención del Delegado de Arabia Saudita. Al señalar que su Estado tenía inquietudes relativas a la meta a la que se aspiraba a nivel mundial en el mediano plazo de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, expuestas en el párrafo dispositivo 6 del proyecto de Declaración consolidada relativa al cambio climático (nota WP/49), y observar que esa meta también se había incluido en el proyecto de Declaración consolidada sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (WP/52), sugirió que esas dos Resoluciones de la Asamblea se examinaran simultáneamente.

104. Tras poner de relieve las medidas positivas adoptadas por Kenya en combinación con el proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, *Creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*, para aumentar su sistema de recopilación de datos, vigilancia e información, el Delegado de Portugal convino con ese Estado en que uno de los requisitos fundamentales para el Plan mundial de medidas basadas en el mercado era que todos los Estados recopilaran datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub>, los verificaran e informaran al respecto. Por consiguiente, apoyaba la propuesta de Kenya de que la Asamblea prestara asistencia a los Estados en la aplicación de una estrategia eficaz y sostenible sobre vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos, y les alentara a forjar alianzas respecto de asuntos relacionados con el cambio climático, incluso mediante el Programa de países compañeros de la OACI, u otros proyectos de creación de capacidad regionales específicos, y promover la cooperación y el intercambio de conocimientos en los planos regional y mundial [cf. WP/181, párrafos b) y e) de la parte dispositiva, y apartado 3.3].



105. Tras celebrar los empeños de Burkina Faso para elaborar e implantar su plan de acción sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> (véase la nota WP/363), el Delegado de Portugal reconoció la valía de que cada Estado preparara y presentara a la OACI un plan de acción actualizado sobre la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> como parte importante de un proceso destinado a velar por que el sector de la aviación civil contribuyera de forma efectiva a la mitigación de los impactos del cambio climático. Agradeció a Burkina Faso por haber dado a conocer los resultados positivos de su participación en el proyecto conjunto de asistencia OACI-UE, *Creación de capacidad para la mitigación con respecto al CO<sub>2</sub> proveniente de la aviación internacional*, y señaló que se estaban logrando resultados prácticos, como la instalación del sistema para el medio ambiente y la aviación (AES), que permitía la recopilación de datos medioambientales y su notificación directa a la OACI. El Delegado de Portugal reiteró que su Estado y todos los demás Estados miembros de la CEAC procurarían, junto con otras partes interesadas, atender cualquier necesidad futura que pudiera sobrevenir para aquellos Estados que necesitaran asistencia técnica y creación de capacidad con el fin de estar en condiciones de implantar sus respectivos planes de mitigación de CO<sub>2</sub> para la aviación internacional.

106. Al tiempo que manifestaba su firme apoyo a las notas WP/54 y WP/56 presentadas por el Consejo, el Delegado de Italia afirmó que la elaboración y presentación por los Estados de planes de acción sobre la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> era, además de un paso muy positivo en la planificación de todas las diversas actividades, una excelente herramienta para el logro de esa reducción de las emisiones. En particular, apoyaba decididamente que se alentara a los Estados a publicar sus planes de acción en el sitio web público de la OACI, en aras de la transparencia.

107. En cuanto a la nota WP/56, el Delegado de Italia manifestó su firme apoyo al trabajo realizado por los Estados y la industria para desarrollar y promover los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, comprendida la financiación de nuevos proyectos, como los que estaban en curso en Italia en relación con el empleo de algas marinas en los combustibles para la aviación.

108. El Delegado del Camerún se unió a los oradores que le habían precedido en su firme apoyo a la nota WP/54, así como por los documentos conexos presentados por la República Dominicana en nombre de los Estados miembros de la CLAC (WP/262); los nueve estados de África Central (WP/321); Kenya (WP/181); Burkina Faso (WP/363); y Egipto (WP/364). Subrayó que esos Estados habían presentado voluntariamente a la OACI sus planes de acción sobre las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> e hizo un llamamiento a la Asamblea a fin de que alentara a otros Estados a hacer lo propio. Al poner también de relieve la necesidad de señalar a la atención de los Estados que efectuaran presentaciones la importancia de implantar sus planes de acción respectivos, el Delegado del Camerún afirmó que, de no facilitarse la creación de capacidad necesaria en materia de recursos humanos, la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* se enfrentaría con problemas para el logro de su objetivo de que ningún país se quedara atrás.

109. Tras manifestar su reconocimiento a México, los Estados Unidos y otros Estados por sus esfuerzos para promover el empleo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación, el Delegado de Indonesia indicó que su Estado aguardaba con interés una colaboración adicional en el establecimiento de las correspondientes orientaciones de política.

110. Al referirse a la nota presentada por México (WP/455), la Delegada de los Estados Unidos convino en que la OACI realizaba funciones idóneas de facilitador entre los Estados; por consiguiente, apoyaba la función de la OACI de reunir a los Estados con miras a la puesta en común de sus experiencias y el análisis de los resultados tanto positivos como negativos de la experiencia con esos combustibles alternativos para la aviación, lo que permitía a los Estados aprovechar recíprocamente las experiencias adquiridas. Señaló que México había suscitado en su nota muchas cuestiones interesantes que se deberían tratar en el Seminario de la OACI sobre combustibles alternativos que habría de tener

lugar en Montreal en febrero de 2017, así como en la conferencia de alto nivel de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación, cuya celebración en la Ciudad de México estaba prevista para octubre de 2017, y cuyos debates deberían nutrirse del trabajo en curso del CAEP en la esfera de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

111. El Delegado de la Federación de Rusia respaldó plenamente las intervenciones de los Delegados de Arabia Saudita y de China, en particular la sugerencia de este último de que el proyecto de Declaración consolidada relativa al cambio climático (nota WP/49) se analizara conjuntamente con el proyecto de Declaración consolidada sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (nota WP/52). En cuanto al párrafo 10 del preámbulo de la referida Declaración consolidada relativa al cambio climático, con su referencia a la meta a la que se aspiraba nivel mundial en el mediano plazo de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, recordó que en las dos Asambleas anteriores, en 2010 y 2013, su Estado había emitido una reserva respecto de esa meta, ya que no consideraba que fuera realista ni que tuviera una base científica. En particular, la Federación de Rusia había emitido una reserva respecto de los párrafos 12 y 15 de la parte dispositiva de la Resolución de la Asamblea A37-19, y del párrafo dispositivo 7 de la Resolución de la Asamblea A38-18. Por consiguiente, la Federación de Rusia se vería obligada a emitir la misma reserva en relación con el párrafo 6 de la parte dispositiva cuando llegara el momento en que la Asamblea hubiera de adoptar el proyecto de revisión de la Declaración consolidada relativa al cambio climático (nota WP/49).

112. El Delegado de México puso énfasis que la referida Declaración consolidada relativa al cambio climático contenía actualizaciones pertinentes de la Resolución de la Asamblea A38-18, que había sido adoptada sin ser sometida a votación durante la anterior Asamblea. Tras observar que el proyecto de texto revisado reflejaba los acontecimientos recientes en la esfera de la aviación internacional y el cambio climático, y excluía las disposiciones relativas a las medidas basadas en el mercado, centrándose en lugar de ellas en otros elementos del conjunto de medidas, recalcó que debería considerarse a la luz de todo ello.

113. El Delegado de la India se hizo eco de los puntos de vista manifestados por los Delegados de Arabia Saudita, China y la Federación de Rusia, y reiteró que la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático no debería considerarse por separado respecto del Plan mundial de medidas basadas en el mercado. Recalcó que, si bien se procuraba tomar préstamos selectivos del Acuerdo de París para una parte del proyecto de Declaración consolidada sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado, era necesario alinear tanto esta última como el proyecto de revisión de Declaración consolidada sobre el cambio climático con los principios convenidos en la COP21 en 2015. El Delegado de la India convino en que la meta a la que se aspiraba a nivel mundial de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 a la que se hacía referencia en el párrafo 6 de la parte dispositiva de la revisión de Declaración consolidada sobre el cambio climático no tenía fundamento alguno, puesto que no se había convenido en la COP21 para ningún otro sector. No daba su apoyo a esa meta, ni su acuerdo a que sentara una base para cualquier Resolución que se hubiera de adoptar en la actual Asamblea.

114. El Delegado de Egipto encomió la función realizada por la OACI en la esfera de la protección del medio ambiente. Con referencia a las observaciones del Delegado de Arabia Saudita, puso de relieve que los principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado para la aviación internacional que se habían incluido como anexo de la Resolución de la Asamblea A38-18 deberían bien reintroducirse en el proyecto de revisión de la Declaración consolidada sobre el cambio climático (WP/49) o bien incorporarse al proyecto de Declaración consolidada sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (WP/52).

115. El Delegado de Sudáfrica hizo suyas las conclusiones y medidas expuestas en la nota WP/54 presentada por el Consejo, así como las expuestas en las notas WP/181, WP/363 y WP/364, presentadas por Kenya, Burkina Faso y Egipto, respectivamente.

116. El Delegado del Pakistán manifestó apoyo a las posiciones expresadas por los Delegados de Arabia Saudita, China y la Federación de Rusia, en particular por la preocupación que habían mostrado respecto de los Estados en desarrollo. Afirmó que debería darse la misma oportunidad a todos los Estados.

117. El Observador de la ICSA observó que su organización era la única representante del sector medioambiental en la OACI, y que había efectuado una contribución considerable a la labor de protección del medio ambiente realizada por la Organización en los años recientes. Al poner de relieve las cuatro notas de la ICSA (WP/206, WP/207, WP/208 y WP/209), que se habían presentado dentro de los plazos estipulados, indicó que se había dado por supuesto que se recibirían como notas de estudio, en particular habida cuenta de que contenían recomendaciones específicas. En aras del tiempo, el Observador de la ICSA no insistiría en presentar las referidas notas bajo este segundo bloque de cuestiones relativas a la protección del medio ambiente, y en lugar de ello invitaría al Comité Ejecutivo a dar lectura a las recomendaciones contenidas en las notas WP/207, WP/208 y WP/209. Pidió, no obstante, que se diera la consideración de nota de estudio a la nota WP/206 cuando se analizara el Plan mundial de medidas basadas en el mercado.

118. En su presentación de un resumen de las deliberaciones, el Presidente del Comité Ejecutivo observó que en las notas WP/91 (Eslovaquia en nombre de la UE y los Estados miembros de la CEAC) y WP/209 (ICSA) se había puesto de relieve la necesidad de realizar trabajo adicional en relación con la meta a la que se aspiraba a nivel mundial respecto de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y la mejora de la comprensión de los efectos causados por la aviación internacional que no estaban relacionados con el CO<sub>2</sub>. Existía el entendimiento de que el correspondiente trabajo técnico estaba en curso en el CAEP, y que a lo largo del siguiente trienio sería objeto de un mayor progreso. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo debería permanecer a la espera de los resultados de ese trabajo.

119. Respecto de la cuestión de la transparencia y el acceso a la información en relación con el trabajo del CAEP que se suscitaba en las notas WP/91 (Eslovaquia en nombre de la UE y los Estados miembros de la CEAC) y WP/208 (ICSA), el Comité Ejecutivo tomó nota de esos documentos, en el entendimiento de que, puesto que guardaban relación con los asuntos administrativos del CAEP, un órgano técnico del Consejo, serían considerados por este último.

120. En cuanto a los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, las notas WP/91 (Eslovaquia en nombre de la UE y los Estados miembros de la CEAC), WP/212 (Indonesia), WP/232 (Estados Unidos) y WP/455 (México) alentaban a la OACI y sus Estados miembros a proseguir el trabajo relativo al desarrollo y la utilización de esos combustibles, habida cuenta de que constituían un elemento fundamental del conjunto de medidas. En particular, el Comité Ejecutivo acogió con beneplácito el ofrecimiento de México de celebrar una Conferencia de alto nivel de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación en la Ciudad de México, los días 18 a 20 de octubre de 2017, con el fin de desarrollar la Visión de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación internacional, *ICAO Vision on International Aviation Alternative Fuels* (ICAO VIAAF), mediante la cual se alentaría a los Estados a emprender acciones en los planos nacional e internacional para continuar el desarrollo y el despliegue de esos combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Se señaló como parte fundamental del conjunto de medidas el desarrollo de una Norma de certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves, que el Comité Ejecutivo había acogido con beneplácito en un momento anterior de la sesión.

121. Varias notas contenían felicitaciones a la OACI por sus labores relativas a los planes de acción de los Estados partes, y a la iniciativa de asistencia y creación de capacidad, a saber: las notas WP/91 y WP/415 (Eslovaquia en nombre de la UE y los Estados miembros de la CEAC); WP/181 (Kenya); WP/222 (Indonesia); WP/227 (CASSOS); WP/262 (República Dominicana en nombre de los Estados miembros de la CLAC); WP/321 (nueve Estados de África Central); WP/363 (Burkina Faso); WP/364 (Egipto); y WP/426 (Guatemala en representación de los 22 Estados de la CLAC). Esas notas contenían algunas opiniones compartidas, como sigue:

- a) la Secretaría de la OACI debería continuar la consolidación de las actividades de creación de capacidad y asistencia de la OACI relacionadas con la elaboración e implantación de los Planes de acción voluntarios de los Estados relativos a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, en particular la organización de seminarios y de actividades de instrucción; la provisión de orientaciones y herramientas; y la facilitación de acceso a recursos financieros y a expertos;
- b) debería alentarse a los Estados a establecer un mayor número de alianzas para asistir a los Estados que aún no habían elaborado sus planes de acción o que necesitaban mejorarlos, incluso mediante el Programa de países compañeros de la OACI;
- c) deberían ponerse a disposición recursos adicionales destinados a la ampliación de los proyectos de la OACI sobre creación de capacidad y asistencia relativos a los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de aviación, adicionales a las alianzas actuales de la OACI con la UE y con el PNUD/FMAM;
- d) se había reconocido el claro valor añadido que aportaba la elaboración de planes de acción de los Estados. Aquellos que participaban en el proyecto conjunto de asistencia OACI-UE *Creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional* habían reconocido asimismo los beneficios de la creación de capacidad para la recopilación, vigilancia y notificación de los datos sobre emisiones por medio de sistema para el medio ambiente y la aviación (AES), que debería facilitar la implantación del plan mundial de medidas basadas en el mercado.

122. Al señalar seguidamente a la atención el proyecto de revisión de Declaración consolidada sobre el cambio climático (WP/49), el Presidente sugirió que el Comité Ejecutivo lo recomendara a la Plenaria para su adopción.

123. Los Delegados de España, Francia, México, el Reino Unido, Suecia y Suiza apoyaron esta propuesta.

124. Tras reiterar su sugerencia de que los proyectos de Declaraciones consolidadas sobre el cambio climático y un plan mundial de medidas basadas en el mercado (notas WP/49 y WP/52) se analizaran concurrentemente, habida cuenta de la estrecha relación que guardaban entre sí, el Delegado de China afirmó que sería inadecuado examinarlos y presentarlos por separado a la Plenaria para su adopción, y que ello entrañaría problemas subsiguientemente. Los Delegados de Arabia Saudita, Federación de Rusia, India, Irán (República Islámica del) y Pakistán compartían este punto de vista.

125. Al señalar que sus anteriores observaciones relativas al proyecto de revisión de la Declaración consolidada sobre el cambio climático no se habían reflejado en el resumen de la Presidencia

(véanse los párrafos 101 y 102, arriba), el Delegado de Arabia Saudita sostuvo que no debería presentarse a la Plenaria para su adopción.

126. Tras afirmar que el Comité Ejecutivo solo podría concluir su análisis de la referida Declaración consolidada sobre el cambio climático tras haber analizado la Declaración consolidada sobre un plan mundial de medidas basadas en el mercado, el Delegado de la Federación de Rusia declaró que la remisión inmediata de la primera a la Plenaria para su examen y adopción constituiría una desviación respecto del Reglamento de la Asamblea (Doc 7600).

127. Habida cuenta de las limitaciones de tiempo, el Comité Ejecutivo convino en volver a examinar esta cuestión en su siguiente sesión.

128. Se levantó la sesión a las 1700 horas.

**Acta de la tercera sesión**  
(jueves, 29 de septiembre de 2016, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (*Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)* )
- *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*
  - Nota presentada por Eslovaquia 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 India, China y la Federación de Rusia
  - Nota presentada por Guatemala y España
  - Nota presentada por Qatar
  - Nota presentada por Indonesia
  - Nota presentada por el Brasil
  - Nota presentada por Malasia
  - Nota presentada por la Federación de Rusia
  - Nota presentada por el Canadá
  - Nota presentada por Chile
  - Nota presentada por los Estados Unidos
  - Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)
  - Nota presentada 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)
  - Nota presentada por el Banco Mundial
  - Nota de información presentada por la República de Corea
  - Nota de información presentada por Tailandia
  - Nota de información presentada por la IATA
  - Nota de información presentada por la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA)
  - Nota de información presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
  - Nota de información presentada por la República Dominicana

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) )**

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/2) su consideración de la cuestión 22 del orden del día. A la luz de las inquietudes expresadas anteriormente por algunos Estados en relación con las metas mundiales de la OACI a las que se aspiraba y su relación con el plan mundial de medidas basadas en el mercado (CORSIA), el Presidente sugirió, conviniéndose en ello, que se suspendiera el análisis del proyecto de *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/49) hasta tanto se hubieran concluido las deliberaciones relativas a un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

***Alocución pronunciada por Patricia Espinosa, Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC***

2. El Presidente dio la bienvenida en nombre del Comité Ejecutivo a la Sra. Patricia Espinosa, Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC. La Secretaria Ejecutiva expresó su gratitud por la oportunidad que se le brindaba de unirse al Comité Ejecutivo durante su debate sobre la protección del medio ambiente, asunto de enorme importancia para los objetivos que la comunidad internacional en su conjunto se había fijado en virtud del Acuerdo de París de 2015 sobre el cambio climático y la Agenda 2010 para el Desarrollo Sostenible, de las Naciones Unidas. Puso de relieve la importancia de la contribución que la OACI podría aportar, bajo el capaz liderazgo del Presidente del Consejo, y agradeció a todas las Delegaciones y al personal de la Secretaría sus grandes esfuerzos y dedicación en el contexto de la elaboración de un plan mundial de medidas basadas en el mercado para la aviación internacional. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC señaló que los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) del año anterior, así como el Acuerdo de París, constituían un punto de transición hacia un mundo más sostenible. Esos Acuerdos entrañaban la posibilidad de transformar el crecimiento y el desarrollo en un nuevo modelo en el cual las bajas emisiones se sumarían a una elevada resiliencia, y que esta transformación supondría un beneficio para el bienestar de las generaciones venideras de habitantes de todo el planeta. Este era el momento propicio para que la aviación internacional, un sector que hacía posible la movilidad e impulsaba la actividad económica, llegara a un acuerdo en cuanto al modo en que podría contribuir a esa transformación mundial y ambiciosa.

3. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC puso énfasis en que el Acuerdo de París enviaba una señal firme y clara de que las emisiones de gas de efecto invernadero deberían alcanzar su punto máximo lo antes posible, y reducirse gradualmente para poder lograr la neutralidad climática durante la segunda mitad del siglo XXI. La ciencia apuntaba a que ello era necesario para poder cumplir el objetivo de que el aumento de la temperatura media mundial se mantuviera muy por debajo de los 2°C. En eso habían convenido todas las naciones durante el 21<sup>o</sup> Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (COP21), celebrado en París en noviembre y diciembre de 2015. Tras observar que la solidaridad internacional que se puso de manifiesto en aquel momento persistía en 2016, la Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC puso de relieve que la implantación de los compromisos adquiridos en 2015 por las naciones, tanto grandes como pequeñas, contaba con el amplio apoyo de la industria, los inversores, los Estados y las ciudades, y que ahora incumbía a la aviación civil prestar su ayuda con miras al logro de los objetivos mundiales comunes. Recordó que durante el evento especial organizado el 21 de septiembre de 2016 por el Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, muchos gobiernos se habían sumado al compromiso con la transformación hacia un mundo mejor y más sostenible. Tan solo en esa ocasión, 31 países habían

depositado sus instrumentos de ratificación del Acuerdo de París, llevando el número total de ratificaciones a 60, cifra que representaba un porcentaje aproximado del 48% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC subrayó que en esos momentos existía la clara posibilidad de que el Acuerdo de París pudiera entrar en vigor durante la COP22 en Marrakech, Marruecos, en noviembre de 2016, algo que hubiera sido impensable anteriormente, incluso en diciembre de 2015, cuando se adoptó ese Acuerdo.

4. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC observó que la huella climática de la aviación internacional iba en aumento. Se podía comparar con la actual huella climática de un país como Alemania, y se preveía que las emisiones de la industria de la aviación aumentarían a medida que aumentasen las poblaciones y proliferase la prosperidad. Si bien observó que la meta mundial a la que aspiraba la OACI de estabilizar las emisiones de CO<sub>2</sub> a los niveles de 2020 constituía un buen punto de partida, invitaba a la Asamblea a aumentar sus aspiraciones y ampliarlas en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París. Al poner de relieve que todos los países y todos los sectores de la economía debían aumentar su aspiración, habida cuenta de la insuficiencia de las contribuciones iniciales del período previo a la COP21 para el logro de los objetivos articulados en el Acuerdo de París, la Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC señaló que existían varias esferas donde la OACI podía aumentar la aspiración de la aviación y demostrar que esta industria mundial estaba preparada para liderar en cambio transformativo. La primera de ellas era la promoción inmediata de la implantación de medidas y herramientas para reducir la huella de carbono de la aviación internacional. Sin estas herramientas, sería imposible para el sector de la aviación en su conjunto lograr un futuro mejor. A falta de medidas urgentes, subsistiría el costo de la inacción; ello se traduciría en riesgos físicos, hecho que explicaba por qué muchos aeropuertos – los asociados de la OACI – estaban pasando por su propia cuenta a realizar sus operaciones de forma inocua para el clima.

5. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC señaló que la segunda medida que podría adoptar la OACI sería el afianzamiento de la meta a la que aspiraba a mediano plazo y la determinación de una meta a largo plazo. Al recordar que ello ya estaba incluido en el programa de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), señaló que albergaba grandes esperanzas de que las medidas que adoptara la OACI estarían en plena consonancia con el Acuerdo de París.

6. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC observó que la OACI también podría marcar la pauta y alentar un ciclo virtuoso de aspiración entre el nivel nacional y el internacional. Muchos países ya estaban regulando la huella climática de la aviación nacional, hecho que podría entrañar un beneficio considerable para las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) al Acuerdo de París. Las distintas metodologías adoptaban la forma del comercio de los derechos de emisión, las reducciones compensatorias de las emisiones o los combustibles alternativos sostenibles. El apoyo de la OACI a estas metodologías era indispensable, si bien quizás la medida más importante que la Organización podría adoptar para lograr la transformación de la aviación internacional era la de convenir en una metodología basada en el mercado para la reducción de las emisiones. Esta metodología basada en el mercado, plasmada en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), podía hacer posible lograr una reducción de las emisiones de forma eficiente y económica. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC invitó a la comunidad de la aviación internacional y a la OACI a implantar el CORSIA y a introducirlo en el número creciente de medidas de respuesta al cambio climático impulsadas por el mercado que se estaban adoptando en todo el mundo. Al alentar asimismo a todos los Estados miembros de la OACI a participar voluntariamente en el plan con el fin de velar por la máxima cobertura de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, recalcó que el CORSIA brindaba una excelente oportunidad para lograr el equilibrio entre las necesidades humanas de movilidad y el imperativo científico de reducir las emisiones a una velocidad y una escala que llevaran a la estabilización del sistema climático.



7. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC subrayó que un sistema climático estable constituía una vía esencial hacia un mundo seguro, sostenible, sano y próspero para todos. En esos momentos, los inversores tomaban en consideración el cambio climático en sus carteras de inversiones, y optando por los bonos verdes. Las empresas se procuraban cadenas de suministros sostenibles y ofrecían productos de bajas emisiones sensibles al clima. Las ciudades y los gobiernos regionales invertían en la resiliencia, se decantaban por las energías limpias y creaban alianzas para hacer llegar a sus ciudadanos los beneficios de una política económica respetuosa con el clima. Al señalar que existían oportunidades para todos en la transformación que los gobiernos habían convenido mediante el Acuerdo de París y los ODS, la Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC puso énfasis en que esta era una oportunidad que la aviación podía aprovechar. Recordó que la OACI había sido una organización transformativa líder durante mucho tiempo, y que el espíritu de exploración de nuevos enfoques, experimentación con nuevas medidas y adopción de medidas audaces había impulsado a la aviación desde sus principios, e hizo hincapié en que en la actualidad la posibilidad de tomar acción estaba al alcance de todas las partes interesadas de la aviación. La Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC manifestó su confianza en que la Asamblea adoptaría medidas para ayudar a la aviación internacional a conformar la transformación que pondría al mundo en el camino hacia un futuro sostenible y un clima seguro, y a velar por el bienestar de todos. Esperaba con interés unos resultados de la Asamblea muy positivos, que se sumaran a los progresos de los que se informaría a la COP22 en Marrakech, Marruecos, en noviembre de 2016.

*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*

8. La Secretaria General presentó la nota WP/52, en la que el Consejo informaba sobre la labor de la Organización para elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional, llevada a cabo atendiendo a la Resolución A38-18 de la Asamblea. La OACI había desplegado una intensa actividad durante el trienio, contando con los esfuerzos de los Estados, la industria de la aviación y otras partes interesadas, realizados en contextos que iban desde reuniones de alto nivel a equipos de tareas técnicos, en los que se debatieron las diversas características de diseño y aplicación de un plan mundial de MBM. Manifestó su agradecimiento a todos los que habían participado en esta compleja tarea. En el párrafo 2 de la nota WP/52 se reseñaban muchas cuestiones que se hubieron de considerar para llegar al mejor consenso posible de la Asamblea; el Apéndice B contenía el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM. Se invitaba a la Asamblea a adoptar las medidas propuestas en el resumen de la nota WP/52 y a: a) reconocer las actividades llevadas a cabo por la Organización en respuesta al pedido del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI con respecto al desarrollo de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, que se resumían en el Apéndice A de la nota; y b) adoptar el proyecto de *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)*, propuesta en el Apéndice B.

9. El Presidente del Comité Ejecutivo se hizo eco de las observaciones de la Secretaria General acerca de la magnitud de la labor realizada por la OACI y sus Estados miembros, en colaboración con la industria de la aviación y otras partes interesadas, desde 2013: quince reuniones del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) del Consejo, con el apoyo de una considerable cantidad de trabajo técnico y análisis por el CAEP; dos rondas de divulgación regional por medio de los Diálogos de la aviación mundial (GLAD); dos reuniones del Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM (HLG-GMBM); la Reunión de alto nivel de mayo de 2016; varias consultas bilaterales y multilaterales a lo largo del verano de 2016; la reunión del grupo de amigos del Presidente celebrada en agosto de 2016; y la reunión del Consejo subsiguiente (208/16), que había dado lugar a la actual propuesta para su consideración por la Asamblea. Subrayó que los Delegados no deberían infravalorar los esfuerzos y la dedicación de los Estados Miembros, la industria de la aviación, las organizaciones para la protección del medio ambiente y las organizaciones no gubernamentales (ONG) y otras partes interesadas, tanto en el

plano de establecimiento de políticas como en el plano técnico, al debatir distintos enfoques de un plan mundial de MBM, esfuerzos que habían permitido salvar diferencias y, en última instancia, formular el proyecto de Resolución que ahora tenían ante sí.

10. Seguidamente, el Delegado de Eslovaquia presentó la nota WP/414 [*La postura europea respecto a un plan mundial de medidas de mercado (GMBM) para las emisiones de la aviación internacional*] en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC. Observó que el efecto de las emisiones de CO<sub>2</sub> sobre el cambio climático era una realidad que la comunidad internacional había de encarar. Había llegado el momento para que la aviación internacional contribuyera la parte que le correspondía a este importante esfuerzo general, y se albergaban muchas esperanzas en que la Asamblea conviniera en el primer plan sectorial mundial de compensación de emisiones, un plan que fuera creíble, sólido y eficaz. Al esbozar la enorme labor preparatoria realizada para llegar al proyecto de Resolución que estaba bajo examen, señaló que el proyecto de texto no era perfecto, y que las preocupaciones de Europa al respecto se reseñaban claramente en la nota WP/414. Los Estados europeos valoraban el hecho de que el proyecto de texto de Resolución representaba una solución que permitía lograr un equilibrio entre Estados con distintos niveles de desarrollo económico, y apoyaban este equilibrio, al considerar que el plan propuesto era aceptable. Mediante la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016, los 44 Estados miembros de la UE y la CEAC manifestaron conjuntamente su compromiso de incorporarse al plan desde el comienzo. Manifestó su satisfacción ante el hecho de que otros muchos Estados ya habían adquirido compromisos similares, y declaró que los Estados de Europa hacían un llamamiento a otros Estados, y en particular a los principales Estados de la aviación, a que también participaran de forma voluntaria en el programa desde su comienzo, y a que presentaran sus declaraciones antes de la conclusión de la Asamblea, ya que una conclusión de la Asamblea sin haberse logrado un acuerdo relativo a un plan mundial de MBM fidedigno, sólido y eficaz era una opción que no se podía contemplar.

11. El Delegado de la India presentó la nota WP/412, en la que su Estado, China y la Federación de Rusia proponían enmiendas a ciertas disposiciones del proyecto de Resolución sobre el plan mundial de MBM de la nota WP/52, destinadas a ponerlas en consonancia con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas a la luz de las circunstancias especiales y capacidades respectivas (CECR) plasmadas en la CMNUCC y el Acuerdo de París, así como con los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago, y también para atender las inquietudes de los países en desarrollo. Los copresentadores proponían, en particular, lo siguiente: el examen del plan mundial de MBM tras la fase piloto y la primera fase, con el fin de determinar los parámetros de diseño de la segunda fase a partir de 2027, entre ellos el umbral de las RTK para la exención de los Estados y una tasa individual específica en la metodología dinámica a partir de 2030; el reconocimiento de que “los Estados desarrollados tomarán la iniciativa”; la distribución de los requisitos de compensación establecidos sobre la base de las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) por cada Estado participante, o calculada mediante la fórmula reflejada en el párrafo 9 del proyecto de Resolución; la aplicación de distintos umbrales de ingreso en el Plan para las nuevas incorporaciones de Estados desarrollados y en desarrollo; no utilizar normas y métodos recomendados (SARPS) para los requisitos de vigilancia, notificación y verificación (MRV); y unos plazos diferentes para la implantación de MRV por los Estados que participen en distintas fases del plan. Se invitó a la Asamblea a aprobar los cambios propuestos al proyecto de Resolución que se presentaban en el Apéndice B de la nota WP/412.

12. El Delegado de Guatemala presentó la nota WP/449 [*Alianza por una aviación sostenible (ALAS)*], presentada conjuntamente por su Estado y por España. Manifestó su agradecimiento a todos los que habían apoyado la promoción de la ALAS, desarrollada por la Administración Federal de la Aviación (FAA) de los Estados Unidos, la Dirección General de Aeronáutica civil (DGAC) de Guatemala, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de España. El propósito de la ALAS consistía en promover

programas y proyectos para lograr el desarrollo sostenible, desde el punto de vista ambiental y social, así como la sostenibilidad económica del sector de la aviación, con un enfoque basado en el desarrollo progresivo para la reducción de las emisiones. Entre los principales objetivos de la ALAS se contaba la promoción de unos mecanismos de compensación que estuvieran en consonancia con los objetivos medioambientales a los que aspiraba la OACI, así como la promoción de mecanismos de compensación con otros Estados u organizaciones. Este esfuerzo mundial tenía el propósito de unir a los países del Norte y del Sur en el logro de los objetivos de desarrollo, y al mismo tiempo evitar la polaridad que a menudo había dado origen a dificultades, y de ese modo manifestar la solidaridad que debería prevalecer en todo el mundo. Se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota de la información presentada en la nota WP/449; b) invitar a otros Estados y organizaciones a unirse a esta iniciativa; y c) hacer hincapié en la necesidad de cooperación entre Estados para la implementación del CORSIA.

13. El Delegado de Qatar presentó la nota WP/182 (*Reconocimiento de los precursores en los elementos de diseño de las medidas mundiales de mercado sobre el efecto de la aviación internacional en el cambio climático*). En esa nota, Qatar encomiaba a la OACI por la labor realizada para mitigar la huella de carbono de la aviación civil y señalaba que las Resoluciones A37-19 y A38-18 de la Asamblea habían sentado las bases para lograr el objetivo de que la aviación civil contribuyera a las iniciativas mundiales para limitar el impacto del cambio climático a niveles aceptables y económicamente sostenibles. Sus opiniones se basaban en la cláusula i) del Anexo de las Resoluciones A37-19 y A38-18 de la Asamblea en las que la Asamblea estipulaba que “las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento de combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación”. Además, en el párrafo dispositivo 23 de la Resolución A38-18, la Asamblea resolvía “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”. Al elogiar y reconocer las distintas propuestas para el logro de un plan mundial de MBM para la aviación internacional, Qatar observó que el proyecto de Resolución propuesto no incluía un elemento importante de diseño, que se conocía comúnmente como los “precursores” y al que se hacía referencia en la cláusula i). No reconocerlos haría que las líneas aéreas se desmotivaran en cuanto a mejorar su rendimiento de consumo para alcanzar niveles superiores a los de la industria. Se invitaba a la Asamblea a incluir el reconocimiento de los “precursores” en todo plan mundial de MBM que se pudiera acordar mediante la previsión de ajustes para las líneas aéreas que, durante un período específico con respecto al año de introducción del crecimiento neutro en carbono (CNG), hubieran logrado niveles de rendimiento de consumo, medidos ya fuera con base en unidades de emisión/ingresos por tonelada y kilómetro (RTK) o en RTK/unidades de emisión, superiores a los del promedio de la industria.

14. El Delegado de Indonesia presentó la nota WP/211, Revisión núm. 1, en la que se exponía la posición de este Estado respecto de algunos elementos fundamentales del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM, comprendido el empleo de combustibles alternativos sostenibles (párrafo 5 de la parte dispositiva); la implementación por fases (párrafo 7); la distribución de las compensaciones (párrafo 9); y la implementación (párrafo 17). Respecto del párrafo 5 de la parte dispositiva, Indonesia convino en que se debería desarrollar una metodología para velar por que las obligaciones de compensación de las emisiones de un explotador en un año dado se pudieran reducir mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles a nivel individual, con lo cual se reflejarían todos los elementos del conjunto de medidas. Respecto del párrafo 9 de la parte dispositiva, sobre la distribución de las compensaciones, Indonesia apoyaba la adopción de un proceso dinámico que pasara de un enfoque inicial de carácter sectorial a un enfoque individual a lo largo de la implementación del plan. Respecto del párrafo 17 de la parte dispositiva, Indonesia se había comprometido a desarrollar una iniciativa especial antes de 2021 para acelerar y armonizar la implementación del plan mundial de MBM, incluida la implantación de sistemas piloto de vigilancia, notificación y verificación (MRV).

15. Se invitó a la Asamblea, entre otras cosas, a tomar nota del compromiso de Indonesia para aplicar medidas con prontitud para la aplicación de un plan mundial de MBM y participar voluntariamente en él desde su inicio; garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un explotador en un año dado puedan reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles sobre una base individual y no del sector en su conjunto; y apoyar el desarrollo de unidades de emisión vinculadas a un programa nacional de mitigación/ahorro de emisiones de carbono que incluyera la protección de los bosques (REDD+), el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y la implementación conjunta; y dar preferencia a proyectos de mitigación/ ahorro de emisiones de carbono localizados en economías en desarrollo y en países menos adelantados.

16. Al presentar la nota WP/233 (*Elementos clave de diseño de las medidas mundiales de mercado para la aviación civil internacional: postura del Brasil*), el Delegado del Brasil señaló que los debates que habían tenido lugar durante el desarrollo del proyecto de plan mundial de MBM se habían centrado en la forma de reducir los efectos de las emisiones de la aviación civil en el cambio climático, al tiempo que se tomaba en consideración el principio de responsabilidad común pero diferenciada (CBDR) de la CMNUCC y el principio de no discriminación del Convenio de Chicago. El Brasil consideraba que el principio de CBDR debería estar presente en el proyecto de Resolución propuesto por el Consejo (WP/52), incluso, entre otros factores, mediante la implantación gradual; y que los países en desarrollo, cuyos mercados de aviación habían alcanzado un nivel de madurez inferior a los de los países desarrollados y tenían una considerable capacidad de crecimiento, deberían tener derecho a unirse al plan mundial de MBM en su segunda etapa, con el fin de velar por una mayor posibilidad de desarrollo y de reflejar las distintas responsabilidades históricas relativas al cambio climático.

17. Seguidamente, el Delegado del Brasil presentó la nota WP/234 (*Distribución de las obligaciones de compensación del plan GMBM*), en la que se resumían los argumentos técnicos en apoyo de la adopción del enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación, con vistas a evitar distorsiones del mercado y costos desproporcionados para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de algunas regiones. Se recordaba que en el párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución (WP/52) se proponía un enfoque 100% sectorial para las tres primeras etapas, para pasar a un enfoque más individual en las dos etapas finales. Durante las tres primeras etapas, las líneas aéreas efectuarían pagos en consonancia con su participación en el mercado, o, más específicamente, su participación en las emisiones, mientras que en las dos etapas finales sus pagos se efectuarían en consonancia con su participación en el mercado y sus tasas de crecimiento. El Brasil puso de relieve que la aplicación de un enfoque individual podría dar lugar a considerables distorsiones del mercado, con dos líneas aéreas con distintos niveles de obligaciones de compensación en una misma ruta, lo que no reflejaría el principio de no discriminación del Convenio de Chicago. Puso de relieve que la implementación del plan mundial de MBM debería tener en cuenta la integridad medioambiental y estar alineado con el régimen amparado en la CMNUCC. En esta Asamblea, los Estados miembros deberían enviar una señal contundente en el sentido de que las unidades de emisión generadas por mecanismos establecidos en virtud de la CONUCC serían elegibles automáticamente para el cumplimiento de los requisitos del plan mundial de MBM. El Brasil había llevado a cabo extensas conversaciones con otros Estados Miembros respecto de ese elemento fundamental de su postura, y confiaba en que el texto cuidadosamente elaborado durante la reunión oficiosa del grupo de amigos del Presidente celebrada en agosto de 2016, y que reflejaba los resultados de esta, merecería un amplio apoyo y pasaría a formar parte del texto final de la Resolución.

18. El Delegado del Brasil puso de relieve la disposición de su Estado a llegar a una avenencia que permitiera alcanzar un acuerdo relativo a un plan mundial de MBM, ya que ello evitaría una situación en que existiera un mosaico de programas estatales y regionales, situación que sería muy costosa para la industria de la aviación. Al subrayar que el éxito de la Asamblea dependía de la disposición de los Estados a analizar la manera en que el texto del proyecto de Resolución propuesto por

el Consejo en la nota WP/52 se podría afianzar y hacer más incluyente, manifestó su esperanza en que la Asamblea alcanzara un acuerdo al respecto que lograra un equilibrio entre los principios del Convenio de Chicago y los de la CMNUCC, y reiteró que el logro de ese acuerdo era fundamental para el desarrollo sostenible de la aviación civil.

19. El Delegado de Malasia presentó la nota WP/343, en la que se esbozaba la postura de su Estado relativa al proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM. Malasia apoyaba la iniciativa de la OACI, que consideraba fundamental para garantizar que el sector de la aviación continuara operando de manera respetuosa con el medio ambiente, y por consiguiente manifestaba su voluntad de participar en el plan desde su inicio. Malasia apoyaba la aplicación en fases del plan basada en el consenso de los Estados miembros; también apoyaba el enfoque sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación. Se invitaba a la Asamblea, entre otras cosas, a tomar nota del compromiso de Malasia con la labor de la OACI para atenuar el efecto de las emisiones de carbono de la aviación internacional mediante el establecimiento de un plan mundial de MBM, y su apoyo a esa labor.

20. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/387, en la que se aportaba un análisis general de los aspectos negativos de la implantación del CORSIA y ofrecía un enfoque alternativo para encarar retos ambientales sobre la base del denominado Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) para la aviación civil internacional (MDL-A) como base para implantar un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM). En la nota se ponían de relieve los siguientes aspectos negativos relacionados con la implantación del CORSIA: contradecía el objetivo estratégico de la OACI sobre *protección del medio ambiente* y las actividades de los Estados miembros de la OACI dirigidas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación civil internacional; tendría un impacto extremadamente negativo sobre la ejecución del Objetivo estratégico de la OACI, *Seguridad operacional*; constituiría un mecanismo para utilizar la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes para movilizar fondos a efecto de financiar actividades de otros sectores industriales relativas al clima; y llevaría a graves distorsiones en las relaciones del mercado resultantes de la supresión de líneas aéreas de rápido crecimiento en países en desarrollo y países con economías en transición, mediante la promoción de la competencia desleal, lo que obviamente contradice el espíritu y la letra del Convenio de Chicago, así como los ODS de las Naciones Unidas.

21. En la nota también se presentaba en detalle la propuesta de la Federación de Rusia, cuya intención era establecer un mecanismo para movilizar los recursos disponibles para la aviación civil internacional mediante la introducción de una tasa ambiental que se impondría a los Estados en una suma calculada como tasa fija por tonelada de combustible de aviación utilizada para vuelos internacionales, con el fin de financiar proyectos aeronáuticos eficientes respecto al medio ambiente en los Estados en desarrollo. Señalaba que el MDL-A propuesto sería fácil de administrar, entrañaría un mínimo de gastos generales, y tendría un efecto positivo para la reducción de las emisiones. Por añadidura, se basaría en el principio de participación voluntaria, en consonancia con el Convenio de Chicago. Se invitaba a la Asamblea a que considerase el proyecto de Resolución de la Asamblea alternativo que figuraba en el apéndice de la nota WP/387, que establecía la implantación de un plan mundial de MBM basado en el MDL-A.

22. Al afirmar que el enfoque de un MDL-A propuesto por su Estado era el enfoque correcto, el Delegado de la Federación de Rusia recordó una reciente declaración pronunciada por el Sr. Keven Anderson, Director Adjunto del Centro Tyndall para la investigación sobre el cambio climático, a efectos de que el CORSIA representaría un peligro para el medio ambiente y llevaría a un crecimiento palpable de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>. Señaló que 80 organizaciones distintas que se ocupaban del cambio climático compartían los puntos de vista de la Federación de Rusia relativos a la eficiencia del MDL-A propuesto.

23. La Delegada del Canadá presentó la nota WP/411 (*Opiniones del Canadá sobre el diseño de la medida mundial basada en el mercado*), en la que se ponía de relieve el firme apoyo de su Estado a hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional mediante un conjunto de medidas, una de las cuales consistía en un plan mundial de MBM. El Canadá mantenía su afirmación de la importancia de esa medida para lograr un resultado medioambiental sólido, al tiempo que reconocía la necesidad de reflejar las diferencias en términos de capacidades y del respeto al principio de no discriminación. El Canadá reconocía que el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM incluido en la nota WP/52 era el producto de esfuerzos muy importantes en aras de la avenencia y que los elementos contemplados en él solo serían eficaces si se adoptaban en su conjunto. El Canadá creía que el conjunto era equilibrado y reflejaba las diversas perspectivas manifestadas por varios Estados, y que no reflejaba la opinión de ningún Estado o grupo de Estados respecto de un resultado ideal. Al agradecer a los Estados miembros sus esfuerzos constructivos y ardua labor, en particular la realizada desde la última Asamblea, el Canadá reiteró su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio en 2021, y siguió alentando a todos los Estados miembros a participar en él lo antes posible.

24. El Delegado de Chile presentó la nota WP/428, en la que se exponían los puntos de vista de su Estado sobre las actividades en curso del CAEP para la elaboración de la MRV, los EUC y los registros del plan mundial de MBM (WP/52). Chile consideraba que todos los Estados miembros deberían tener acceso a los debates celebrados en el seno del CAEP con el fin de poder contribuir a sus deliberaciones, en particular sobre los tres principales elementos reseñados del plan, que habían de ser elaborados por el Consejo con la contribución técnica del CAEP. En la actualidad, el acceso a los debates del CAEP se limitaba a los Estados miembros del CAEP y a entidades observadoras. Se subrayaba que esa limitación no se especificaba en las instrucciones ni en el mandato del CAEP; más bien, se estipulaba solamente en el mandato para el empleo del portal de acceso seguro del CAEP. También se señaló que si se tenía en cuenta que el Consejo debería adoptar los elementos de diseño en 2018 y que eran necesarios dos ciclos consecutivos del CAEP para tener derecho a voto, solo 25 Estados miembros (el número máximo de miembros del CAEP) podrían participar plenamente en estos debates y los 166 Estados miembros restantes no podrían contribuir al desarrollo de estos elementos básicos, incluso aunque un Estado miembro nominara a un experto inmediatamente después de la Asamblea.

25. Chile reconocía la importancia de la confidencialidad de algunas cuestiones sustantivas, entre otras, los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación de la OACI y la información comercial. Por consiguiente, estimaba que esa información privada se debería clasificar como “reservada”, permitiendo así que el resto de la información estuviera a disposición de todos los Estados miembros. Chile puso de relieve que disponer de acceso a los debates y al proceso de elaboración de MRV, EUC y registros no solo era consistente con el principio de transparencia sino también era un derecho de cualquier Estado miembro de la OACI, especialmente si se tenía en cuenta que todos los Estados habrían de implantar el plan mundial de MBM. Se señaló que los Estados miembros tenían acceso a los debates y documentos de otros Comités sobre el medio ambiente, entre ellos el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI). Por consiguiente, Chile proponía la inserción de un nuevo párrafo en la parte dispositiva del proyecto de Resolución de la nota WP/52 que rezara aproximadamente como sigue: “*Decide* que todos los debates que se lleven a cabo en el seno del CAEP sobre el programa mundial de MBM, EUC y registros sean accesibles para todos los Estados miembros de la OACI, a no ser que su contenido se haya clasificado como confidencial;”. Chile invitó a la Asamblea a tomar sus opiniones en consideración para el futuro trabajo del CAEP relacionado con el CORSIA.

26. El Delegado de los Estados Unidos presentó la nota WP/448, en la que se exponían las opiniones de su Estado sobre el proyecto de plan mundial de MBM. Si bien el proyecto de Resolución al respecto (nota WP/52) no reflejaba el resultado preferido por los Estados Unidos en relación con muchos elementos del plan, constituía un conjunto cuidadosa y sensiblemente elaborado, integrado por difíciles

avenencias de todas las partes destinadas a atender las inquietudes específicas de países y grupos de países específicos, y por consiguiente los Estados Unidos lo veían con beneplácito y apoyaban firmemente su adopción por la Asamblea. Se pusieron de relieve las cinco avenencias siguientes: en primer lugar, el proyecto de Resolución disponía la participación voluntaria en la fase piloto y en la primera fase del plan, con miras a atender las inquietudes de los países que no deseaban basar su participación, durante esos primeros años, en RTK, ingresos per cápita, o una combinación de esos dos factores; en segundo lugar, en el proyecto de Resolución se ampliaban las exenciones previamente acordadas, con el fin de eximir de la segunda fase a los países con una participación inferior al 0,5% del total de RTK, al tiempo que se alentaba a esos países a participar en el plan tan pronto como les fuera posible; en tercer lugar, incluía una disposición que permitiría a los Estados optar por salir de la fase piloto y la primera fase, cuyo objeto era alentar una mayor participación temprana por aquellos Estados que aún tuvieran preocupaciones relativas a los efectos del plan; en cuarto lugar, en el proyecto de Resolución se exponía una metodología correspondiente a los 15 años del plan en su totalidad, con el suministro a las líneas aéreas de la información necesaria para la planificación de sus actividades y también la posibilidad de ajustes en el diseño a tenor de los exámenes amplios realizados por el Consejo con frecuencia trienal; en quinto lugar, permitía un enfoque pragmático relativo a la distribución de los requisitos de compensación a los explotadores, que permitiría atender la diferencia en las tasas de crecimiento de los explotadores y al mismo tiempo implantar unos objetivos mayores para los explotadores respecto de la reducción de sus propias emisiones a lo largo del tiempo, cuestión que revestía especial importancia para los Estados Unidos.

27. Los Estados Unidos instaron a todos los Estados miembros a unírseles en su apoyo a la adopción del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM, contenido en la nota WP/52, con el fin de velar por que la OACI diera cumplimiento al mandato dispuesto por el 38º período de sesiones de la Asamblea. Esta era una oportunidad histórica, y la industria de la aviación internacional había hecho un llamamiento a los gobiernos a efectos de que lo adoptaran. Además, su adopción enviaría una firme señal al mundo en relación con el compromiso por la comunidad de la aviación internacional de facilitar el crecimiento sostenible de la industria al tiempo que atendía sus efectos sobre el cambio climático. Los Estados Unidos tenían previsto participar en el plan mundial de MBM desde su inicio, y estaban dispuestos a colaborar con la OACI y los demás Estados miembros para aportar asistencia en materia de creación de capacidad a aquellos Estados Miembros que la necesitaran para poder participar en el programa. La iniciativa ALAS desarrollada por Guatemala, España y los Estados Unidos (WP/449) era un ejemplo del compromiso de los Estados Unidos con la creación de capacidad.

28. El Observador de la IATA presentó la nota WP/153, Revisión núm. 1 (*Comentarios sobre las repercusiones del mecanismo mundial de compensación de las emisiones de carbono en los costos*) y WP/154, Revisión núm. 1 (*Implantación por fases en el marco de la MBM mundial*). Puso de relieve que la IATA, en nombre de la comunidad más amplia de las líneas aéreas, apoyaba firmemente el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM en su actual forma cuidadosamente redactada, ya que consideraba que el CORSIA aportaría una medida efectiva para contribuir a encarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación al tiempo que se minimizaba el riesgo de distorsión del mercado o competitiva. La IATA agradecía el intenso trabajo realizado por el Consejo y los Estados para elaborar el proyecto de Resolución, y se encontraba en la singular situación en la que se estaba obteniendo un amplio apoyo para el CORSIA por parte de muchos Estados, de la industria de la aviación y, lo que era importante, de la sociedad civil, como lo declaraba sin ambages la ICSA en la nota WP/206. La IATA felicitaba a los más de 60 Estados que habían manifestado su intención de unirse al CORSIA desde el inicio.

29. La comunidad de las líneas aéreas se hallaba en una situación muy poco usual al solicitar ser regulada en relación con este asunto, Puesto que era necesario que la industria aeronáutica prestara estrecha atención a los aspectos económicos, cualquier propuesta que entrañara costos adicionales representaba una dificultad para la industria. Muchos Estados también habían planteado preguntas al

respecto. En su nota WP/153, Revisión núm. 1, la IATA demostró que el costo conexo para la industria, si bien sería considerable, sería soportable cuando se pusiera en un contexto correcto. Se invitó a la Asamblea a que tomar en consideración ese análisis al considerar las consecuencias del CORSIA.

30. En su nota WP/154, Revisión núm. 1, la IATA manifestó su apoyo a la metodología de implantación por fases contenida en el proyecto de Resolución, ya que estimaba que sería una forma eficaz de brindar oportunidades para una aplicación diferenciada del CORSIA, y al mismo tiempo minimizar la distorsión del mercado. La IATA consideraba que el CORSIA, de ser adoptado en su actual redacción en la nota WP/52, sería un suplemento para el conjunto de medidas que ya se habían implantado para velar por que la industria pudiera atender su crecimiento en emisiones de CO<sub>2</sub> de la forma más eficiente y económica, y al mismo tiempo para permitir la continuación de su función fundamental de apoyo al desarrollo sostenible de la economía y la sociedad mundial. Se invitó a la Asamblea a tener presentes los puntos de vista de la IATA durante sus deliberaciones sobre la implantación por fases del CORSIA para tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) y al mismo tiempo reducir al mínimo la distorsión del mercado.

31. El Observador del ACI presentó seguidamente la nota WP/155, Revisión núm. 1 (*Puntos de vista de la industria sobre una medida mundial basada en el mercado para la aviación internacional*) y la nota WP/413 (*Puntos de vista de la industria sobre la participación voluntaria en el plan CORSIA*), ambas presentadas conjuntamente por ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA, en representación del colectivo mundial de la industria aeronáutica. Los copresentadores felicitaron a la OACI y sus Estados miembros por el ingente trabajo realizado por una amplia gama de expertos desde que se celebrara la última Asamblea para dar vida al CORSIA. Manifestaron su firme apoyo a la propuesta conexas del Consejo (WP/52) y expresaron su gran satisfacción ante el amplio apoyo de 62 Estados, que representaban a más del 80% de la actividad aeronáutica internacional, que se habían comprometido a unirse al plan desde su inicio. Los copresentadores alentaron a otros Estados a seguir ese ejemplo, Estimaron que la propuesta del Consejo, según se presentaba en la nota WP/52, daba cumplimiento a muchos de los principios identificados en la nota WP/155, Revisión núm. 1, ya que tomaba en consideración la diferenciación sin una excesiva distorsión del mercado y de la forma más económica posible. Al poner énfasis en que el tiempo era un factor esencial, y que el futuro sostenible empezaba ahora, los copresentadores pusieron de relieve que para una implantación del Plan efectiva y oportuna era necesario llegar a un acuerdo en esta Asamblea respecto de los elementos fundamentales del CORSIA. Subrayaron su compromiso con una estrecha colaboración con la OACI en la creación de capacidad y la proyección exterior que sería necesaria por parte de todos los interesados del sector para velar por el éxito en la implantación del plan. En conclusión, los copresentadores subrayaron que la adopción del CORSIA no significaba que la industria de la aviación fuera a cejar en sus empeños por la mejora de la eficiencia por medio de la tecnología y de medidas operacionales; por el contrario, permanecería firmemente comprometida con la consecución de esas medidas, y hacía un llamamiento a que todos los gobiernos se sumaran a esos esfuerzos. Por consiguiente, los copresentadores instaron a los Estados a llegar a un acuerdo respecto del CORSIA en esta Asamblea, y les pidieron que hicieran patente su liderazgo permitiendo al sector de la aviación crecer y dar apoyo a las economías mundiales.

32. El Observador del Banco Mundial presentó la nota WP/248 (*Apoyo a la adopción de la medida basada en el mercado, de alcance mundial, por parte de los miembros de la 39ª Asamblea de la OACI*), que planteó como un ofrecimiento a los Estados miembros, más que un documento técnico o político. Si bien la adopción de un plan mundial de MBM como parte de un conjunto de medidas situaría a la aviación internacional en una posición de liderazgo para encarar el cambio climático, importaba reconocer que, si la Asamblea adoptara el proyecto de Resolución, la tarea a la que se enfrentarían los Estados de desarrollar y crear la infraestructura necesaria para cumplir con los requisitos en la estructura mundial de MBM sería una tarea nueva, con plazos ambiciosos. En el supuesto de que una falta de capacidad sumada a restricciones económicas obstaculizaran los esfuerzos de los Estados miembros para



unirse al plan en sus fases tempranas, el Grupo Banco Mundial podría cumplir una función importante en tanto que institución de desarrollo. Se recordó que, durante los últimos 20 años, por medio de su Unidad de financiamiento del carbono y el cambio climático, el Banco Mundial había sido pionero en el desarrollo y mantenimiento de los mercados de carbono, no solo mediante la determinación de fuentes de emisiones en nombre de los países sino también en el trabajo con países clientes en relación con la preparación para el mercado, cuestiones de MRV y elaboración y vinculación de registros. En la actualidad, el Banco Mundial se ocupaba de instrumentos pioneros a tenor del Acuerdo de París de 2105. De adoptarse el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM, el equipo de cambio climático del Banco Mundial estaría en disposición de aprovechar su experiencia en los mercados de carbono y canalizar recursos financieros para apoyar a los Estados en desarrollo en la creación de la capacidad e infraestructura necesarias para dar cumplimiento al CORSIA. Se habían iniciado conversaciones con el Comité sobre Protección Ambiental y Aviación de la OACI relativas a esa alianza para la creación de capacidad, y también consultas con algunos Estados miembros y otras organizaciones internacionales. El Banco Mundial esperaba con interés un resultado positivo de la Asamblea para poder formalizar y formalizar el alcance de las referidas alianzas con la Secretaría y los Estados miembros.

33. Se tomó nota de que también se habían presentado las notas de información siguientes: WP/431 (*Introducing emissions monitoring experiences for aviation in the Republic of Korea*), presentada por la República de Corea; WP/443 [*Thailand voluntary emissions reduction (T-VER) program*] presentada por Tailandia; WP/163 [*Una GMBM para la aviación internacional – consideraciones relativas a MRV, EUC y registros*], presentada por la IATA; WP/206 [*ICAO's global market-based measure (GMBM)*], presentada por la ICSA; WP/377 (*Elementos esenciales para un acuerdo global en MBM*), presentada por ALADA; y WP/465 (*Plan de acción para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en la República Dominicana*), presentada por la República Dominicana.

### **Análisis**

34. Al expresar su apoyo al proyecto de plan mundial de MBM (CORSIA) presentado en el proyecto de Resolución del Apéndice B de la nota WP/52, el Delegado de Trinidad y Tabago subrayó que era un texto ambicioso desde el punto de vista medioambiental, aportaba claridad y limitaba la carga administrativa para los Estados participantes. También respaldó la postura manifestada por los Estados Unidos en la nota WP/448 en cuanto a la metodología para la distribución de los requisitos de compensación del párrafo 9 de la parte dispositiva de la Resolución, así como la postura expresada anteriormente por Singapur respecto del trato que se habría de acordar a los pequeños Estados insulares en desarrollo.

35. Al reiterar la declaración inaugural del Presidente del Consejo de la OACI en el sentido de que las miradas del mundo estaban centradas en la Asamblea de la OACI, la Delegada de Suecia manifestó que la Organización tenía que dar respuesta a las cuestiones emergentes, entre las que se contaba el cambio climático. Suecia instó a la Asamblea a convenir en un plan mundial de MBM trascendente y que efectuara aportaciones tangibles respecto del objetivo mundial relacionado con el cambio climático al que se aspiraba, el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Estaba al alcance de la mano una oportunidad singular de acordar un sistema fidedigno, sólido y eficaz, el CORSIA, que sería el primer plan de compensación y reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mundial para un sector, y que también aportaría la certidumbre necesaria para la industria aeronáutica. El proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 era el resultado de unas negociaciones intensivas; en este contexto, los esfuerzos incansables del Presidente del Consejo y la Secretaría eran dignos de encomio. A lo largo de las negociaciones, se había procurado tener una actitud flexible y constructiva para encarar las inquietudes de otros Estados o regiones. Al reiterar el apoyo de su Estado al proyecto de Resolución en tanto que solución de avenencia, la Delegada de Suecia subrayó que este había logrado un equilibrio equitativo entre Estados con distintos niveles de desarrollo económico y aeronáutico. Destacó que Suecia, uno de los

44 Estados miembros de la CEAC, se había comprometido en la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 a participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, basándose en el texto actual del proyecto de Resolución. La Delegada de Suecia observó complacida que un número creciente de Estados estaban dispuestos a participar en el CORSIA de manera voluntaria desde el inicio, e hizo un llamamiento a otros Estados a seguir su ejemplo. Subrayó que, al igual que los Estados Unidos, Suecia estaba dispuesta, junto con otros Estados, a atender cualquier necesidad adicional en materia de asistencia técnica y creación de capacidad que pudieran experimentar los Estados para estar en disposición de aplicar el CORSIA, comprendida la elaboración de SARPS de la OACI bajo el futuro plan mundial de MBM.

36. El Delegado de Nicaragua felicitó a la OACI por sus esfuerzos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional mediante un conjunto de medidas que entrañaban no solo mejoras técnicas y operacionales, entre ellas la navegación basada en la performance (PBN), las mejoras de la infraestructura y los combustibles alternativos sostenibles, sino ahora también el plan mundial de MBM propuesto en el proyecto de Resolución de la nota WP/52. Señaló, no obstante, que su Estado estimaba que el mecanismo de implantación del plan se había de elaborar en mayor detalle en el proyecto de Resolución. El Delegado de Nicaragua observó que, si bien el proyecto de Resolución hacía referencia al Acuerdo de París de 2015, este último no contenía referencia alguna a la aviación internacional como fuente de emisiones de carbono. No obstante, habida cuenta de que la OACI había hecho suya la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, Nicaragua consideraba que debería encararse en el espíritu del Protocolo de Kyoto, es decir, con acciones diferenciadas y dentro del respeto por los principios de la OACI en materia de no discriminación, y equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional. Estimaba que era necesario realizar trabajo adicional al respecto.

37. El Delegado de Panamá manifestó su apoyo a la nota WP/449, presentada conjuntamente por Guatemala y España. Puso de relieve la necesidad de adoptar, antes de la conclusión de la Asamblea, una Resolución que alumbrara una vía clara e imparcial que todos pudieran y quisieran seguir para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional por medio de la implantación del plan mundial de MBM propuesto. Al reiterar que la atención estaba centrada en la Asamblea, puso énfasis en la importancia de transmitir una señal clara a efectos de que el sector de la aviación era un sector responsable, y que estaba tomando medidas para cumplir con el objetivo común de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> para luchar contra el cambio climático.

38. La Delegada de España expresó agradecimiento y apoyo al trabajo que el Consejo había realizado para elaborar un plan mundial de MBM, y en particular a su propuesta del CORSIA tal como se presentaba en el proyecto de Resolución que aparecía en el apéndice de la nota WP/52, en la que se reflejaba el consenso logrado tras unas negociaciones arduas y prolongadas. Señaló que, habida cuenta de que la propuesta reflejaba un conjunto de avenencia destinado a atender las necesidades e intereses de los Estados y de la industria aeronáutica, era necesario aceptarla en su forma actual, sin introducir cambios adicionales que pudieran trastornar el equilibrio logrado.

39. La Delegada de España también suscribió la nota WP/414 presentada por Eslovaquia en nombre de los Estados miembros de la UE y de la CEAC, entre los que se contaba España. En ella se ponía de relieve la necesidad de implantar un conjunto de medidas para mitigar los efectos del sector de la aviación sobre el cambio climático, un reto medioambiental que afectaba a todo el planeta. Por añadidura, subrayó el compromiso del colectivo mundial de la industria de la aviación con el logro de ese objetivo según se exponía en las notas WP/155, Revisión núm. 1, y WP/413, presentadas conjuntamente por ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA. La Delegada de España también hizo hincapié en las observaciones presentadas por la IATA en la nota WP/153, Revisión núm. 1, respecto de las consecuencias económicas de un plan mundial de MBM para las aerolíneas y se hizo eco, apoyándolas, de las opiniones

manifestadas por la ICSA en la nota WP/206 respecto de los elementos fundamentales que se habrían de atender para sentar unas bases sólidas tanto medioambientales como económicas para el CORSIA y para afianzar su credibilidad, entre ellos la salvaguarda de la transparencia y la elevada calidad de las unidades de emisiones.

40. La Delegada de España señaló los seis aspectos siguientes: primero, que la propuesta del Consejo relativa a un plan mundial de MBM (CORSIA) (WP/52) gozaba del apoyo de la industria de la aviación en su totalidad, comprendidos los fabricantes, los aeropuertos y las líneas aéreas; segundo, que de su análisis se desprendía que los costos relacionados con el CORSIA podrían correr por cuenta de la industria aeronáutica y que, además, la creación de un plan mundial único de MBM evitaría la proliferación de medidas mucho más costosas y menos eficaces; tercero, que esta constituía una oportunidad histórica para convertirse en el primer sector mundial que lograra un acuerdo completo sobre la compensación y reducción de sus emisiones de CO<sub>2</sub>; cuarto, que ese proyecto del Consejo ya había hecho posible que 62 Estados, que geográficamente constituían una amplia representación de cinco continentes, comunicaran su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio; quinto, que el proyecto de Resolución que aparecía en el apéndice de la nota WP/52 reflejaba plenamente el consenso alcanzado por el Consejo, y se había analizado mediante amplios estudios económicos que habían demostrado la viabilidad del CORSIA; y sexto, que la propuesta del Consejo comprendía disposiciones en materia de revisión que permitían la incorporación futura de ajustes al plan con el fin de velar por la eficacia de este.

41. En conclusión, la Delegada de España subrayó que la Asamblea se hallaba ante el reto histórico de lograr un acuerdo sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) que permitiría al sector de la aviación encarar la responsabilidad medioambiental de reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> que la sociedad estaba demandando de todos los sectores de la economía para luchar contra el cambio climático.

42. Al manifestar el apoyo de su Estado a la nota WP/52, la Delegada de Sudáfrica felicitó al Consejo y su Presidente por los esfuerzos realizados para elaborar el proyecto de Resolución relativo a un plan mundial de MBM, que reflejaba una postura de avenencia. Señalando, no obstante, que aún quedaba mucho por hacer tras la instauración del CORSIA, indicó que Sudáfrica estaba dispuesta a participar en ese trabajo adicional, que se debería llevar a cabo con el mismo espíritu de colaboración que había prevalecido a lo largo de los meses anteriores. La Delegada de Sudáfrica felicitó a los Estados desarrollados que se habían ofrecido voluntarios a tomar la iniciativa en la implantación de CORSIA, y a todos los Estados que habían comunicado su intención de participar voluntariamente en el plan desde el inicio. También manifestó el apoyo de Sudáfrica al examen periódico por el Consejo de la implantación del CORSIA, que consideraba una medida fundamental para la eficacia del plan.

43. La Delegada del Canadá manifestó el apoyo de su Estado al proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 y su deseo de que se lograra progreso de cara a su adopción.

44. Tras reconocer la necesidad de un plan mundial de MBM como parte del conjunto de medidas destinadas a lograr el objetivo mundial de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, al que aspiraba la OACI, el Delegado de Australia acogió con beneplácito el compromiso de 62 Estados de 6 de las 7 regiones de la OACI, que representaban el 83% de la actividad internacional de aviación, a unirse al CORSIA desde el inicio sobre la base del proyecto de Resolución contenido en el apéndice de la nota WP/52. Al recordar que Australia ya había anunciado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde el inicio, puso de relieve que los compromisos voluntarios de tantos de los principales Estados de la aviación respecto de su participación en ese plan mundial de MBM asegurarían que este efectuara una contribución medioambiental trascendente, minimizara las distorsiones del mercado y reconociera las circunstancias especiales y respectivas capacidades de todos los Estados. El Delegado de Australia subrayó que el plan propuesto aportaba certeza a la industria de la aviación para poder apoyar el

desarrollo de un mercado de carbono sólido y proseguir con confianza hacia su implantación. Australia alentaba a otros Estados a apoyar el CORSIA, según se proponía en la nota WP/52, con miras a contribuir al desarrollo sostenible continuado de la industria mundial de la aviación.

45. La Delegada de los Estados Unidos señaló que su Estado apoyaba plenamente la adopción del proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52. Al observar que sería difícil citar otra cuestión que hubiera sido objeto de un examen más cuidadoso, reflexivo y transparente en la OACI, hizo referencia a las muchas reuniones que se habían celebrado para tratar del plan mundial de MBM para la aviación internacional a lo largo del último trienio, y señaló que también se habían celebrado sobre ese asunto innumerables reuniones oficiosas multilaterales y bilaterales. La Delegada de los Estados Unidos puso de relieve que tan solo el verano anterior habían empezado los Estados a adoptar los difíciles compromisos necesarios para reflejar la extensa variedad de opiniones e intereses representados en la Asamblea. Si bien esos compromisos habían entrañado dificultades para los Estados Unidos y para otros Estados, habían hecho posible la convergencia de una mayoría abrumadora de Estados en el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52. El enorme progreso alcanzado debería ser motivo de orgullo. Al reconocer que ningún Estado, incluidos los Estados Unidos, contaba con experiencia en la aplicación de un plan mundial de MBM, indicó que era provechoso experimentar inquietudes al dar un paso tan considerable. Por ese motivo, la OACI había emprendido un proceso exhaustivo, y los Estados habían incluido varios elementos de importancia en el proyecto de Resolución en aras de aportar confianza en cuanto a la futura oportunidad de encarar cualquier cuestión que pudiera sobrevenir durante el inicio de la implantación por los Estados de este plan, el primero en su género. La Delegada de los Estados Unidos señaló que el proyecto de Resolución contenía estipulaciones relativas a unos sólidos exámenes periódicos que permitirían analizar los efectos del plan con especial atención a los costos y las posibles distorsiones del mercado, e incorporar ajustes al plan según fueran necesarios, lo que era un aspecto de especial importancia.

46. Al recordar que la OACI se fundó sobre la base de un compromiso con la imparcialidad y la igualdad de oportunidades para todas las líneas aéreas, la Delegada de los Estados Unidos subrayó que el plan mundial de MBM propuesto se adoptaría en consonancia con ese compromiso. Al señalar que todos los representantes de la industria habían declarado repetidamente estar en disposición y en condiciones de implantar el plan, indicó que esa confianza debería a su vez transmitir a la Asamblea confianza en que había llegado el momento de adoptar el plan mundial de MBM. Quedaba claro que muchos Estados compartían esta confianza, habida cuenta de que 62 de ellos, que representaban alrededor del 83% de la actividad aeronáutica internacional, ya habían indicado su intención de participar voluntariamente en el plan desde su inicio, lo cual reflejaba un apoyo abrumador al CORSIA. La Delegada de los Estados Unidos puso de relieve que el mundo entero se mantenía a la espera de que la Asamblea diera este paso histórico hacia el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional, e invitó a otros Estados a unirse a los Estados Unidos en la adopción del proyecto de Resolución presentada en la nota WP/52.

47. Tras recordar que su Estado era uno de los 44 Estados miembros de la CEAC que habían firmado la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016, el Delegado de Islandia señaló que, por consiguiente, daba su apoyo al proyecto de Resolución relativa al CORSIA presentado en la nota WP/52. Islandia estimaba que el proyecto de Resolución, que era el resultado de una serie dilatada y exhaustiva de deliberaciones y avenencias, estaba en consonancia con los debates evacuados en la COP21 en París en 2015, era un texto equilibrado, y encaraba con responsabilidad la cuestión del plan mundial de MBM. Señaló que el plan que se proponía contaba con el pleno apoyo de la industria de la aviación en su conjunto, hecho que en su opinión constituía una situación singular. Islandia felicitaba a los muchos Estados que se habían comprometido a participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, y hacía un llamamiento a aquellos Estados que aún no lo habían hecho a unirse al plan de forma voluntaria desde su inicio y anunciar sus intenciones antes del final de la Asamblea.

48. La Delegada de Cuba señaló que su Estado reconocía la labor realizada por el Consejo desde la atención de la Resolución A38-18 de la Asamblea para la elaboración de una nueva Resolución sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional que lograra el consenso más amplio posible. Cuba estimaba que el proyecto de Resolución resultante de esa labor que se había presentado en la nota WP/52 sentaba una base para el intercambio de opiniones y permitiría a la Asamblea progresar hacia un terreno común. En este contexto, Cuba daba su apoyo a la nota WP/412, en la que la India, China y la Federación de Rusia proponían algunas modificaciones al referido proyecto de Resolución.

49. Al señalar que ese proyecto de Resolución era el resultado de intensos debates, y que todos habían trabajado con ahínco y hecho concesiones para alcanzar el mejor objetivo común para la aviación y el medio ambiente, la Delegada de Hungría puso de relieve que, en consecuencia, su Estado apoyaba el proyecto de Resolución según se presentaba en la nota WP/52, como un conjunto completo.

50. Tras subrayar que su Estado también respaldaba el citado proyecto de Resolución como un conjunto completo, el Delegado de Suiza puso de relieve que era el resultado de un trabajo ímprobo realizado a lo largo de los tres años anteriores, y que reflejaba el espíritu de avenencia que había prevalecido durante su elaboración. Suiza estaba firmemente convencida de que el conjunto constituía una base excelente para la implantación del CORSIA, el primer plan mundial de MBM que abarcaba el total de un sector de la economía. Consciente de que lo mejor era el enemigo de lo bueno, Suiza instó a la Asamblea a no iniciar debates complejos sobre los pormenores de los elementos técnicos del proyecto de Resolución, que en su opinión deberían postergarse hasta la fase de implantación del CORSIA.

51. La Delegada de Grecia manifestó su acuerdo con los oradores que la habían precedido; declaró que había llegado el momento para que la comunidad de la aviación respondiera a las inquietudes mundiales relativas al cambio climático, y que la Asamblea debería ejercer su liderazgo dando su acuerdo a un plan mundial de MBM para la aviación internacional que representara una medida efectiva para el logro de los objetivos climáticos. Al señalar que se había realizado mucho trabajo, tanto en la OACI como en el plano regional, para lograr una avenencia que diera lugar a un plan sostenible, equilibrado y fidedigno, declaró que Grecia daba su apoyo al proyecto de Resolución resultante, que se presentaba en la nota WP/52, como un conjunto completo. La Delegada de Grecia puso énfasis en que su Estado, junto con la totalidad de los demás Estados miembros de la CEAC, estaban comprometidos por la vía de la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 con la participación voluntaria en el CORSIA desde su inicio. Grecia celebraba que otros Estados también hubieran indicado su intención de participar en el plan desde el inicio, y alentaba al mayor número posible de Estados a hacer lo propio con miras a velar por la mayor cobertura posible de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

52. Tras manifestar firme apoyo a la nota WP/52, el Delegado de Arabia Saudita añadió su deseo de presentar las observaciones siguientes, que se deberían tomar en consideración. Tras escuchar con interés las intervenciones de los Delegados de China, la Federación de Rusia y Qatar, entre otros, puso de relieve que los Estados habían realizado grandes esfuerzos para alcanzar el consenso, en particular en relación con la índole voluntaria del CORSIA, su fase piloto y el examen periódico de su implantación. Esos elementos crearían confianza y alentarían a los Estados a unirse a CORSIA. Al señalar, no obstante, que el CORSIA se basaba en el objetivo mundial al que se aspiraba de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, el Delegado de Arabia Saudita propuso lo siguiente: que esos objetivos a los que se aspiraba fueran objeto de una evaluación periódica que tomara en consideración los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* consagrados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea; y que se concediera a los Estados tiempo suficiente para deliberar sobre cuestiones de importancia relativas a la implantación del CORSIA, con miras a alcanzar un consenso.

53. Al hacer referencia al Párrafo 7 e) de la parte dispositiva del proyecto de Resolución de la Asamblea contenido en el Apéndice B de la nota WP/52, el Delegado de Arabia Saudita sugirió que se utilizara la redacción que se había decidido en la Reunión oficiosa del grupo de amigos del Presidente (Montreal, 22 y 23 de agosto de 2016), en el sentido de “optar por entrar” u “optar por salir”, en lugar del texto actual, ya que “participar voluntariamente” y “dejar de participar” podrían tener una connotación diferente. En cuanto al Párrafo 5bis de la parte dispositiva, observó que uno de los elementos del conjunto o “canasta” de medidas eran los combustibles alternativos sostenibles, cuyo empleo incidía en los demás elementos. El Delegado de Arabia Saudita recalcó que cualquier evaluación de la implantación de la totalidad de los elementos del conjunto de medidas debería ser exhaustiva y tomar en consideración el efecto sobre la seguridad operacional e integridad medioambiental, en particular con respecto al ciclo de vida de los combustibles alternativos sostenibles. El Delegado de Arabia Saudita propuso la eliminación del Párrafo 5bis de la parte dispositiva, en aras de limitar el asunto al contenido de la nota WP/49 sobre los demás elementos del conjunto de medidas.

54. El Delegado de Costa Rica puso de relieve la abundante biodiversidad de su Estado, producto de su situación tropical y de su geografía. Trató con detenimiento de la gestión de sus recursos biológicos, en particular de la conservación de sus bosques, habida cuenta de la importancia de los servicios ecológicos que estos prestaban, entre ellos el secuestro de carbono. Señaló que alrededor del 50% del PIB de Costa Rica provenía del ecoturismo y del turismo de aventura, lo cual sumaba impulso a sus esfuerzos de conservación. Al esbozar también los esfuerzos de su Estado por desarrollar recursos renovables, el Delegado de Costa Rica puso énfasis en su aspiración de pasar a ser un país neutro en carbono con cero emisiones anuales de gases invernadero entre ese momento y el año 2100.

55. Tras observar que su Estado comunicaba su mensaje de protección ambiental en todos los foros internacionales pertinentes, el Delegado de Costa Rica subrayó que recibía con agrado el proyecto de plan mundial de MBM para la aviación internacional según se exponía en la nota WP/52, proyecto que estaba en consonancia con la posición adoptada por Costa Rica en la COP21. Recordó la participación activa de Costa Rica en las negociaciones de esa Conferencia, que habían culminado positivamente con la adopción del Acuerdo de París de 2015. El Delegado de Costa Rica puso de relieve que, a la luz de lo anterior, su Estado tenía la intención de participar voluntariamente en el plan mundial de MBM (CORSIA) desde su inicio, y que estaba dispuesto a participar activamente en los diversos comités técnicos y de política que se establecieran para el análisis y la implantación del plan. Recalcó que los logros de Costa Rica se traducían en que ese Estado podía asumir desafíos de mayor calado con miras a un desarrollo sostenible adicional. Su tradición de apoyo a los empeños multilaterales, en consonancia con sus capacidades y recursos, facilitarían la adopción de medidas innovadoras destinadas a hacer posible el cumplimiento de sus compromisos con arreglo a la CMNUCC. El Delegado de Costa Rica subrayó que su Estado concedía gran importancia a esa participación en el CORSIA, en particular habida cuenta del gran número de ecoturistas que recibía, cuyos destinos eran sus zonas silvestres y protegidas. Por consiguiente, Costa Rica instaba a otros Estados que aún no lo habían hecho a también comprometerse voluntariamente a participar en el CORSIA desde el inicio, en defensa del medio ambiente mundial.

56. El Delegado de China manifestó apoyo a la asunción por el Presidente del Consejo de una función de liderazgo al encarar la cuestión de la aviación y el cambio climático, basándose en un enfoque abierto, transparente e impulsado por los Estados miembros. También declaró su apoyo a las notas WP/412, presentada conjuntamente por la India, China y la Federación de Rusia, y WP/234, presentada por el Brasil. El Delegado de China subrayó que el principal objetivo de la participación por su Estado en las deliberaciones sobre cuestiones relacionadas con el cambio climático durante esta Asamblea consistía en resolver o reducir las diferencias por medio del diálogo, con miras a facilitar el logro de un consenso sobre esas cuestiones. Recordó que los países en desarrollo, China incluida, habían sostenido en todo momento que la respuesta de la OACI a las cuestiones climáticas se debería guiar por unos objetivos

mundiales de desarrollo sostenible y debería procurar encarar la falta de equilibrio en el desarrollo de la aviación internacional. El Delegado de China señaló que el trabajo realizado en ese contexto debería nutrirse seriamente del espíritu de colaboración beneficiosa para todas las partes, y reflejar ese espíritu, así como de las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) del Acuerdo de París de 2015. Debería consagrar plenamente las responsabilidades comunes pero diferenciadas de los países en desarrollo y los desarrollados, atender las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo y prestar una asistencia palpable bajo la forma de apoyo económico, transferencia de tecnología y creación de capacidad a los países menos adelantados (PMA), países en desarrollo sin litoral, y pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

57. Al referirse al proyecto de Resolución del Consejo sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) propuesto en la nota WP/52, el Delegado de China puso de relieve la existencia continuada de considerables diferencias de opiniones respecto de algunas cuestiones fundamentales, en particular: un reconocimiento claro de las obligaciones de los países desarrollados de tomar la iniciativa en la participación en ese plan mundial de MBM; el propósito y contenido de la evaluación del mecanismo de mercado; los arreglos para la segunda fase del plan; la distribución de las obligaciones en materia de compensación; y los requisitos relativos a MRV, criterios de unidades de emisiones y sistema de registro. Recalcó que ni se podían ni se debían evitar esas diferencias de opiniones; más bien, la Asamblea debería escuchar atentamente las opiniones e inquietudes de todas las partes, y en particular las de los países en desarrollo. China había tomado nota de que algunos Estados habían dado una respuesta oficial a la comunicación a los Estados 6/1-16/87 de la OACI, con fecha de 9 de septiembre de 2016, y manifestaron su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, es decir, desde 2021, sin perjuicio del resultado final de la Asamblea. El Delegado de China indicó, no obstante, que el hecho de que esas inquietudes y diferencias de opinión se pudieran o no atender sería fundamental para la determinación de si se podría alcanzar un consenso y un resultado positivo en cuanto a las cuestiones climáticas y un plan mundial de MBM en la Asamblea en curso. Por consiguiente, sería un requisito previo para las partes interesadas a la hora de tomar la decisión definitiva de unirse o no al CORSIA.

58. Al observar que muchos Estados miembros, en particular los países en desarrollo, no habían podido participar directamente en las deliberaciones relativas a cuestiones de cambio climático ni en el desarrollo de un plan mundial de MBM que habían tenido lugar a lo largo de los tres años anteriores, el Delegado de China puso de relieve que, para lograr un resultado positivo en la Asamblea, se deberían dedicar tiempo y oportunidades considerables al diálogo y las consultas, de manera que estos pudieran contribuir sus conocimientos y aportaciones al proceso de toma de decisiones; y que la Secretaría debería implantar un sistema para asegurar que toda propuesta de enmienda al referido proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 que resultara de ese proceso se incorporara a este proyecto de manera imparcial y exhaustiva.

59. Tras poner énfasis en que el sector de la aviación de China siempre había seguido una filosofía verde y baja en carbono, y que su Estado era un agente auténtico en la respuesta ante el cambio climático, el Delegado de China puso de relieve lo siguiente: en los últimos cinco años el sector aeronáutico de China había realizado una inversión acumulativa de más de 13.500 millones de renminbi (con exclusión de la compra de aeronaves nuevas) y había implantado más de 2.000 proyectos de eficiencia energética y reducción de emisiones; el gasto de combustible y las emisiones por unidad del RTK habían experimentado una disminución constante, dando lugar a una capacidad media de reducción del CO<sub>2</sub> de más de 900.000 toneladas anuales; y en mayo de 2016 la Administración de Aviación Civil de China había presentado a la OACI su Plan de acción estatal actualizado, en el que se pormenorizaban los esfuerzos y logros de China en la esfera de la conservación de energía y la reducción de emisiones. Subrayó que, con independencia del resultado final de las negociaciones en materia de cambio climático que se celebraran durante la Asamblea en curso, China no cejaría en su determinación de continuar el

desarrollo de una aviación verde, y que su voluntad de cumplir activamente con las obligaciones en consonancia con sus circunstancias y capacidades nacionales y con su estado de desarrollo no cambiaría.

60. El Delegado de China indicó que su Estado sostenía que el trabajo realizado para limitar y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se debería guiar por el principio de la responsabilidad común pero diferenciada, bajo el marco de la gobernanza del clima mundial. Puso de relieve que China estaba dispuesta a interactuar y consultar con todos los participantes en los próximos días con miras a llegar a un proyecto equilibrado de Resolución sobre un plan mundial de MBM, y que procuraría resolver las diferencias mediante el diálogo. China mantenía su compromiso de contribuir a un resultado basado en el consenso que diera acomodo a las inquietudes de todas las partes.

61. El Delegado de Finlandia observó que su Estado apoyaba firmemente el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) contenido en la nota WP/52, habida cuenta de que representaba una avenencia equilibrada, en la que se incluían elementos propuestos por todas las partes del mundo. Finlandia apreciaba el esfuerzo realizado por el Presidente del Consejo para hallar una vía aceptable de progreso, así como la ardua labor realizada en ese contexto por los expertos técnicos. Al reiterar que los ojos del mundo estaban puestos en la Asamblea, el Delegado de Finlandia puso de relieve la necesidad de que los Estados se unieran, en beneficio no solo del medio ambiente sino también de la comunidad aeronáutica internacional. Subrayó que la sostenibilidad era lo que permitía el crecimiento de esa comunidad, y señaló que no podría lograr el objetivo mundial a que aspiraba de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 sin contar con un acuerdo de la Asamblea relativo a un plan mundial de MBM creíble. Si bien Finlandia comprendía que muchos Estados deseaban ver mejor reflejadas sus propias prioridades en el proyecto de Resolución, consideraba que la Asamblea era un foro para la consideración del panorama más amplio, y no de esos pormenores individuales, y que subsiguientemente el CORSIA sería perfeccionado por el Consejo durante sus exámenes periódicos previstos. Finlandia estaba convencida de que el proyecto de Resolución representaba la mejor forma de proceder, y en su calidad de Estado miembro de la UE estaba dispuesta a agilizar la implantación del CORSIA mediante el ofrecimiento de asistencia técnica y otras formas de creación de capacidad para garantizar que todos los Estados contaran con la oportunidad de unirse a la lucha común contra el cambio climático.

62. El Delegado del Perú expresó apoyo en términos generales al referido proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52. Señaló que la Resolución A38-18 de la Asamblea, junto con los *Principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado para la aviación internacional* expuestos en su Anexo, era un documento histórico que servía de base para el debate actual sobre un plan mundial de MBM. Al recalcar que, tras su adopción, el proyecto de Resolución reemplazaría a la Resolución A38-18 de la Asamblea, puso énfasis en la necesidad de mantener esos Principios rectores mediante su inclusión como Anexo en la nueva Resolución, en aras de guiar las labores futuras sobre la importante y delicada cuestión del plan mundial de MBM. El Delegado del Perú recordó, en este contexto, que los referidos Principios rectores se habían eliminado del proyecto de Resolución del Consejo sobre el cambio climático presentado en la nota WP/49, que había sido analizado por el Comité durante su reunión anterior (EX/2). Por último, el Delegado del Perú expresó pleno apoyo a la nota WP/428, en la que Chile solicitaba que se pusiera a disposición de todos los Estados Miembros información pertinente relativa al futuro trabajo técnico del CAEP, en particular la información relativa a la vigilancia, notificación y verificación (MRV), criterios de unidades de emisiones (EUC) y registros.

63. El Delegado de Francia hizo suya la nota WP/52 presentada por el Consejo, así como la nota WP/414 presentada por Eslovaquia en nombre de los Estados miembros de la UE y de la CEAC, entre los cuales se contaba su propio Estado. Manifestó también su apoyo a las propuestas presentadas por Guatemala y España (nota WP/449), Indonesia (nota WP/211, Revisión núm. 1), Malasia (nota WP/343), el Canadá (nota WP/411) y los Estados Unidos (nota WP/448), así como a las intervenciones de



Sudáfrica, Australia, Arabia Saudita, Costa Rica y el Perú. El Delegado de Francia señaló que el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM contenido en la nota WP/52 era el resultado de muchos años de arduos esfuerzos, y constituía una buena solución de avenencia por parte de todos los Estados que ya había obtenido un amplio apoyo. Prueba de ello era el compromiso ya adquirido por 62 Estados, de gran diversidad en cuanto a situación geográfica y nivel de desarrollo, de participar voluntariamente en el plan desde su inicio. Al poner de relieve que la aviación civil internacional no podía ser el único sector económico que se negara a combatir el cambio climático, señaló que el propio colectivo de la industria aeronáutica mundial estaba instando a los Estados a alcanzar un acuerdo sobre el CORSIA en esa Asamblea. El Delegado de Francia, al tiempo que insistía en que los ojos del mundo del clima estaban puestos en ella, instó a la Asamblea a aceptar su importante responsabilidad y a actuar con ambición, visión y entusiasmo para contribuir a la historia de la aviación mediante la adopción del proyecto de Resolución por la que se establecería el CORSIA.

64. El Delegado de Italia manifestó su apoyo al proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52 y reiteró que representaba una buena solución de avenencia, ya que muchos Estados habían actuado con una flexibilidad suficiente para acomodar las inquietudes de otros, con miras a lograr un equilibrio justo entre Estados con distintos niveles de desarrollo económico. Señaló que la propuesta de Resolución contemplaba un plan mundial de MBM fidedigno, sólido y eficaz, que debería considerarse como un conjunto de medidas. El Delegado de Italia manifestó su gran satisfacción por el compromiso adquirido en la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 por los 44 Estados miembros de la CEAC, comprendido el suyo propio, de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, felicitó a todos los demás Estados que también habían comunicado su intención de participar en él voluntariamente desde el inicio, y puso de relieve que su participación haría del CORSIA una herramienta eficaz para el cumplimiento del objetivo medioambiental mundial de crecimiento neutro en carbono al que se aspiraba a partir de 2020.

65. El Delegado del Japón señaló que su Estado, como otros muchos, apoyaba firmemente el proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52, que se había elaborado a lo largo de un dilatado proceso de negociaciones y de compromisos mutuos. EL Japón consideraba que el proyecto de Resolución estaba bien equilibrado y reflejaba tantos puntos de vista como era posible, y estaba convencido de que permitiría lograr un resultado positivo en la Asamblea. Al poner de relieve la urgente necesidad de tomar acción lo antes posible para combatir la grave cuestión del cambio climático, el Japón abogó por la adopción e implantación del citado proyecto de Resolución, que demostraría que la OACI y sus Estados Miembros estaban adoptando medidas concretas al respecto.

66. El Delegado de Irlanda observó que su Estado, uno de los 44 Estados miembros de la CEAC que había firmado la referida Declaración de Bratislava el 3 de septiembre de 2016, apoyaba la adopción del proyecto de Resolución reflejado en la nota WP/52, que representaba el resultado de años de trabajo y reflejaba un delicado equilibrio entre las distintas perspectivas y los diversos parámetros del plan mundial de MBM propuesto. Señaló que, si bien algunos Estados consideraban que el proyecto de Resolución era demasiado ambicioso, otros estimaban que no iba lo suficientemente lejos en la promoción de los objetivos ambientales. Era alentador para el Delegado de Irlanda ver que más de 60 Estados ya habían declarado su apoyo al Plan propuesto y se habían comprometido voluntariamente a participar en él desde su inicio. Al recordar que en la COP21 (Paris, noviembre y diciembre de 2015) los dirigentes mundiales habían adquirido unos compromisos muy claros respecto de las medidas mundiales para luchar contra el cambio climático, y que la Conferencia había encomendado a la OACI la tarea de elaborar una metodología para encarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, puso de relieve que en ese momento se daba la oportunidad para que los Estados miembros de la OACI respondieran a ese desafío. Irlanda, junto con otros Estados miembros, recomendaba la adopción del proyecto de Resolución en su forma actual (WP/52), con el fin de que el sector de la aviación pudiera hacer patente su liderazgo al ser el primer sector en adoptar objetivos mundiales vinculantes de reducción de las emisiones

de carbono. El Delegado de Irlanda advirtió de que el logro de ese objetivo se vería socavado si se volvieran a abrir y negociar los términos del plan propuesto.

67. El Delegado de Turquía señaló que su Estado apoyaba el proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52, ya que consideraba que era el resultado de unos compromisos amplios y equilibrados. Turquía apreciaba los esfuerzos realizados en ese contexto por el Presidente del Consejo, la Secretaría, dirigida por la Secretaria General, y los Estados Miembros, y confiaba en que se pudiera llegar a un consenso relativo al plan mundial de MBM que sirviera de apoyo a la integridad medioambiental y pusiera de relieve el liderazgo de la OACI en esta cuestión.

68. El Delegado de Bolivia (Estado Plurinacional de) observó que su Estado siempre transmitía, en los diversos foros que se ocupaban del medio ambiente, su postura de enérgica defensa de los derechos de la Madre Tierra, e incluso había propuesto la creación de un Tribunal de Justicia Climática. Bolivia entendía que el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) contenido en la nota WP/52 significaba que todos los Estados y sus líneas aéreas tenían que asumir sus responsabilidades medioambientales, que se traducían en obligaciones individuales y colectivas que no podrían reducirse durante las negociaciones. Por tanto, era necesario vigilar estrechamente los efectos medioambientales de la implantación del CORSIA para determinar los beneficios del plan, así como el nivel de transparencia de los mecanismos para su implantación. Bolivia reconocía los compromisos adquiridos por los Estados desarrollados de dar apoyo a los Estados en desarrollo en la implantación del CORSIA, entre otros medios mediante la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, y observaba que esa asistencia también permitiría a los Estados en desarrollo cumplir con eficacia los compromisos similares que habían adquirido de reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación por medio de los tres primeros elementos del conjunto de medidas, a saber, tecnologías, medidas operacionales y combustibles alternativos sostenibles. Bolivia consideraba que ello evitaría la discriminación injusta y las restricciones en el desarrollo de sus respectivas industrias de aviación.

69. Al recordar que, a tenor del Artículo 6 del Acuerdo de París de 2015, los Estados habían de tomar medidas de mitigación y adaptación, el Delegado de Bolivia (Estado Plurinacional de) pidió que la Asamblea apoyara las propuestas expuestas en la nota WP/262, presentada por la República Dominicana en nombre de los 22 Estados miembros de la CLAAC, entre los que se contaba el suyo propio, y, entre otras cosas, que asignaran recursos a la ampliación y mejora de los proyectos de asistencia medioambiental de los Estados para el desarrollo y la implantación de Planes de acción destinados a la reducción de las emisiones y a los sistemas de MRV. Señaló que su Estado convenía con el Perú en que los *Principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado para la aviación internacional* expuestos en el Anexo a la Resolución A38-18 de la Asamblea deberían incluirse como un Anexo en el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52, ya que brindaban apoyo conceptual al CORSIA. Bolivia respaldó asimismo la solicitud formulada por Chile en la nota WP/428 a efectos de que la información sobre la futura labor técnica relativa al CORSIA se pusiera a disposición de todos los Estados miembros, y en particular la información relativa a MRV, EUC y registros.

70. En sus observaciones iniciales, el Delegado de la India manifestó su deseo de dar apoyo a las notas WP/234, presentada por el Brasil, y WP/387, presentada por la Federación de Rusia, así como a las observaciones de las Delegaciones de Arabia Saudita, Cuba, Sudáfrica y China. Si bien apreciaba la iniciativa del Consejo de presentar un proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM al 39º período de sesiones de la Asamblea, la India experimentaba ciertas inquietudes respecto de la nota WP/52 que ya había manifestado anteriormente en otros foros. En la nota /412, presentada conjuntamente por la India, China y la Federación de Rusia, se exponían algunas de esas inquietudes; se esperaba que el tiempo disponible durante la Asamblea se aprovecharía para deliberar sobre esas inquietudes y encararlas de forma amistosa.

71. Era importante reconocer el considerable progreso que se había logrado en la COP21, y también lo era seguir esos principios en el acuerdo que la Asamblea de la OACI estaba procurando lograr. Ante todo, preocupaba a la India el hecho de que el Acuerdo de París no obligaba a un sector en concreto a alcanzar específicamente un crecimiento neutro en carbono, y en particular que no lo hiciera para el año 2020, como se proponía en el CORSIA. Ello hacía que la utilización del crecimiento neutro en carbono para 2020 fuera una base problemática para el plan de compensación del carbono. En opinión de la India, esto tendría consecuencias regresivas y perjudicaría al sector de la aviación, en particular en los países en desarrollo, donde este sector aún no había alcanzado la madurez y se hallaba en fase de crecimiento. Por consiguiente, la India no estaba de acuerdo con la congelación de las emisiones de carbono para la aviación internacional en los niveles de 2020, ya que no se había impuesto ninguna restricción de esa índole para sector alguno en virtud del Acuerdo de París. Ese Acuerdo reconocía sin ambages que los países en desarrollo aún no habían alcanzado el máximo de emisiones y que tardarían más en hacerlo. La presión descendente ejercida por el mecanismo mundial de MBM reduciría la capacidad de los países en desarrollo, entre ellos la India, al imponerles una carga económica más elevada para lograr el mismo modelo de crecimiento que los países desarrollados. En opinión de la India, el plan mundial de MBM propuesto constituía una forma de impuesto que gravaba sobre todo el crecimiento en la aviación internacional a partir de 2020 y cuyos efectos podrían ser devastadores para la evolución de la aviación en los países en desarrollo, donde las actividades aeronáuticas acababan de iniciarse y estaban experimentando un elevado crecimiento. También este aspecto se habría de incluir en cualquier posible examen periódico.

72. La India siempre había mantenido, como política declarada de su gobierno, que toda diferenciación se debería basar en los principios de responsabilidad común pero diferenciada (CBDR) y de circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC). En virtud del Acuerdo de París, se había declarado con toda claridad que los países desarrollados asumirían el papel principal en la reducción de emisiones debido a sus responsabilidades históricas. Por consiguiente, era de esperar que en el transcurso de la fase piloto y de la primera fase de implantación del CORSIA los países desarrollados adoptarían una función de liderazgo. Por tanto, la India sugería que el apartado e) del párrafo 7 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 debería incorporar el siguiente enunciado específico: “reconociendo que los países desarrollados asumirán el papel principal”.

73. El Delegado de la India puso de relieve la importancia de reconocer que la OACI intentaba poner a prueba y evaluar un plan mundial de MBM que no se había implantado en ningún sector en el plano mundial, y que eran de esperar resultados imprevistos. Por el momento, se desconocían las consecuencias ambientales y económicas del plan. A falta de datos fidedignos, de mucho análisis o debate y de una presentación transparente de los datos y las cifras, el plan se basaba en proyecciones y especulaciones. La función del plan mundial de MBM en la reducción de las emisiones aún estaba por probar por medios científicos. Por consiguiente, importaba que la fase piloto y la primera fase se llevaran a cabo voluntariamente. La India apoyaba plenamente la propuesta relativa a estas dos fases contenida en la nota WP/52, ya que cumplía plenamente con las disposiciones del Acuerdo de París, y sugería que se permitiera someter el plan a prueba como plataforma mundial y poner a disposición la evaluación de estas fases de prueba durante el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2025. Se entendía que aún quedaba mucho trabajo por hacer por parte de la OACI antes de que se pudiera elegir un diseño sólido del plan mundial de MBM, que se proponía como obligatorio en la segunda fase, salvo posibles exenciones. El Consejo de la OACI debería continuar su labor relativa a los elementos de diseño específicos del plan que se habrían de implantar en la segunda fase y que, partiendo como base de la evaluación de la fase piloto y la primera fase, se habrían de presentar subsiguientemente. El Delegado de la India reiteró que, a tenor de los principios del Acuerdo de París, el plan mundial de MBM debería basarse en contribuciones determinadas a nivel nacional; por consiguiente, en esta etapa a la India le preocupaban los elementos de diseño específicos de la segunda fase. Por último, el Delegado de la India deseaba remitirse al Apéndice L (*Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de*

*derechos de emisión*) de la Resolución A36-22 de la Asamblea de la OACI (*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*), donde se convenía que los principios de acuerdo mutuo y de consenso sentarían las bases para cualquier sistema de comercio de derechos de emisión. Este principio debería cumplirse en la OACI, en particular en vista del Acuerdo de París, que reconocía explícitamente el principio de la norma del consenso y seguía un proceso inclusivo y transparente desde un enfoque multilateral. Por consiguiente, era procedente que cualquier plan mundial de MBM relativo a las emisiones de la aviación internacional que la Asamblea pudiera adoptar cumpliera con esa norma.

74. El Delegado de México, Sr. R. Kobeh González, ex Presidente del Consejo de la OACI que subsiguientemente había sido designado *Embajador vitalicio de buena voluntad de la OACI*, reiteró que era muy prometedor que 62 Estados que representaban a cerca del 83% de la actividad aeronáutica internacional, ya hubieran indicado su intención de participar voluntariamente en el proyecto de plan mundial de MBM (CORSIA) desde su inicio. Señaló que también era alentador escuchar las muchas expresiones de apoyo a la labor del Consejo y su Presidente, los Estados miembros, la industria de la aviación, las ONG que se ocupaban del medio ambiente y otras partes interesadas, tanto en el plano de la política como en el técnico, en el debate sobre diversos enfoques relativos a un plan mundial de MBM que había permitido la aproximación de opiniones divergentes y, por último, la formulación del proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52, como había señalado anteriormente el Presidente. Con ello, el Delegado de México se unió a la amplia mayoría de los oradores en su manifestación de apoyo al referido proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM. Indicó que si la cuestión no hubiera sido tan compleja podría haberse alcanzado ya un consenso. No obstante, tras reconocer que no resultaba fácil alcanzar un consenso al respecto en la etapa actual, el Delegado de México invitó a todos los Delegados que desearan proteger el medio ambiente y velar por el desarrollo sostenible de la aviación a hacer todos los esfuerzos al respecto lo antes posible. El Delegado de México observó, en este contexto, que la Asamblea habría de ocuparse de otras muchas cuestiones importantes, tanto técnicas como jurídicas, económicas y administrativas, cuando las Comisiones presentaran sus informes a la Plenaria para su aprobación. Puso de relieve que la Asamblea debería confiar, una vez más, en que el Consejo que esta elegía cada tres años asumiera sus responsabilidades y continuara el desarrollo del plan mundial de MBM en consonancia con el referido proyecto de Resolución, una vez este fuera adoptado.

75. El Delegado de Tailandia manifestó su pleno apoyo a la adopción por la Asamblea del plan mundial de MBM presentado en la nota WP/52 y por su implantación subsiguiente, como medio para consolidar los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Al poner de relieve el compromiso de Tailandia con la participación voluntaria en el CORSIA desde el inicio, recalcó que la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad por parte de la comunidad internacional y de los Estados que contaban con experiencia se consideraban factores fundamentales para la implantación eficaz del plan. El Delegado de Tailandia sugirió que la metodología para la recopilación de datos y su cálculo se elaboraran en una forma más simplificada. Al recordar que Tailandia venía implantando su Programa de reducción voluntaria de emisiones (T-VER) desde 2013 (véase la nota WP/443), invitó a la Asamblea a brindar su apoyo al empleo de créditos del T-VER como créditos de compensación en el contexto del CORSIA.

76. El Delegado del Brasil señaló que su Estado apoyaba las notas siguientes: WP/428, en la que Chile pedía que la información pertinente relativa a la labor futura del CAEP sobre el CORSIA se pusiera a disposición de todos los Estados miembros, en particular la información relativa a MRV, EUC y registros; así como la nota WP/343, en la que Malasia abogaba por una distribución equilibrada de los requisitos de compensación y por que se evitaran las distorsiones del mercado y la discriminación contra las líneas aéreas en proceso de crecimiento, especialmente las de los países en desarrollo. El Brasil también respaldó la intervención del Delegado de China, y puso de relieve la necesidad de que la Asamblea sometiera a un cuidadoso examen las inquietudes de China en materia de diferenciación.

77. Al manifestar el apoyo de su Estado a la nota WP/52, el Delegado de Alemania puso de relieve el arduo trabajo realizado a lo largo de los últimos años para el desarrollo del proyecto de plan mundial de MBM, y señaló la necesidad de que la OACI lo estableciera e implantara con el fin de alcanzar un objetivo realista y común tanto para la aviación como para el medio ambiente. Alemania estimaba que la propuesta reflejada en la nota WP/52 constituía un conjunto equitativo, y por consiguiente estaba en disposición de participar voluntariamente en el plan mundial de MBM desde el inicio, y alentaba a los demás Estados miembros a hacer lo propio.

78. Tras haber participado a lo largo de más de cuatro años en los múltiples debates evacuados en distintos planos en relación con un plan mundial de MBM, el Delegado de Singapur subrayó que el mayor valor del proceso en su conjunto consistía en que había permitido llegar a una idea clara de lo que podría funcionar y lo que no, y de lo que podría obtener el amplio apoyo de los Estados miembros y lo que no. Al reconocer que el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 era la mejor solución de avenencia que cabía alcanzar, señaló que era de índole razonablemente ambiciosa y que contaba con considerable apoyo de muchos Estados miembros. Tras aceptar que, sin embargo, el proyecto de Resolución no atendía las preocupaciones de todos, el Delegado de Singapur citó a modo de ejemplo la fundamental diferencia de opinión respecto de la redacción correspondiente a las responsabilidades de los Estados desarrollados y los Estados en desarrollo. Sugirió que se asignara más tiempo a tratar esa preocupación, así como el resto de las preocupaciones suscitadas, y al mismo tiempo instó a cada Delegado a que al decidir si daría o no su apoyo al proyecto de Resolución tuviera presente que no existía una solución perfecta que cumpliera con todos los objetivos, y que también tuviera presente el contexto más amplio, la meta más amplia y el beneficio más amplio que la OACI intentaba lograr por medio de esta iniciativa. En opinión de Singapur el proyecto de Resolución, en buena medida en la misma forma en que se había presentado, merecía el apoyo, y sería de lamentar que la Asamblea concluyera sin que este se hubiera adoptado.

79. La Delegada de la Argentina indicó que, a entender de su Estado, el cambio climático constituía uno de los mayores desafíos encarados por la humanidad y precisaba de la acción conjunta de todos los Estados. En ese contexto, la Argentina reconocía la labor realizada por la OACI y sus Estados Miembros, en colaboración con la industria aeronáutica, y apoyaba el plan mundial de MBM para la aviación internacional (CORSIA) que se presentaba en el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52. La Argentina consideraba que el desarrollo y la implantación del CORSIA deberían llevarse a cabo en el marco de los principios y las disposiciones de la CMNUCC y el Acuerdo de París, y en particular del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y capacidades respectivas (CECR) de los Estados. Por consiguiente, la Argentina estaba de acuerdo con la incorporación explícita de esos principios en el Preámbulo y el párrafo 4 de la parte dispositiva del referido proyecto de Resolución. La Argentina apoyaba el enfoque por fases, que permitiría la implantación gradual del CORSIA, y subrayaba la importancia del proceso de examen previsto para la evaluación de la implantación del CORSIA en todos sus aspectos desde el inicio, así como para el análisis de las posibles distorsiones del mercado que pudieran generarse. También puso de relieve que las medidas que se adoptaran en ningún caso deberían: crear distorsiones del mercado en el tráfico internacional a los países en desarrollo, tanto de ida como de vuelta; menoscabar el crecimiento de los mercados de aviación de los países en desarrollo; o ser dañino para el comercio internacional de los países en desarrollo. Por consiguiente, la Argentina consideraba que procedería evaluar, en particular, las consecuencias del CORSIA para el transporte aéreo de mercancías. La Argentina confiaba en que el resultado alcanzado en las negociaciones en curso haría posible la plena implantación del párrafo 5 del Artículo 3 de la CMNUCC de manera que los Estados no se basaran en razonamientos medioambientales para recurrir a medidas unilaterales que incidieran en el comercio de los países en desarrollo. A entender de la Argentina, el acuerdo que se reflejaba en el proyecto de Resolución de la nota WP/52 era sin perjuicio del resultado de las negociaciones en el contexto de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos

internacionales, y no sentaba precedente alguno para ningún otro mecanismo de compensación de carbono que se hubiera de aplicar a otros medios de transporte.

80. El Delegado de La ex República Yugoslava de Macedonia observó que la mayor amenaza, tanto para la industria de la aviación como para el mundo, era la creencia de que la solución de las consecuencias del cambio climático venía de fuera. Una vez que hubo inventado la aviación, la humanidad tenía el deber de protegerla mediante la modificación de su propia actitud mental respecto del cambio climático y el mundo de la aeronáutica. La ex República Yugoslava de Macedonia apoyaba firmemente el proyecto de Resolución del Consejo sobre un plan mundial de MBM, que en su estimación era un conjunto de medidas cuidadosamente redactado, efectivo y equilibrado. En su calidad de Estado miembro de la CEAC, y por consiguiente de copatrocinador de la nota WP/414, La ex República Yugoslava de Macedonia suscribía plenamente ese conjunto en su totalidad, en consonancia con su compromiso con el apoyo al desarrollo del sector de la aviación y, al mismo tiempo, la consideración activa del objetivo de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, una responsabilidad mundial en el ámbito del cambio climático.

81. La Delegada de Nueva Zelandia indicó que su Estado acogía con beneplácito la nota WP/52 y estaba en disposición de aceptar y dar su apoyo al proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM que se presentaba en el Apéndice B de esa nota; señaló que este proyecto representaba una avenencia, en la que se habían tomado en consideración muchas de las inquietudes planteadas por los Estados. Nueva Zelandia había notificado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde el inicio, a tenor del texto actual de la Resolución. Al poner de relieve que una mayoría abrumadora de Estados daban su apoyo a la nota WP/52 como resultado de avenencia y en concepto de conjunto de medidas, y que muchos Estados tanto desarrollados como en desarrollo estaban haciendo patente su compromiso al notificar a la OACI su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde el inicio, Nueva Zelandia alentaba a otros Estados a hacer lo propio. Tras subrayar que la OACI contaba con sus propios *Principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional*, reflejadas en el Anexo a la Resolución A38-18 de la Asamblea, y que esos eran los principios por los que se guiaba la Asamblea en el análisis de esta cuestión que estaba en curso, Nueva Zelandia advirtió de que las referencias selectivas al Acuerdo de París de 2015 distorsionaban el equilibrio alcanzado en el texto del Anexo. También puso de relieve que el proyecto de Resolución incluía unas disposiciones en materia de revisión que brindarían la oportunidad de aprender de la implantación del plan e incorporar ajustes a este, con objeto de consolidar su eficacia. Por todo ello, Nueva Zelandia instaba a la adopción del proyecto de Resolución.

82. La Delegada de Namibia manifestó el pleno apoyo de su Estado a la nota WP/52, con inclusión de la propuesta de proyecto de Resolución contenido en su Apéndice. Namibia celebraba el generoso ejemplo de los 62 Estados que habían decidido tomar la iniciativa en la implantación del plan mundial de MBM desde el inicio. Puso de relieve que, por los motivos expuestos por la Delegada de Sudáfrica relativos a su función de liderazgo y siguiendo su ejemplo, a pesar de su bajo nivel de actividad de aviación internacional Namibia había presentado su propio Plan de acción estatal sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. No obstante, la Delegada de Namibia indicó que aún no había claridad respecto de si su Estado participaría voluntariamente en el plan desde su inicio, con esos otros Estados.

83. Tras manifestar el firme apoyo de su Estado a la adopción del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM contenido en la nota WP/52 sin ninguna enmienda, el Delegado de las Islas Marshall puso de relieve que su Estado era uno de los países más vulnerables a las consecuencias del cambio climático, habida cuenta de que su superficie solamente alcanzaba dos metros sobre el nivel del mar. Al tiempo que reconocía que el proyecto de Resolución no era un texto perfecto, puso énfasis en que este representaba un conjunto muy cuidadosamente equilibrado. El Delegado de las Islas Marshall subrayó que sin la existencia de esa Resolución, y de la contribución del sector de la aviación

internacional y de otros sectores, no sería posible limitar el aumento de la temperatura mundial a 1,5° C, objetivo aceptado en la COP21 que entrañaba importancia crítica para la supervivencia de las Islas Marshall. Su Estado no podía permitirse una espera de tres años adicionales para la adopción de medidas; tampoco podía permitirse nada que se quedara corto de lo que se proponía en la nota WP/52. El Delegado de las Islas Marshall advirtió que, de retrasarse la adopción de medidas, las sequías que afectaban a todos se harían más frecuentes, las tormentas más intensas, y las mareas más severas. Por todo ello, y a pesar de sus propias limitaciones económicas, las Islas Marshall apoyaban la adopción del proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52, y se ofrecían también a participar voluntariamente en el plan mundial de MBM desde el inicio. Esperaba que todos los demás signatarios del Acuerdo de París de 2015, es decir, todos los Estados miembros presentes en la Asamblea, también lo harían.

84. El Comité Ejecutivo convino en volver a examinar esta cuestión en su siguiente sesión.
85. Se levantó la sesión a las 1215 horas.

**Acta de la cuarta sesión**

(jueves, 29 de septiembre de 2016, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

2. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (*Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*) (Continuación)

— *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*

— Nota presentada por Eslovaquia 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 India, China y la Federación de Rusia

— Nota presentada por Guatemala y España

— Nota presentada por Qatar

— Nota presentada por Indonesia

— Nota presentada por el Brasil

— Nota presentada por Malaysia

— Nota presentada por la Federación de Rusia

— Nota presentada por el Canadá

— Nota presentada por Chile

— Nota presentada por los Estados Unidos

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

— Nota presentada 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)

— Nota presentada por el Banco Mundial

— Nota de información presentada por la República de Corea

— Nota de información presentada por Tailandia

— Nota de información presentada por la IATA

— Nota de información presentada por la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA)

— Nota de información presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)

— Nota de información presentada por la República Dominicana

3. Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política

*Aprobación de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*



*Marco mundial*

- *Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)*
- *Establecimiento de un Plan global para la seguridad de la aviación*
- *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*

*Prioridades estratégicas de política para el siguiente trienio*

- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC

*Ciberseguridad*

- *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Bélgica, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Francia, Guyana, La ex República Democrática de Macedonia, Namibia, Nauru, Nepal, Nigeria, Países Bajos, República Democrática Popular Lao, República de Moldova, Santa Lucía, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Trinidad y Tabago, y el Reino Unido
- Nota presentada por los Estados Unidos y Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, y proyecto de Resolución, EUROCONTROL
- Nota presentada por CANSO
- Nota presentada por ICCAIA
- Nota de información presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por los Estados Unidos

*Seguridad de la parte pública*

- Nota presentada por la Federación de Rusia
- Nota presentada por ACI

*Anexo 17 y textos de orientación conexos*

- Nota presentada por la India
- Notas presentadas por la Federación de Rusia

*Medidas para mitigar las amenazas internas*

- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los Estados de África

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**  
*(Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado)*

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/2 y EX/3) su examen, bajo la cuestión 22, del plan mundial de MBM para la aviación internacional documentado en la nota WP/52 presentaba por el Consejo y las notas conexas presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales..
2. Todos los Delegados que tomaron la palabra manifestaron apreciación por los grandes esfuerzos realizados desde el 38º período de sesiones de la Asamblea por el Presidente del Consejo, la Secretaria General y la Secretaría, así como por el Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), que culminaron en el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) que se exponía en el Apéndice B de la nota WP/52 y reflejaba una postura de avenencia.
3. El Delegado de Egipto indicó que, si bien su Estado se contaba entre aquellos países en desarrollo con ciertas preocupaciones relativas a las posibles repercusiones negativas del plan mundial de MBM, apoyaba el proyecto de Resolución, y en particular el párrafo 7 de su parte dispositiva relativo a la implantación progresiva del CORSIA para atender las circunstancias especiales y las respectivas capacidades de los Estados, en particular los Estados en desarrollo, de manera que se evitara al mismo tiempo la distorsión del mercado. El Delegado de Egipto también puso de relieve los siguientes: el párrafo 16bis, por el que la Asamblea determinaba que el CORSIA o cualquier otro plan que decidiera adoptar la Asamblea sería la medida de mercado que se aplicaría a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, velando con ello por que no se diera una duplicación de la aplicación de MBM ajenas al CORSIA; y el párrafo 15 de la sección dispositiva, en el que la Asamblea decidía que era necesario incluir en el CORSIA unas salvaguardas que garantizaran el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional e impidieran que la aviación internacional tuviera que soportar una carga financiera desproporcionada, y pedía al Consejo que definiera los fundamentos y criterios de activación de esas medidas y definiera de qué formas se podía atender a esas cuestiones. Señaló que Egipto consideraba que parte de los ingresos obtenidos de la compra por los operadores de aeronaves de unidades de emisiones generadas por el plan mundial de MBM de la OACI o por mecanismos establecidos en virtud de la CMNUCC y el Acuerdo de París debería ser asignada a los Estados en desarrollo, comprendidos los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Por último, el Delegado de Egipto respaldó las observaciones presentadas anteriormente (EX/3) por Sudáfrica.
4. El Delegado de Sierra Leona sumó su apoyo al proyecto de Resolución.
5. Al observar que su Estado había dado su apoyo a los principales componentes del plan mundial de MBM propuesto desde el inicio, el Delegado de Chile señaló que apoyaba el proyecto de Resolución, ya que en él se incorporaban de forma equilibrada todas las distintas inquietudes de los Estados. No obstante, Chile, estimaba que se debía perfeccionar el texto relativo a la exención mínima teórica con el fin de indicar que cada ocasión en que un Estado cruzara el umbral establecido se habría de incluir en el CORSIA. En su opinión, esta inclusión no se debía realizar sobre la base de la participación individual de un Estado en la actividad de la aviación civil internacional medida en RTK en el año 2018, según se especificaba en la versión vigente del párrafo 7 d) de la parte dispositiva del proyecto de Resolución. El Delegado de Chile manifestó su apoyo a las anteriores intervenciones de los Delegados del Perú y el Brasil.

6. Tras reconocer que el proyecto de Resolución era un texto de avenencia, el Delegado de Kenya manifestó su firme apoyo a este, así como a las observaciones de los Delegados de Sudáfrica y Egipto y de todos los que se pronunciaron a favor de su adopción. Al observar que el párrafo 7 f) de su parte dispositiva disponía que el Consejo llevaría a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA, a partir de 2022, puso de relieve que esta medida debería dar ánimo a los muchos Estados que no tenían claridad en cuanto a las consecuencias que los cálculos de los requisitos de compensación tendrían para ellos.

7. El Delegado de Nigeria señaló que el proyecto de Resolución contaba con el firme apoyo de su Estado, al reconocer esta la realidad de las consecuencias de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y la urgencia de tomar medidas para compensar y reducirlas. Convino con las observaciones de los Delegados de Egipto, Kenya, Sierra Leona, Sudáfrica y los Estados Unidos, entre otros, que habían abogado por la adopción del proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52. El Delegado de Nigeria también declaró su apoyo a aquellos Estados que habían notificado su intención de participar voluntariamente en el plan mundial de MBM desde el inicio, y alentó a otros a hacer lo propio. Asimismo, manifestó apoyo a la industria aeronáutica, que también veía con buenos ojos la adopción del proyecto de Resolución, ya que en última instancia la implantación del CORSIA era su incumbencia.

8. El Delegado de Seychelles manifestó su respaldo por el proyecto de Resolución, así como por las intervenciones de los Delegados de Kenya y Egipto, entre otros.

9. Al sumarse al apoyo al proyecto de Resolución, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos señaló que su Estado había notificado oficialmente su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio. Recordó las observaciones pronunciadas anteriormente por el Delegado de Arabia Saudita respecto del Párrafo 7 e) de la parte dispositiva del proyecto de Resolución relativas a la opción de dejar de participar para aquellos Estados que hubieran decidido incorporarse voluntariamente al CORSIA, reiteró la importancia de esa opción de dejar de participar, y pidió que la Secretaría aportara información adicional al respecto, ya que la expresión “dejar de participar” no explicaba plenamente si esta medida sería definitiva o temporal. Al referirse al Párrafo 9 de la parte dispositiva y la cuestión del crecimiento rápido y las medidas tempranas, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos puso de relieve la importancia de realizar estudios relativos al paso de una metodología sectorial a una metodología dinámica para la distribución de los requisitos de compensación, tomando en consideración las consecuencias económicas de las diversas fases. Manifestó su apoyo a las observaciones de la Delegada de Sudáfrica relativas a los exámenes periódicos que el Consejo habrá de llevar a cabo de la implementación del CORSIA para velar por su eficacia [véase el Párrafo 7 g) de la parte dispositiva]. La Delegada de los Emiratos Árabes Unidos subrayó la necesidad de proporcionar a los Estados en desarrollo el apoyo necesario para permitirles mejorar su infraestructura aeronáutica, tomando en consideración las variaciones en cuanto a capacidades. Recordó que el plan mundial de MBM solamente se proponía como medida destinada a salvar una brecha, y que persistía la necesidad de lograr progresos adicionales en la implantación de todos los elementos del conjunto de medidas. Al reiterar una observación anterior del Delegado de Singapur a efectos de que una Resolución sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional que hubiera sido adoptada por la comunidad internacional facilitaría y mejoraría la situación para todos los interesados, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos instó a todos los Delegados a colaborar y trabajar de consuno con miras a la consolidación del plan mundial de MBM propuesto.

10. Tras manifestar su apoyo al proyecto de Resolución, el Delegado de Burkina Faso señaló que, si bien no era perfecto, englobaba la buena voluntad de todos los Estados. Por añadidura, se había manifestado voluntad política por medio de la declaración tanto de personajes políticos como del Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon. Habida cuenta del contexto subyacente bajo la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, y de que el Consejo realizaría exámenes periódicos

de la implementación del CORSIA, el Delegado de Burkina Faso manifestó su confianza en que nadie saldría perdiendo como resultado del plan mundial de MBM. Por consiguiente, se unió a los oradores que le habían precedido en su apoyo a la adopción del proyecto de Resolución.

11. El Delegado del Camerún también brindó su apoyo al proyecto de Resolución, y respaldó las intervenciones de los Delegados de Sudáfrica, Egipto, Nigeria, Kenya, Burkina Faso y los Emiratos Árabes Unidos. Al reconocer los inmensos esfuerzos desplegados para desarrollar el texto de avenencia de la Resolución, puso de relieve que buena parte del trabajo relativo al programa mundial de MBM aún quedaba por hacer en el contexto de futuras Asambleas. El Delegado del Camerún manifestó la esperanza de que todos los Estados se limitarían a implementar el CORSIA únicamente, sin ninguna medida adicional, una vez se hubiera adoptado la Resolución. Alentó a aquellos Estados que contaban con la capacidad y los recursos necesarios a participar voluntariamente en el CORSIA lo antes posible.

12. Tras celebrar la intención de 62 Estados, que representaban al 83% de la actividad aeronáutica internacional, de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, la Delegada de Bélgica manifestó su convencimiento de que la decisión que se había de adoptar en el 39º período de sesiones de la Asamblea se basaba en un conjunto de medidas aceptable para la comunidad aeronáutica internacional. El proyecto de Resolución aportaba la definición de todos los elementos fundamentales del plan mundial de MBM desde el inicio, aseguraba unas condiciones equitativas para la industria aeronáutica, e incorporaba disposiciones robustas en materia de creación de capacidad. La Delegada de Bélgica compartía la opinión de que el proyecto de Resolución presentado por el Consejo constituía un texto de avenencia adecuado y cuidadosamente equilibrado, y era el mejor acuerdo que se podía ofrecer al mundo en la fase actual. Por consiguiente, declaró su apoyo pleno a la adopción del proyecto de Resolución.

13. Al compartir los puntos de vista manifestados por aquellos oradores que le precedieron y que apoyaban el proyecto de Resolución, el Delegado de Polonia afirmó que, si bien no todos lo consideraban perfecto, era un texto lo suficientemente equilibrado como para merecer su adopción. Señaló que Polonia, al haber experimentado recientemente una transformación económica, comprendía las inquietudes de otros Estados. No obstante, en su opinión el proyecto de Resolución contenía elementos que habrían de cubrir las necesidades de los mercados emergentes. Por tanto, Polonia estimaba que era el momento propicio para llegar a un acuerdo mundial sobre el cambio climático, comprendido un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

14. La Delegada de Austria reiteró que el proyecto de Resolución era un texto equilibrado que abarcaba las distintas necesidades de los Estados. Señaló que el empleo propuesto para el CORSIA de una implementación por fases, comprendidas las fases voluntarias, facilitaría la participación por los Estados en el plan mundial de MBM. La Delegada de Austria puso de relieve que para alcanzar una solución medioambiental fiable importaba que tantos Estados como fuera posible participaran en él voluntariamente desde el inicio, y anunció que Austria, Estado miembro de la CEAC, se contaría entre estos Estados, en consonancia con la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016. Subrayó que para el mantenimiento de la segunda fase obligatoria sería necesario, en aras de la credibilidad del sector de la aviación en su conjunto, velar por que no se ampliaran las exenciones que se reflejaban en el proyecto de Resolución en su forma actual. En este contexto, las actividades de creación de capacidad también tendrían una función importante, y necesitarían de un desarrollo adicional. La Delegada de Austria señaló que otro elemento importante del proyecto de Resolución era el enfoque basado en las rutas, que sería de ayuda para reducir la distorsión de mercado entre explotadores de aeronaves con las mismas rutas. En conclusión, manifestó su firme apoyo al proyecto de Resolución y puso de relieve la necesidad de que la Asamblea tomara una decisión conjunta al respecto, por el bien de las generaciones futuras.

15. Al observar que el cambio climático representaba uno de los principales desafíos mundiales desde hacía varias generaciones, el Delegado del Reino Unido señaló que existía un reconocimiento generalizado de la necesidad de aplicar una metodología mundial coordinada al encarar las emisiones de CO<sub>2</sub>. Puso de relieve que la aviación tenía que asumir su parte en esta responsabilidad, y recalcó que el las miradas del mundo se centraban en la OACI y que las correspondientes expectativas eran muy elevadas. Por consiguiente, era necesario que esta Asamblea tomara acción. Los Observadores habían indicado durante el debate su acuerdo con el proyecto de Resolución que, una vez adoptado por la Asamblea, brindaría a la industria aeronáutica la certidumbre que necesitaba para realizar inversiones. La credibilidad de la OACI y sus Estados miembros dependía de esta cuestión. Bajo el firme liderazgo del Presidente del Consejo, todos los Estados habían trabajado con denuedo durante mucho tiempo para poder llegar al proyecto de Resolución cuyo texto aparecía en el Apéndice B de la nota WP/52. Muchos Estados, entre ellos el Reino Unido, se habían mostrado dispuestos a llegar a compromisos difíciles en algunos momentos con el fin de forjar un acuerdo mundial al respecto. El Delegado del Reino Unido manifestó su agradecimiento a todos los Estados que habían actuado con ese espíritu de pragmatismo.

16. El Delegado del Reino Unido manifestó su acuerdo con los muchos Delegados, de Estados tanto desarrollados como en desarrollo, que habían aceptado que el proyecto de Resolución que se proponía en la nota WP/52, si bien no era perfecto, representaba un conjunto de medidas que ellos podían aceptar. Confirmó que el Reino Unido, un Estado miembro de la CEAC, tenía intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, sobre la base del proyecto de Resolución y de conformidad con la Declaración de Bratislava del 3 de setiembre de 2016. El Delegado del Reino Unido hizo extensiva su felicitación a todos los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, que se habían declarado dispuestos a participar en el CORSIA voluntariamente desde el inicio. Puso de relieve que el logro de un acuerdo de 62 Estados que representaban al 83% de la actividad de la aviación internacional para participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio constituía un logro de gran calado, y recalcó que este logro no se debería poner en peligro. El Delegado del Reino Unido alentó a un mayor número de Estados a participar voluntariamente en el plan mundial de MBM, con el apoyo, según fuera necesario, de asistencia técnica y creación de capacidad, en aras de emitir una clara señal de la determinación común de hacer frente a los efectos medioambientales causados en todo el planeta por las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación.

17. La Delegada de Noruega puso de relieve que, tras la 21ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (COP21) (París, noviembre y diciembre de 2015), se habían suscitado considerables expectativas entre la comunidad internacional, la sociedad civil y el público en general de que los resultados de la actual Asamblea enviaran una clara señal a efectos de que la OACI y el sector de la aviación internacional asumirían la parte que les correspondía en los esfuerzos mundiales necesarios para mitigar el cambio climático. Por consiguiente, era necesario que los Delegados convinieran en un plan mundial de MBM para la aviación internacional que fuera fidedigno, sólido y eficaz, que representaría el primer plan mundial sectorial de compensación y reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por todo ello, era de suma importancia que el CORSIA que se proponía lograra resultados respecto de los objetivos climáticos. Se había alcanzado un punto crítico, y era necesario hacer frente a este desafío común para preservar la legitimidad del sector de la aviación internacional, como muchos oradores ya habían señalado.

18. La Delegada de Noruega reiteró que el proyecto de Resolución que el Consejo proponía era el producto de intensas deliberaciones, y que todos los Estados habían hecho grandes esfuerzos y concesiones en un intento de alcanzar los mejores objetivos posibles para la aviación y el medio ambiente. Recordó que, a lo largo de las negociaciones, Noruega se había mostrado flexible para atender las preocupaciones de otros Estados y regiones, en particular con el fin de lograr un equilibrio equitativo. En opinión de Noruega, importaba velar por la claridad en el alcance y la solidez del plan, y en la capacidad para aprender y para mejorar el plan a lo largo del tiempo. También era importante que el

trabajo subsiguiente estuviera en consonancia con las decisiones pertinentes adoptadas en virtud de la CMNUCC para asegurar una cantidad elevada de reducción de las emisiones. Si bien no había duda de que aún quedaba mucho trabajo por hacer, era necesario dar el primer paso y llegar a un acuerdo relativo al texto de avenencia del proyecto de Resolución. Al señalar que su Estado, junto con los otros 43 otros Estados miembros de la CEAC, había anunciado públicamente en la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 su compromiso con la participación voluntaria en el CORSIA desde su inicio, la Delegada de Noruega celebró la decisión por otros Estados de hacer lo propio, y alentó a tantos Estados como fuera posible a que lo hicieran antes de que concluyera la Asamblea.

19. El Delegado de Mozambique, al recordar que la longitud geográfica de la costa de su país abarcaba aproximadamente 3.000 kilómetros a lo largo del sudoeste del Océano Indico, puso de relieve que los efectos del cambio climático habían hecho que algunas de sus ciudades quedaran situadas por debajo del nivel del mar. Por añadidura, Mozambique apoyaba plenamente el proyecto de Resolución, en consideración de los beneficios previstos que produciría para el medio ambiente, que a su vez se traducirían en un mundo mejor.

20. El Delegado de las Islas Salomón indicó que su Estado, en su condición de pequeño Estado insular en desarrollo (PEID), apoyaba el liderazgo continuado de la OACI para dar respuesta a las cuestiones medioambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático. Puso de relieve que, si bien el total global de emisiones de CO<sub>2</sub> de las Islas Salomón y los Estados insulares del Pacífico, comprendidas las de sus sectores de aviación, eran insignificantes, estos Estados estaban experimentando las graves consecuencias del cambio climático derivadas de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los países industrializados. Tras encomiar el intenso trabajo realizado para elaborar la propuesta de plan mundial de MBM que se proponía en el proyecto de Resolución, el Delegado de las Islas Salomón subrayó que si la OACI se había de guiar por los conceptos de equidad y justicia, entonces los detalles finales del CORSIA deberían tomar en consideración las necesidades y circunstancias de las Islas Salomón y los Estados insulares del Pacífico y atenderlas, ya que allí la aviación constituía el medio más viable de transporte internacional para dar apoyo al turismo y el comercio de los que se nutrían sus economías. Por consiguiente, las Islas Salomón solicitaban que se eximiera del plan mundial de MBM a todos los PEID, en aras de lograr un equilibrio que respondiera al desafío de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y de la interconectividad en los PEID. En ese sentido, el apoyo de las Islas Salomón al proyecto de Resolución en modo alguno se debía interpretar como un consentimiento a que la OACI pudiera hacer caso omiso a su llamamiento a que se atendieran las necesidades y circunstancias de ese Estado y de los demás Estados insulares del Pacífico.

21. Al observar que algunos Estados habían suscitado inquietudes respecto de la propuesta de plan mundial de MBM, y habían cuestionado su fiabilidad y eficacia y solicitado un tiempo adicional para realizar estudios que aportaran pruebas al respecto, el Delegado de la República de Moldova afirmó que el CORSIA, resultado de dilatadas deliberaciones, ya llevaba incorporados los elementos necesarios y reflejaba opiniones tan proactivas como cautas al respecto. Por tanto, apoyaba plenamente el proyecto de Resolución.

22. Al manifestar también su apoyo al proyecto de Resolución, el Delegado de Eslovenia puso de relieve que constituía un buen texto de avenencia, y también un buen punto de partida para los pasos siguientes en el proceso, dilatado pero muy necesario, que llevaría a la reducción de la huella de carbono de la aviación.

23. El Delegado de Portugal puso de relieve que el proyecto de Resolución ya había obtenido un amplio apoyo de Estados de todo el mundo así como de la industria de la aviación por medio de las dilatadas consultas bilaterales y multilaterales que se habían evacuado bajo los auspicios de la OACI.

Recordó asimismo la declaración efectuada anteriormente (EX/3) por el Delegado de las Islas Marshall a efectos de que el logro del objetivo del Acuerdo de París de 2015, limitar el aumento de la temperatura mundial a 1, 5°C, era fundamental para la supervivencia de su Estado. Tras señalar la responsabilidad de la Asamblea de atender esa cuestión y recordar todo el trabajo que ya se había llevado a cabo para desarrollar el proyecto de plan mundial de MBM, el Delegado de Portugal insistió firmemente en que ese no era el momento para replantear los debates sobre sus elementos fundamentales. Por tanto, propuso que la Asamblea adoptara un plan mundial de MBM que fuera creíble, sólido y efectivo, y que conviniera en todos los elementos fundamentales y las fases de implementación para la duración total del plan, comprendida una hoja de ruta para poder desarrollar los restantes elementos necesarios para que sus operaciones iniciaran en 2020, al tiempo que se velaba por que no hubiera discriminación entre explotadores de aeronaves y por la igualdad en el trato a todos los participantes.

24. El Delegado de Portugal tenía plena consciencia de que, habida cuenta del alcance del plan, no todos los Estados estaban en disposición de tomar medidas para su implementación temprana, y que las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados se habían de tomar en consideración en la medida de lo posible y en consonancia con el Acuerdo de París de 2015. Era la opinión de Portugal que la fase piloto y la primera fase del plan constituían la vía para el logro de un equilibrio equitativo entre Estados en distintas etapas de desarrollo, tanto económico como aeronáutico. Portugal, en su calidad de copatrocinador de la nota WP/414 junto con los demás 43 Estados miembros de la CEAC, estaba plenamente comprometido con el apoyo a los esfuerzos de la OACI para llegar a un consenso respecto del un plan mundial de MBM durante el 39º período de sesiones de la Asamblea. En ese contexto, Portugal había suscrito la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016, por la que todos los Estados miembros de la CEAC se comprometieron a participar voluntariamente en el plan desde su inicio. El Delegado de Portugal alentó a aquellos Estados que aún no lo habían hecho a unirse al número creciente de Estados que habían declarado su compromiso de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio. Concluyó con una manifestación de apoyo a la nota WP/428 (Chile), y con el pleno reconocimiento de la importancia de que la información pertinente relativa al futuro trabajo técnico del CAEP se pusiera a disposición de todos los Estados miembros, en particular la información relativa a la vigilancia, notificación y verificación (MRV), los criterios de unidades de emisiones (EUC) y los registros.

25. Tras poner énfasis en que su Estado estaba a la vanguardia del cambio climático mundial, el Delegado de Maldivas incidió en que cualquier aumento del nivel del mar resultante haría desaparecer a su país de la faz del planeta. Por consiguiente, Maldivas apoyaba la parte voluntaria del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM, si bien tenía inquietudes respecto de otras partes del proyecto de Resolución. Por consiguiente, daba su respaldo a la nota WP/412 (India, China y la Federación de Rusia), así como a las intervenciones de los Delegados de China, Arabia Saudita y la India. Las inquietudes de Maldivas se centraban principalmente en la fase obligatoria del plan, que en el proyecto de Resolución no se exponía en suficiente detalle. En su opinión, u acuerdo respecto de la fase obligatoria sin contar con conocimiento previo de sus pormenores se traduciría en problemas más adelante. Maldivas dependía del transporte aéreo, y cualquier factor que afectara a este afectaría también a su economía. Para Maldivas, que no quería quedarse atrás, incluso en el aspecto económico, era imperativo que se alcanzara una Resolución sobre un plan mundial de MBM que estuviera en plena consonancia con el objetivo de salvar a la naturaleza, salvar a su pueblo y salvar a su economía. Tras convenir con el Delegado de Singapur en que la Asamblea no podía concluir sin la adopción de una Resolución sobre un plan mundial de MBM, el Delegado de Maldivas instó a todos los Delegados a dar un paso adicional que los aproximara a las posiciones mutuas, con el fin de que se pudiera alcanzar un entendimiento y lograr la aprobación de una Resolución que fuera aceptable para todos.

26. El Delegado de Dinamarca manifestó su firme apoyo al proyecto de Resolución, que representaba un equilibrio equitativo entre Estados con distintos niveles de desarrollo económico y

aeronáutico sin una distorsión del mercado y contenía una disposición relativa al examen periódico del CORSIA para evaluar sus resultados. Subrayó que Dinamarca, al igual que los demás 43 Estados miembros de la CEAC, se había comprometido en la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 a participar voluntariamente en el CORSIA desde el inicio. Tras manifestar su agrado ante la declaración por muchos otros Estados de su compromiso de hacer lo propio, el Delegado de Dinamarca alentó a los demás a seguir su ejemplo. También reconoció con agradecimiento el apoyo de la industria de la aviación en su conjunto al proyecto de Resolución.

27. Habida cuenta del mensaje de vídeo (P/1) en el que el Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, declaraba que el mundo ya había dejado muy atrás el momento en el que hubieran sido aceptables las medias tintas, el Delegado de los Países Bajos también manifestó su apoyo al proyecto de Resolución, en el que se manifestaban el liderazgo y la responsabilidad necesarias para el porvenir de la aviación y el bienestar de las generaciones futuras. Expresó su apreciación a los Delegados de Sudáfrica, México, Sierra Leona, Kenya, Nigeria, Seychelles, Burkina Faso y otros por sus intervenciones alentadoras en apoyo del proyecto de Resolución, y reiteró que ese texto había logrado un equilibrio equitativo entre los diversos intereses y posturas de los Estados que habían sido debatidos durante los últimos años. El Delegado de los Países Bajos subrayó que el texto tomaba en consideración la diferenciación, así como los exámenes periódicos destinados a permitir el perfeccionamiento del CORSIA según se considerase oportuno a tenor de los resultados de esos exámenes.

28. El Delegado de los Países Bajos reconoció las solicitudes de varios Estados de participar en el desarrollo de los elementos técnicos del CORSIA, en particular la solicitud de Chile en la nota WP/428. Al señalar que el enfoque vigente en el CAEP daba lugar a la participación activa de todos los Estados, incluso los que no eran miembros del CAEP, ofreció la asistencia de los Países Bajos para identificar modos de hacer que ese enfoque funcionara en la práctica. El Delegado de los Países Bajos también reconoció que el apoyo técnico era una condición importante para que varios Estados pudieran participar en el plan, como lo había manifestado Indonesia en particular en la nota WP/211, Revisión núm. 1, y puso de relieve que su Estado estaba investigando medios prácticos para aportar ese apoyo (económico o en especie).

29. Por último, el Delegado de los Países Bajos afirmó que el proyecto de Resolución constituía un texto equilibrado, que se habían cumplido las condiciones necesarias para hacer que el plan mundial de MBM funcionara, y que existía claridad en la información relativa a sus consecuencias en términos económicos y de eficacia medioambiental. Afirmó que, por consiguiente, nada impedía que el Comité Ejecutivo recomendara a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución presentado en la nota WP/52.

30. El Delegado de Estonia, al sumarse al Reino Unido, Suecia, Portugal y los otros muchos Estados que habían tomado la palabra para dar su apoyo al proyecto de Resolución, señaló que el hecho de que 62 Estados que representaban el 83% de la actividad aeronáutica internacional hubieran declarado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio era un claro indicio de que la Resolución se podía adoptar sin ningún cambio. Instó a todos los Estados que aún no lo habían hecho a que efectuaran una declaración similar antes de la conclusión de la Asamblea.

31. El Delegado de Croacia manifestó su firme apoyo a la adopción del proyecto de Resolución en su forma actual, habida cuenta de que representaba un claro compromiso que coadyuvaría en el logro de los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación. Señaló que Croacia se enorgullecía de compartir el compromiso que todos los Estados de la CEAC adquirieron por la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio. Al felicitar a todos los demás Estados que habían declarado su intención de unirse



voluntariamente al plan desde su inicio, el Delegado de Croacia hizo un llamamiento a otros Estados que estuvieran en condiciones de hacerlo a efectos de que siguieran este ejemplo.

32. Como complemento a su anterior intervención (EX/3), el Delegado de la Argentina expresó su apoyo a la nota WP/428, en la que Chile pedía que la información pertinente relativa al futuro trabajo técnico del CAEP se pusiera a disposición de todos los Estados miembros, en particular la correspondiente a MRV, EUC y los registros. Si bien tenía presente que el Comité había decidido suspender su examen del proyecto de *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/49) hasta que se hubieran concluido los debates relativos a la cuestión de un plan mundial de MBM, deseaba hacer constar su acuerdo con los Delegados del Perú y de Bolivia (Estado Plurinacional de), entre otras cosas, a efectos de que los *Principios rectores para el diseño y la implantación de las medidas basadas en el mercado para la aviación internacional (MBM)* expuestos en el Anexo a la Resolución A38-18 de la Asamblea se deberían incorporar, como Anexo, al proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM contenido en la nota WP/52, habida cuenta de que aportaban apoyo conceptual al CORSIA.

33. El Delegado de Papua Nueva Guinea manifestó su pleno apoyo al referido proyecto de Resolución, habida cuenta de que proseguían los trabajos para el logro del objetivo mundial al que se aspiraba de un crecimiento neutro en carbono en las emisiones de la aviación a partir de 2020. Puso de relieve que era una solución de compromiso ponderada, prudente y bien equilibrada, en particular para los PEID del Pacífico que se enfrentaban al cambio climático. Al observar con reconocimiento del Párrafo 7 d) de la parte dispositiva del proyecto de Resolución, que eximía a los PEID, así como a los PMA y los PMASL, de la segunda fase obligatoria del CORSIA, el Delegado de Papua Nueva Guinea puso de relieve que, ello no obstante, su Estado tenía la intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio.

34. Tras poner énfasis en que el cambio climático constituía una preocupación mundial común, y que los esfuerzos para hacerle frente revestían fundamental importancia, el Delegado de la República Unida de Tanzania manifestó su firme apoyo al proyecto de Resolución, que se había formulado por medio de intensos debates celebrados con los Estados y la industria de la aviación en distintos foros con vistas a lograr un consenso. Al señalar que algunos elementos del CORSIA aún estaban en proceso de desarrollo, subrayó la necesidad de finalizarlos y de encarar las preocupaciones que se habían manifestado respecto de la importancia de un aumento en la participación en el plan mundial de MBM. El Delegado de la República Unida de Tanzania felicitó a todos aquellos Estados que habían anunciado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio.

35. También el Delegado de Eslovaquia se sumó al apoyo al proyecto de Resolución. Tras observar que contaba igualmente con el apoyo de la industria de la aviación, que sería la más afectada por la implementación del CORSIA, puso de relieve que había llegado el momento en que los Estados debían llegar a un consenso al respecto.

36. Al subrayar la índole drástica del cambio climático, el Delegado de Togo se refirió al aumento en las temperaturas, que en algunas zonas superaba el umbral de 1,5°C que se había aceptado en la COP/21 y consagrado en el Acuerdo de París. Puso de relieve la necesidad de que el mundo entero reconociera la importancia de limitar el aumento en la temperatura media mundial a ese umbral, y recalcó que el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM brindaba una oportunidad para encarar el cambio climático y salvaguardar el medio ambiente para las generaciones futuras, y que esa oportunidad no se podía desaprovechar. El Delegado de Togo encomió a todos aquellos Delegados que se habían pronunciado a favor del proyecto, en particular los Delegados de Sudáfrica, Burkina Faso, Nigeria y Kenya. También manifestó su encomio por la nota WP/412 (la India, China y la Federación de Rusia).

37. Al manifestar su pleno apoyo al proyecto de Resolución plasmado en la nota WP/52, la Delegada de Jamaica señaló que su Estado, que se enfrentaba a diario con la realidad de las consecuencias del cambio climático, estimaba que ese texto sentaba una buena base para avanzar, y que sería un complemento positivo para el Acuerdo de París de 2015. Por añadidura, su adopción aportaría certidumbre al sector de la aviación, un sector de importancia vital para Jamaica habida cuenta de que el turismo era una de sus principales fuentes de ingresos del país.

38. El Delegado de la Federación de Rusia manifestó su firme apoyo a las declaraciones pronunciadas por China, la India y Arabia Saudita, así como a la nota WP/428 en la que Chile pedía que toda la información pertinente relativa al futuro trabajo técnico del CAEP sobre el CORSIA se pusiera a disposición de todos los Estados Miembros, en particular la información correspondiente a MRV, EUC y registros. Seguidamente, señaló a la atención la nota WP/412 (la India, China y la Federación de Rusia) en la que se proponían ciertas modificaciones al proyecto de Resolución, y puso énfasis en que los tres Estados copatrocinadores representaban una proporción considerable de la población mundial. Al poner de relieve la necesidad de alcanzar el consenso en relación con el proyecto de Resolución para poder continuar con eficacia el trabajo relativo al plan mundial de MBM, señaló que su texto actual contenía varios conceptos que aún necesitaban aclaraciones. El Delegado de la Federación de Rusia aseguró a los Delegados de las Islas Marshall y de Mozambique que los cambios que se proponían en la nota WP/412, que daban mayor importancia a los requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> que a los requisitos de compensación, no darían lugar a aumentos adicionales en el nivel del mar como consecuencia del cambio climático. Citó como ejemplo los cambios propuestos al Párrafo 14 de la parte preambular del proyecto de Resolución, destinados a reflejar el Acuerdo de París de 2015, que se revisarían para que rezaran como sigue (véase el párrafo 2.3 de la nota WP/412):

*“Considerando que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y el mecanismo de implantación de las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) en forma voluntaria establecidas en el párrafo del artículo 6 del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI y, a su vez, fomentar el desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo;”*

Al recalcar que los cambios que se proponían no modificaban el significado del Párrafo 14 de la parte preambular, el Delegado de la Federación de Rusia afirmó que deberían sentar la base para los pasos siguientes.

39. El Delegado de Mónaco, tras manifestar el apoyo incondicional de su Estado al proyecto de Resolución según se reflejaba en la nota WP/52, hizo hincapié en que a su soberano, el Príncipe Alberto II, al igual que a otros muchos dirigentes mundiales presentes en la Asamblea, le preocupaba el futuro del planeta y esperaba que se adoptara un plan mundial eficaz y pragmático de MBM para la aviación internacional. Observó que la Asamblea encaraba un desafío histórico, y subrayó que, si bien las modificaciones del proyecto de Resolución que se proponían en la nota WP/412 no carecían de sustancia, si la Asamblea continuaba centrando su atención en todas las cuestiones pendientes estaría eludiendo sus responsabilidades, como ya lo había hecho durante el 38º período de sesiones, en 2013. El Delegado de Mónaco señaló que los debates en curso ponían de manifiesto que el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 era un texto consensuado que contaba con el apoyo de un muy gran número de Delegados. Advirtió que el fallo en alcanzar una decisión sobre un plan mundial de MBM representaría un terrible fracaso para la Asamblea y la OACI en su enfrentamiento con problema mundial de las emisiones de la aviación, que tan solo ellas podían resolver. El Delegado de Mónaco concluyó su intervención con un llamamiento a los Delegados a efectos de que estuvieran a la altura de sus responsabilidades conjuntas y afrontaran el problema con ambición y valentía.

40. El Delegado de la República Dominicana señaló que su Estado estaba comprometido con la protección del medio ambiente, y por tanto apoyaba el proyecto de Resolución en la forma contenida en la nota WP/52, que representaba la culminación de los esfuerzos de la Organización a lo largo de los tres últimos años para elaborar un texto de consenso por medio de consultas multilaterales y bilaterales, los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) de la OACI y la reciente reunión del Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM. Al reiterar la necesidad de que la OACI transmitiera un mensaje positivo y claro a la comunidad internacional, puso de relieve que el proyecto de Resolución de referencia brindaba una excelente oportunidad de hacerlo, ya que consagraba el compromiso de la Asamblea con la protección del medio ambiente mediante el establecimiento de un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

41. El Delegado del Sudán manifestó su encomio y apoyo a los esfuerzos incansables de la OACI para proteger el medio ambiente, en particular los relativos a la lucha contra el cambio climático. Al hacer referencia al mencionado proyecto de Resolución, indicó que el Sudán compartía la postura de Qatar respecto del reconocimiento de quienes actuaran con prontitud en los elementos de diseños del CORSIA (WP/182) (EX/3), y respaldó las intervenciones de los Delegados de Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Egipto y Sudáfrica.

42. Al manifestar su pleno apoyo al proyecto de Resolución, el Delegado de Madagascar reiteró que constituía un buen texto de compromiso para lograr progresos en la lucha contra el cambio climático mediante la implementación del CORSIA.

43. Tras señalar que su Estado también apoyaba el proyecto de Resolución, el Delegado de la República de Corea puso de relieve su intención de participar de forma voluntaria en el CORSIA desde su inicio e invitó a otros Estados a hacer lo propio, dentro de los esfuerzos en curso para lograr el objetivo mundial al que se aspiraba de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020.

44. El Delegado de Chequia se refirió al convencimiento de su Estado de que a todos interesaba que la Asamblea adoptara un plan mundial de MBM para la aviación que fuera efectivo, y que el proyecto de Resolución en el que se incorporaba el concepto del CORSIA representaba la mejor solución para lograr ese objetivo, puesto que era el resultado de unos debates difíciles pero abiertos y sinceros, y constituía un texto de compromiso prudente y equilibrado que reflejaba los intereses de los muchos Estados y otras partes interesadas afectados por la cuestión. Al advertir que la reapertura de los debates sobre el texto de la Resolución podría resultar en una distorsión del equilibrio y la eficiencia del tan cuidadosamente elaborado concepto del CORSIA, afirmó que el enfoque más adecuado que podría aplicar la Asamblea era el de respaldar y adoptar el proyecto de Resolución tal como se presentaba en la nota WP/52.

45. Al manifestar su pleno apoyo a la avenencia reflejada en el proyecto de Resolución, el Delegado de Ghana subrayó que todos los Estados, tanto los desarrollados como los Estados en vías de desarrollo, eran responsables de la protección del medio ambiente en beneficio de la posteridad. Afirmó que los Estados contribuirían con todas sus capacidades al éxito en la implementación del CORSIA.

46. El Delegado de Letonia también expresó su apoyo al proyecto de Resolución, y reiteró que este era un texto de compromiso equilibrado alcanzado entre Estados con unos intereses y niveles de desarrollo económico diferentes. Se enorgulleció del compromiso adquirido mediante la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 por su Estado y los demás 43 Estados miembros de la CEAC de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, y señaló complacido que muchos otros Estados se habían comprometido a hacer lo propio.

47. La Delegada de Rumania también manifestó su apoyo al proyecto de Resolución, y reiteró que era de interés general adoptar el proyecto de plan mundial de MBM. Puso de relieve que se trataba de una decisión importante y esperada en el contexto de la historia de la aviación, y que los Delegados deberían recorrer juntos el camino hacia esta nueva era. Al recordar el compromiso adquirido por su Estado en virtud de la Declaración de Bratislava de participar de forma voluntaria en el CORSIA desde su inicio, la Delegada de Rumania instó enérgicamente a otros Estados a que hicieran lo propio.

48. El Delegado de Guatemala señaló el firme apoyo de su Estado al plan mundial de MBM expuesto en el proyecto de Resolución como solución de compromiso que se podría ajustar durante los exámenes periódicos previstos de la implementación del plan, e instó a otros Estados que también lo apoyaran. Puso de relieve que Guatemala había manifestado su intención de participar de forma voluntaria en el CORSIA desde su inicio, y estaba comprometida con el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); que era uno de los Estados signatarios del Acuerdo de París de 2015, y que ocupaba la décima posición entre los países más afectados por los fenómenos meteorológicos extremos durante el período comprendido entre 1995 y 2014, según el Índice mundial de riesgo climático de 2016. El Delegado de Guatemala subrayó que su Estado apoyaba firmemente todas las medidas que pudieran dar lugar a mejoras en el medio ambiente mundial.

49. El Delegado de Guatemala también reiteró la petición incluida en la nota WP/225 (EX/2) relativa a un mayor nivel de representación de los Estados miembros de la CLAAC en el CAEP y sus diversos grupos de trabajo, entre ellos el equipo de tareas de MBM mundiales (GMTF). Señaló que Guatemala, uno de los Estados que había manifestado su apoyo a la inclusión de la expresión “reducción” en el acrónimo del CORSIA, respaldaba la anterior propuesta de Colombia, a tenor de la cual un porcentaje de los ingresos obtenidos de la adquisición por el explotador de la aeronave de unidades de emisión generadas por ese plan se destinaría específicamente a las actividades de reducción de emisiones desarrolladas en el sector de la aviación. Al señalar que, si bien en ese momento las emisiones de la aviación internacional representaban menos del 2% del total de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>, afectaban efectivamente a la totalidad de la comunidad internacional, el Delegado de Guatemala subrayó que la única forma de minimizar su impacto consistía en contar con un mecanismo eficiente de compensación y reducción del carbono, es decir, el CORSIA, según se exponía en el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52.

50. El Delegado de Lituania declaró que su Estado acogía complacido el CORSIA como medio para mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional de manera económica, y que en virtud de la Declaración de Bratislava de 3 de septiembre de 2016 estaba comprometido a participar en él de forma voluntaria desde el inicio, como también lo estaban el resto de los Estados miembros de la CEAC. Al poner de relieve la importancia del compromiso adquirido por varios otros Estados fundamentales en la esfera de la aviación, en particular los Estados Unidos, el Canadá, México, Indonesia y Tailandia, de participar de manera voluntaria en el CORSIA desde el principio sobre la base del referido proyecto de Resolución, el Delegado de Lituania recalcó que ello demostraba que el texto era aceptable para muchos Estados, y que por ende no debería volver a abrirse a examen. Insistió en que la Asamblea tenía ante sí una oportunidad única para adoptar una decisión histórica, y que cabía esperar fuera sostenible en el largo plazo, sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional mediante la adopción del proyecto de Resolución según se presentaba en la nota WP/52, con lo cual contribuiría al logro de los objetivos en materia de reducción del cambio climático mundial que se habían convenido en la COP/21 en París en 2015.

51. Al manifestar su firme apoyo al proyecto de Resolución en tanto que conjunto de medidas equitativo y equilibrado, el Delegado de Luxemburgo subrayó que su adopción por la Asamblea enviaría un mensaje claro a la comunidad internacional a efectos de que era un proyecto ambicioso y

responsable, ya que constituía el mejor texto de avenencia posible correspondiente a la importante cuestión de un plan mundial de MBM para la aviación internacional.

52. La Delegada del Paraguay señaló que su Estado apoyaba firmemente el proyecto de Resolución, habida cuenta de que era un texto equilibrado e incluía una fase piloto para el CORSIA, amén de un mecanismo para el examen periódico de los resultados de la implementación del plan.

53. El Delegado de Chipre, al manifestar también su pleno apoyo al proyecto de Resolución, reiteró que constituía una propuesta equilibrada para el logro del mejor objetivo común para la aviación y para el medio ambiente.

54. El Delegado de Malta también manifestó su apoyo al proyecto de Resolución, habida cuenta de que era un texto de avenencia respecto de un conjunto equilibrado de medidas.

55. Al sumarse al respaldo manifestado por el proyecto de Resolución, el Delegado del Ecuador puso de relieve que este reflejaba los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional consagrados en el Convenio de Chicago, así como el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales, estipulado en la CMNUCC y el Acuerdo de París, y puso de relieve la necesidad del respeto debido de estos principios durante la implementación del CORSIA. También puso énfasis en la importancia de utilizar la implementación por fases para el CORSIA y de respetar el principio de participación voluntaria. El Delegado del Ecuador recalcó asimismo que el CORSIA era necesario para el logro del objetivo mundial al que se aspiraba de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020.

56. El Delegado de Rwanda sumó su voz a las de los oradores que le habían precedido al manifestar su apoyo al proyecto de Resolución, que reflejaba el trabajo importante y arduo desarrollado bajo el liderazgo de la OACI y estaba en consonancia con el Acuerdo de París de 2015, que su Estado había ratificado.

57. Al añadir el firme apoyo de su Estado al proyecto de Resolución, el Delegado de Albania observó que parecía haberse logrado un consenso al respecto.

58. El Observador de la ICSA manifestó su agradecimiento al Presidente del Comité Ejecutivo por haber reconocido anteriormente (EX/3) la presentación por la ICSA de la nota WP/206 [*ICAO's global market-based measure (GMBM)*]. Indicó que la ICSA se sentía alentada por el compromiso que estaban demostrando un gran número de Estados y de organizaciones internacionales, así como la industria de la aviación, todos los cuales consideraban que era posible lograr un acuerdo efectivo sobre un plan mundial de MBM en esta Asamblea. Al recordar que en la tercera sesión del Comité (EX/3) la Secretaria Ejecutiva de la CMNUCC había puesto de relieve la necesidad de que todos los países y todos los sectores reforzaran su ambición al esforzarse por limitar el aumento de la temperatura media mundial a un máximo de 1,5°C, según se había acordado en la COP/21 en París, el Observador de la ICSA afirmó la necesidad de contar con un plan mundial de MBM para la aviación internacional que entrañara el máximo posible de integridad medioambiental.

59. Al observar que el proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52 era un conjunto de medidas que reflejaba el compromiso logrado en un espíritu de cooperación, el Observador de la ICSA puso de relieve que ese espíritu debería evitar comprometer la integridad medioambiental. Con ello en mente, subrayó los puntos siguientes:

- la ICSA acogía complacida los exámenes periódicos de la implementación del CORSIA, ya que consideraba que constituían un elemento importante que brindaba la oportunidad de lograr en el futuro un descenso progresivo del límite de las emisiones, en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París de 2015;
- se había de proteger la integridad del límite de las emisiones; no deberían existir precios máximos que incidieran en esos límites. A la ICSA le preocupaba la posibilidad disponible para los Estados de dejar de participar;
- las reducciones de las emisiones no deberían ser objeto de un doble recuento respecto de otras obligaciones;
- cualquier acuerdo relativo a la diferenciación debería ser duradero, contar con una amplia aceptación y reflejar las emisiones históricas de los Estados desarrollados, y también brindar unos incentivos sólidos para las líneas aéreas en relación con las reducciones de emisiones internas del sector;
- el CORSIA solamente debería alentar el empleo de biocombustibles que redujeran las emisiones sobre una base de ciclo de vida neto y que cumplieran con los criterios de sostenibilidad, comprendido un valor bajo de cambio indirecto de utilización de la tierra;
- las unidades de emisiones deberían dar lugar a unas reducciones de emisiones permanentes reales y verificables y dar apoyo al desarrollo sostenible, con exclusiones para aquellas que no pudieran aportar las pruebas correspondientes.

60. El Observador de la ICSA señaló que tras la adopción del Acuerdo de París de 2015 el mundo entero tenía la mirada puesta en la OACI, y que la credibilidad de la Organización dependía de su capacidad de llegar a un resultado satisfactorio en esa Asamblea respecto de un plan mundial de MBM para la aviación internacional. Puso de relieve que esta oportunidad, si se aprovechara, constituiría un hito histórico, como ya lo habían indicado algunos oradores que le habían precedido. Con referencia al párrafo 2.1 de la nota WP/206, el Observador reiteró la conclusión de la ICSA de que había llegado el momento para la OACI de presentar un plan mundial de MBM que cumpliera con el objetivo que la Organización se había fijado – un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 – y que fuera equitativo, transparente y aplicable; que entrañara un elevado grado de integridad medioambiental; y que aportara una plataforma duradera para la consolidación a lo largo del tiempo de los objetivos a los que aspiraba la OACI.

61. El Observador del ACI expresó un apoyo pleno a la nota WP/153, Revisión núm. 1, en la que la IATA exponía sus puntos de vista en cuanto a las consecuencias económicas de un mecanismo mundial de compensación del carbono, así como a las notas WP/155, Revisión núm. 1, y WP/413, en las que el ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA exponían sus opiniones, respectivamente, sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional y la participación voluntaria en este. Puso de relieve que la industria de la aviación estaba unida en su apoyo a la implementación del CORSIA como plan mundial de MBM para la aviación internacional. El Observador del ACI anunció complacido que la 26ª Asamblea General Mundial del ACI, celebrada el 27 de septiembre de 2016, había aprobado una resolución en la que manifestaba su apoyo a la implementación del CORSIA. El ACI estaba firmemente convencido de que el CORSIA representaba la mejor forma de proceder para la industria de la aviación en su conjunto. El sector aeroportuario ya estaba cumpliendo con la parte que le correspondía al hacer uso del programa de créditos de carbono aeroportuarios, que había obtenido el reconocimiento de la OACI y la CMNUCC bajo la forma de un memorando de entendimiento. Su nota de información WP/429 sobre la contribución de los aeropuertos a la protección del medio ambiente contenía explicaciones adicionales acerca de las responsabilidades medioambientales del ACI, que esperaba con interés la colaboración continuada con la OACI y con otras partes interesadas de la industria de la aviación para encarar su responsabilidad medioambiental colectiva. Por último, el Observador del ACI reiteró la disposición, voluntad y capacidad de la industria de la aviación respecto de esa colaboración.

62. Al resumir las deliberaciones, el Presidente del Comité Ejecutivo observó que 87 Delegados habían manifestado su apoyo al proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional que el Consejo había propuesto en la nota WP/52, que en la estimación de todos ellos reflejaba un delicado equilibrio de los distintos puntos de vista de los Estados y constituía un conjunto de medidas de compromiso aceptable. Cuatro Delegados no habían dado su acuerdo al proyecto de Resolución; otros cuatro no estaban seguros de si hacerlo o no y basarían su decisión en las posibles enmiendas de su redacción. Puso de relieve que por el momento 62 Estados habían indicado su intención de participar de forma voluntaria en el CORSIA desde su inicio.

63. El presidente del Consejo Ejecutivo recordó que algunas de las notas presentadas bajo la Cuestión 22 incluían propuestas de enmiendas, o de enfoque alternativo, relativas a algunas disposiciones específicas del referido proyecto de Resolución. Al observar que algunas otras notas ponían de relieve la importancia de la creación de capacidad y la asistencia a los Estados para la implementación de un plan mundial de MBM, puso de relieve que el proyecto de Resolución incluía disposiciones específicas que se ocupaban de esos aspectos de la implementación. A ese respecto, el Presidente indicó que el Comité acogía con beneplácito la nota WP/248, en la que el Banco Mundial esbozaba sus intenciones de prestar su apoyo a las actividades de creación de capacidad relativa a la implementación de un plan mundial de MBM, entre ellas el establecimiento del sistema de MRV y registros.

64. En relación con la solicitud de Chile en la nota WP/428 a efectos de que se pusiera a disposición de todos los Estados Miembros la información pertinente relativa al futuro trabajo técnico del CAEP sobre el CORSIA, en particular la información relativa a MRV, EUC y registros, el Presidente indicó que a su entender el Consejo ya había decidido que se divulgaría más información sobre el progreso del CAEP respecto de ese trabajo, y que la Secretaría identificaría la mejor manera de facilitar que todos los Estados interesados obtuvieran la condición de observadores y designaran a sus expertos para participar en las labores relacionadas con el CORSIA. Puso de relieve que, habida cuenta de que la cuestión entrañaba aspectos administrativos correspondientes al CAEP, esta no se debería deliberar en la Asamblea.

65. El Presidente observó que el Comité reconocía el trabajo realizado por el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente, el Grupo de alto nivel, el Grupo de alto nivel sobre un plan mundial de MBM y la reunión oficiosa del grupo de amigos del Presidente, así como las aportaciones técnicas de los expertos previas a que el Consejo finalizara el texto del proyecto de Resolución contenido en el Apéndice B de la nota WP/52. Al observar que, como se indicaba en la Sección 2 de la nota WP/52, había algunas cuestiones pendientes que aún se podrían someter a consideración con miras a la mejora de ese texto, advirtió que cualquier cambio drástico que se introdujera en él socavaría su delicado equilibrio y también su aceptabilidad como conjunto de avenencia. Los únicos cambios que cabría aceptar serían aquellos que no incidieran en el inmenso apoyo de gran alcance que había obtenido el proyecto de Resolución. El Presidente indicó que, por consiguiente, él mismo y el Presidente del Consejo evacuarían consultas oficiosas con algunos Estados y grupos de Estados en relación con posibles mejoras en la redacción del proyecto de Resolución que no repercutieran en ese apoyo, y que en una sesión subsiguiente del Comité Ejecutivo (EX/10) propondría modificaciones específicas del texto del proyecto de Resolución que hubieran merecido una aceptación general. Hizo un llamamiento a los Delegados a efectos de que se centraran en las cuestiones fundamentales y que apoyaran, en la medida de lo posible, el texto del proyecto de Resolución según aparecía en el Apéndice B de la nota WP/52.

**Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política**

*Aprobación de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*

66. El análisis de esta cuestión del orden del día estuvo precedido por las declaraciones de varios Delegados y de la Secretaria General de la OACI relativas a la aprobación unánime de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación* en la 7775ª sesión del Consejo de Seguridad, celebrada el 22 de septiembre de 2016.

67. El Delegado del Reino Unido recordó que la Resolución 2309 había contado con el copatrocinio de una amplia gama de Estados, y había sido aprobada por unanimidad por todos los Miembros del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Tras señalar que la Secretaria General de la OACI estuvo presente en la reunión ministerial e informó a esta acerca de la función y las labores de la OACI en la esfera de las amenazas y los riesgos para la seguridad de la aviación civil, indicó que quizás desearía presentar sus puntos de vista al Comité Ejecutivo. Tras observar que la Resolución 2309 había creado un contexto útil para los debates en curso, el Delegado del Reino Unido señaló que tenía su origen en la necesidad de luchar contra la creciente amenaza que la actividad terrorista representaba para la aviación. Los acontecimientos recientes habían puesto de manifiesto que la aviación seguía siendo un blanco atractivo y emblemático para los terroristas, y que a medida que esa amenaza evolucionaba podía abarcar una zona geográfica más amplia y una gama de métodos más extensa. En la actualidad, cabía considerar que los actos de terrorismo constituían la amenaza más grave para la seguridad de la aviación civil internacional y su futuro desarrollo. Por consiguiente, constituían una amenaza para el desarrollo de la prosperidad de los Estados así como para su seguridad nacional, y ninguna esfera quedaba fuera del alcance de los terroristas y su empeño por descubrir deficiencias en el sistema mundial de seguridad de la aviación. Por todo ello, la semana anterior los Estados se habían reunido en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para hacer constar la urgencia de esta cuestión, necesitada de una acción urgente a los más altos niveles, tanto nacionales como mundiales, mediante la aprobación de la Resolución 2309.

68. Al señalar a la atención el texto de la Resolución 2309 y el impulso político subyacente, el Delegado del Reino Unido recalcó que el Consejo de Seguridad reconocía sin ambages la función esencial que incumbía a la OACI, en su calidad de organismo especializado competente de las Naciones Unidas, en la lucha contra las amenazas terroristas a la aviación civil internacional. Exhortó a los Estados a tomar medidas tanto en el plano nacional como por conducto de la OACI. Por consiguiente, el Delegado del Reino Unido sugirió que, en sus deliberaciones sobre el marco global y la estrategia en materia de seguridad de la aviación de la OACI para el siguiente trienio, el Comité Ejecutivo se enfrentara al desafío y aprovechara en ese contexto el impulso político creado por la Resolución 2309. Indicó que entre las medidas que la OACI debería adoptar se contaba el desarrollo de un nuevo Plan global de seguridad de la aviación (GASeP) que se derivara de la Estrategia Global de la OACI sobre Seguridad de la Aviación (ICASS) y la sustituyera, a tenor de la propuesta del Consejo reflejada en las notas WP/14 y WP/15. Esta medida se había de llevar a cabo con cierto grado de urgencia y con la estrecha participación de los Estados. El marco global expuesto en la nota WP/15 aportaba una vía indicativa para proceder que permitía elaboraciones y mejoras. No obstante, el Delegado del Reino Unido advirtió del riesgo de centrarse excesivamente en los planes y estrategias relativos a la seguridad, ya que a pesar de su importancia no eran sino medios para lograr un fin. Tras poner de relieve que los planes documentados por sí solos no aportarían seguridad a los ciudadanos, recalcó la necesidad de mantener bajo examen las políticas y los procedimientos para encarar unas amenazas en constante cambio. El Delegado del Reino Unido subrayó que en realidad, y como se reconocía en la Resolución 2309, la cuestión fundamental era el vacío entre la existencia de un plan de seguridad y la prestación de seguridad efectiva sobre el terreno. Esa era la cuestión principal que se habría de abordar a lo largo del trienio siguiente, tanto en el plano



nacional como en el mundial, al adoptar medidas contra la creciente amenaza del terrorismo. Puso énfasis en que esa cuestión se había de destacar por encima de todas las demás si se deseaba llegar a contar con un GAsEP pertinente que respondiera al desafío planteado a los Estados por sus dirigentes políticos por conducto de las Naciones Unidas.

69. El Delegado de Nueva Zelanda manifestó el apoyo de su Estado a la Resolución 2309, y señaló que los vínculos aéreos eran fundamentales para este, ya que más del 99% de sus visitantes internacionales llegaban por vía aérea y aproximadamente un 15% de sus exportaciones se transportaban por esta vía. Por consiguiente, la seguridad de la aviación civil internacional era un asunto de fundamental importancia para Nueva Zelanda. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ya había tomado medidas respecto de los viajes de los combatientes terroristas extranjeros, incluso mediante la restricción de su acceso a las aeronaves como medio de transporte. Sin embargo, los recientes atentados habían demostrado que la aviación seguía siendo un blanco atractivo para los terroristas y que los adelantos en la tecnología hacían más difícil detectar los riesgos de atentados terroristas contra la aviación. Era esencial que la comunidad internacional se mantuviera alerta para poder asegurar que las normas internacionales se ajustaran a un entorno de amenazas en constante evolución.

70. El Delegado de Nueva Zelanda alentó a los Delegados de los Estados miembros de la OACI, reunidos ahora durante su Asamblea trienal, a reflexionar sobre las opiniones colectivas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas durante sus deliberaciones. Puso de relieve que la OACI era el foro principal para la mejora de los procedimientos relativos a la seguridad en la aviación, y que merecía el apoyo de la comunidad internacional. Nueva Zelanda apoyaba un enfoque a la seguridad en la aviación basado en los riesgos y adaptado a distintas circunstancias; ello era especialmente importante para los Estados con capacidades limitadas y perfiles de riesgo menos marcados, entre los que se contaban los muchos PEID de la Región de Asia y el Pacífico. El Delegado de Nueva Zelanda subrayó que carecería de sentido esperar de un PEID los mismos sistemas y metodologías respecto de la seguridad de la aviación que de un Estado desarrollado. Al recalcar que el acuerdo respecto de las normas solo era un primer paso, señaló que la tarea más difícil e importante consistía en velar por la implementación eficaz de las normas. Por tanto, Nueva Zelanda celebraba la aprobación de la Resolución 2309, en la que se hacía un llamamiento a la colaboración internacional, incluida la provisión de asistencia técnica, para abordar las amenazas que los atentados terroristas representaban para la paz y la seguridad.

71. El Delegado de Francia señaló que su Estado, en su capacidad de miembro permanente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, respaldaba firmemente la Resolución 2309 y su condena de los atentados terroristas contra la aviación civil, y prestaba pleno apoyo a la OACI en esa esfera. Francia estaba convencida de la importancia de una acción decisiva por la OACI para mejorar permanentemente la protección del transporte aéreo sin dejar de velar por su desarrollo y sostenibilidad. Al señalar que en la Resolución 2309 el Consejo de Seguridad había manifestado su apoyo a la OACI y su confianza en la Organización, la Secretaria General y su equipo, el Delegado de Francia recaló que, como siempre, la Secretaría General contaría con el apoyo de Francia para el logro de esta misión difícil pero gratificante.

72. Al brindar información complementaria, la Secretaria General recordó que el Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Embajador de Nueva Zelanda, le había invitado a formular esa exposición informativa el 22 de septiembre de 2016, dentro del marco del Acuerdo de 1947 entre la OACI y las Naciones Unidas, y en particular del Artículo VII sobre asistencia al Consejo de Seguridad. Señaló que la OACI era una de las 38 entidades integrantes del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo, de las Naciones Unidas, entidad que daba apoyo a la implementación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo. La exposición informativa formulada por la Secretaria General al Consejo de Seguridad había guardado relación con las cuestiones siguientes: las amenazas y los riesgos de seguridad para la aviación civil; el liderazgo de la

OACI por medio del establecimiento de normas, y la auditoría y asistencia conexas; las prioridades de la OACI en materia de seguridad de la aviación en los planos nacional e internacional; y la necesidad de que la OACI continuara su prestación de asistencia a los Estados para el afianzamiento de la seguridad de la aviación dentro del marco de su iniciativa *Ningún país se queda atrás*. Al poner énfasis en la recepción positiva de su exposición informativa por el Consejo de Seguridad, la Secretaria General observó que entre sus 15 miembros, el Sr. Boris Johnson, Secretario de Estado de Relaciones Exteriores y de la Commonwealth, del Reino Unido, el Sr. Jeh Johnson, Secretario de Seguridad Interior de los Estados Unidos, y otros siete Ministros, además de otros representantes de los Estados, encomiaron el trabajo realizado por la OACI. En sus declaraciones, los Miembros del Consejo de Seguridad señalaron que la aviación civil seguía siendo un blanco atractivo para los terroristas, y convinieron en que se había de incrementar la cooperación con miras al fortalecimiento permanente de la seguridad en toda la red aérea mundial, al amparo del marco aportado por la OACI y el Convenio de Chicago. Convinieron en la importancia de la puesta en común de la información, así como de la cooperación en la creación de capacidad y la asistencia técnica.

73. Ese mismo día, el 22 de septiembre de 2016, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó por unanimidad la Resolución 2309 (2016) sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación*, en la que, entre otras cosas, exhortaba a los Estados a que colaborasen en el seno de la OACI para asegurar que sus normas de seguridad se revisaran y adaptaran para hacer frente de manera efectiva a la amenaza que representan los atentados terroristas contra la aviación civil; fortalecieran y promovieran la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS) en el Anexo 17; y ayudaran a la OACI a seguir mejorando los programas de auditoría, desarrollo de la capacidad y formación a fin de apoyar su aplicación. Por medio de esa Resolución, el Consejo de Seguridad también instó a los Estados que pudieran hacerlo a que prestaran asistencia en el desarrollo de la capacidad, comprendidas la formación y las transferencias de tecnología, a fin de que otros Estados pudieran cumplir con sus obligaciones en virtud de la Resolución. Instó a todos los Estados a asegurar que todos sus ministerios y organismos competentes, y otras entidades de ámbito nacional, colaboraran juntos, y alentó a que prosiguiera la cooperación entre la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo para determinar deficiencias y factores de vulnerabilidad relacionados con la seguridad de la aviación.

74. La referida exposición informativa de la Secretaria General, al igual que la adopción de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas durante la reunión ministerial del segmento de alto nivel de la Asamblea General anual de las Naciones Unidas, habían sido objeto de amplia cobertura en los medios de comunicación.

75. La Secretaria General puso de relieve que un aspecto importante del trabajo de la OACI relacionado con la seguridad de la aviación entrañaba la movilización de la voluntad política para la mejora de las capacidades nacionales. La atención puesta en esa cuestión por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas serviría para consolidar los esfuerzos de la comunidad mundial relativos a la seguridad de la aviación, y alentaría un compromiso político intensificado por la implementación efectiva de las normas de la OACI relativas a la seguridad y el apoyo a la asistencia técnica por la Organización a los estados que la necesitaran.

76. A continuación de estas declaraciones de apoyo a la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Comité Ejecutivo dio inicio a su análisis de la Cuestión 16 sobre la base de cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo, a saber: WP/14 [*Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)*]; WP/15 [*Establecimiento de un Plan global para la seguridad de la aviación*]; WP/16 [*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*]; y WP/17 [*Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*].

### ***Marco global***

#### *Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)*

77. La Secretaría General presentó la nota WP/14, en la que se reseñaban los principales logros en el marco de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) y se ponían de relieve algunas de las principales actividades realizadas por la OACI bajo cada esfera estratégica. En la nota también se reconocía la importancia de tomar en consideración durante el desarrollo del GAsEP las valiosas experiencias adquiridas durante la implementación de la ICASS. Se invitó a la Asamblea a: a) aprobar la continuación de la ICASS como estrategia principal de la OACI para el Programa de seguridad de la aviación durante el trienio 2017-2019, en espera de la aprobación del GAsEP, momento en el cual este plan sustituiría a la ICASS; y b) instar a los Estados a que siguieran aportando contribuciones voluntarias para apoyar el programa de trabajo de la OACI sobre seguridad de la aviación.

#### *Creación de un plan mundial de seguridad de la aviación (GAsEP)*

78. Seguidamente, la Secretaría General presentó la nota WP/15, en la cual el Consejo proponía el desarrollo de un GAsEP que respondería a la necesidad de los Estados y regiones que desarrollaban actividades de mejora de la seguridad de la aviación, mediante una serie de objetivos y metas acordados internacionalmente. En la nota se proponía que el futuro marco de seguridad de la aviación pasara de la ICASS, centrada en la OACI, a una metodología en la que estuvieran definidas las aspiraciones y responsabilidades comunes de todos los Estados. Se invitó a la Asamblea a: encargar al Consejo que continuara el desarrollo del GAsEP basándose en objetivos y metas de la aviación claros y colectivos, respaldados por indicadores concretos y mensurables; pidiera a la Secretaría que consultara con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del GAsEP sobre la base de los Apéndices A, B y C; de la nota WP/15; y conviniera en la hoja de ruta y el cronograma propuestos que figuraban en el apéndice D de la nota.

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

79. Al introducir seguidamente la nota WP/16, en la que el Consejo proponía actualizaciones a la Resolución A38-15 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, la Secretaría General señaló que los cambios propuestos reflejaban las novedades sobrevenidas tras el 38º período de sesiones de la Asamblea, y que incluían nuevos textos sobre asuntos, como son: la ampliación de la ICASS al trienio de 2017-2019 hasta que el GAsEP se hubiera terminado de desarrollar y hubiera sido aprobado para su implantación; y la amenaza y el riesgo de atentados en la parte pública y ciberataques así como la posible vulnerabilidad de los sistemas de aeronaves teledirigidas. Se invitó a la Asamblea a adoptar la Declaración consolidada en su versión revisada, que figuraba en el apéndice de la nota WP/16.

#### *Prioridades de la política de seguridad de la aviación para el siguiente trienio*

80. El Delegado de los Estados Unidos presentó la nota WP/177 (*Cultura de seguridad – Evaluación de la aplicación de programas nacionales de seguridad en la aviación civil*). Los Estados miembros de la OACI tenían la responsabilidad de observar las normas de seguridad de la OACI, y a tal efecto, debían evaluar permanentemente los sistemas para velar por la aplicación eficaz de las medidas de seguridad pertinentes. Los Estados Unidos estimaban que la provisión a los Estados de las herramientas necesarias para la evaluación interna de la aplicación de esas medidas en el marco de sus programas nacionales de seguridad de la aviación civil y para el fomento de las mejoras deberían ocupar un lugar de la máxima importancia dentro de las prioridades de la OACI en materia de seguridad para el

siguiente trienio. Además de basarse en los resultados de las auditorías relativas al Enfoque de observación continua – Programa universal de auditoría de la OACI (USAP-CMA) y de otras evaluaciones realizadas en el marco de relaciones industriales y bilaterales, los Estados deberían ampliar sus conocimientos y reforzar su capacidad respecto de la realización de autoevaluaciones y la utilización de información con objeto de hacer frente a deficiencias y vulnerabilidades sistémicas. Ello permitiría a los Estados afrontar con más eficacia las nuevas amenazas y elevar el actual nivel de base de la seguridad de la aviación a escala mundial.

81. En la nota WP/177 se esbozaba el empleo por los Estados Unidos del análisis de causas subyacentes como base fundamental para identificar y abordar las vulnerabilidades en sus sistemas de seguridad de la aviación; se sugería que la OACI diera prioridad a esas técnicas analíticas en sus planes estratégicos de seguridad de la aviación, y también que elaborara material orientativo y de instrucción para fines de autoevaluación. Los Estados Unidos invitaron a la Asamblea a adoptar las siete medidas propuestas en su nota, y se comprometieron a compartir con la OACI sus mejores prácticas, con miras a apoyar los esfuerzos de la Organización para aportar herramientas que asistieran a los Estados miembros en el cumplimiento de las normas de la OACI en materia de seguridad.

82. Como conclusión, el Delegado de los Estados Unidos manifestó firme apoyo a la nota WP/98 presentada por la UE y los Estados miembros de la CEAC y las recomendaciones en ella contenidas.

83. El Delegado de Francia presentó la nota WP/98 (*Prioridades de seguridad de la aviación*), presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC. Habida cuenta de que la amenaza terrorista que enfrentaba la aviación civil era mayor que en cualquier otro tiempo, en particular en lo relativo a las partes públicas de los aeropuertos, los copresentadores pusieron de relieve cuatro prioridades para encarar esa amenaza mundial: la primera era la aplicación plena y sostenible del Anexo 17, una medida fundamental no solo para la seguridad de las operaciones de transporte aéreo sino también para la confianza del público y la capacidad de los proveedores de servicios de navegación aérea para proteger a los ciudadanos y los pasajeros. También constituía un prerrequisito para armonizar a escala internacional las medidas de seguridad y para que los Estados reconocieran mutuamente la equivalencia de sus medidas de seguridad de la aviación.

84. La segunda prioridad correspondía a la cooperación internacional para evaluar una amenaza. Esta cooperación era esencial para velar por que se entendiera la amenaza y se respondiera eficaz y eficientemente, y para asegurar que las medidas adoptadas fueran proporcionales y realistas. La tercera prioridad consistía en la creación de capacidad. Los resultados palpables obtenidos hasta el momento por las iniciativas en materia de creación de capacidad habían sido un tanto dispares en cuanto a eficacia sobre el terreno; algunos Estados habían elevado considerablemente su nivel de cumplimiento de los SARPS del Anexo 17 y otros habían tomado escasas medidas y no habían logrado ningún progreso. Todas las entidades afectadas debían hacer más esfuerzos para mejorar la eficacia de sus medidas. La cuarta prioridad era la eficacia del proceso de auditoría. El propósito del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) de la OACI debería consistir en proporcionar una idea fiable del estado de aplicación de las medidas de seguridad en tierra, y este debería ser un resultado fundamental del proceso de auditoría en virtud del USAP-CMA. Como consecuencia de la mayor disponibilidad de información fiable dimanante de las auditorías internacionales, su alcance y su implantación se deberían someter a examen; además, las inspecciones eran un elemento fundamental para la consolidación de la confianza en la solidez del sistema de seguridad de la aviación de los Estados.

85. Los copresentadores de la nota WP/98 invitaron a la Asamblea a que, al enmendar su Resolución A38-15: a) reafirmara la responsabilidad de los Estados Miembros de aplicar medidas eficaces de seguridad de la aviación en su territorio, teniendo en cuenta la situación cambiante de las

amenazas; b) instara todos los Estados miembros a aplicar plenamente y de manera sostenible los SARPS del Anexo 17 y los del Anexo 9 relacionados con la seguridad, así como a llenar toda laguna urgentemente; c) instar a la Secretaría de la OACI, a los Estados Miembros, organizaciones regionales, socios de la industria y otras partes a trabajar en colaboración, a fin de mejorar la eficacia y la sostenibilidad de las actividades de creación de capacidades; y d) pedir a la Secretaría de la OACI que examinara el alcance y los métodos del actual Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI, con el propósito de asegurarse de que constituyera un medio fiable de garantizar a los Estados miembros, a la industria y a los pasajeros la aplicación eficaz de medidas de seguridad de la aviación en tierra.

## **Ciberseguridad**

86. Acto seguido, la Secretaría General presentó la nota WP/17; en ella, el Consejo proponía un proyecto de Resolución de la Asamblea sobre las formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil, que se había elaborado para responder a la amenaza que planteaban los ciberataques y los ciberincidentes por medio de un enfoque abarcador, transversal y funcional. Sus objetivos eran reafirmar la importancia y urgencia de proteger los sistemas de infraestructura y los datos críticos de la aviación civil contra las ciberamenazas y obtener de la OACI, sus Estados miembros y las partes interesadas de la industria el compromiso de actuar, a fin de dar respuesta al problema de la ciberseguridad en la aviación civil de forma colaborativa y sistemática y de mitigar las amenazas y los riesgos conexos. Se invitó a la Asamblea a adoptar el proyecto de Resolución expuesto en el apéndice de la nota WP/17.

87. Se tomó nota de que la nota WP/236 sobre esta cuestión (*Coordinación del trabajo en materia de ciberseguridad*) presentada por el ICCAIA se había retirado de los asuntos a tratar durante esa sesión, ya que había sido objeto de una revisión y sería analizada por la Comisión Técnica en lugar de por el Comité Ejecutivo.

88. El Delegado de Singapur introdujo la nota WP/175, presentada conjuntamente por los 23 Estados siguientes: Arabia Saudita, Argentina, Bélgica, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Francia, Guyana, La ex República Yugoslava de Macedonia, Namibia, Nauru, Nepal, Nigeria, Países Bajos, Reino Unido, República de Moldova, República Democrática Popular Lao, Santa Lucía, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suiza, y Trinidad y Tabago. Habida cuenta de que las ciberamenazas que enfrentaba el sistema de aviación civil eran una de las principales preocupaciones de todas las partes interesadas del mundo, era crucial que la OACI, las autoridades de seguridad de la aviación, la industria de la aviación y otras partes interesadas del sector civil colaboraran para despertar conciencia acerca de las amenazas y definieran políticas, enfoques y medidas prácticos y sostenibles, incluso en la esfera de la instrucción y la creación de capacidades, para brindar protección contra dichas amenazas y reducir sus repercusiones. Habida cuenta de la interdependencia de las distintas partes que integraban el sistema de la aviación civil mundial, una coordinación estrecha era esencial para enfrentar esos desafíos. El enfoque recomendado por los 23 copatrocinadores estaba en consonancia con el que se exponía en otras notas, en particular en las notas WP/17 (Consejo) y WP/99, Revisión núm. 1 (Estados Unidos y Eslovaquia en nombre de la UE y de los Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL).

89. En la nota WP/175 se invitaba a la Asamblea a: tener en cuenta el contenido de la nota, en especial las posibles medidas de los encargados de la reglamentación y de las partes interesadas para enfrentar las ciberamenazas que pesaban sobre las operaciones de la aviación civil; instar a la OACI a establecer un marco mundial de ciberseguridad para las partes interesadas de la aviación civil; e identificar un órgano dentro de la OACI para que trabajara en el desarrollo del marco mundial y llevara a cabo la coordinación con otros órganos pertinentes de la OACI y otras partes interesadas.

90. El Delegado de Eslovaquia presentó la nota WP/99, Revisión núm. 1, sobre la ciberresiliencia en la aviación, presentada conjuntamente por los Estados Unidos y por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL. Habida cuenta de que la continua exposición de la aviación a nuevas amenazas y ciberamenazas constituía un riesgo permanente para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil y la eficiencia de sus operaciones, era necesario actuar de consuno para encarar las ciberamenazas y responder ante los ciberataques. Esta cuestión de alcance mundial requería una respuesta mundial. Era necesario superar la mentalidad del silencio y encarar las ciberamenazas de forma más homogénea, coherente y exhaustiva para proteger al sistema de aviación en su conjunto. El Delegado de Eslovaquia observó complacido que otros muchos Estados habían hecho un llamamiento en pro de este mismo enfoque amplio en sus notas, en particular en la nota WP/175 presentada por el Delegado de Singapur, que contaba con el pleno apoyo de los copatrocinadores de la nota WP/99, Revisión núm. 1.

91. En la nota WP/99, Revisión núm. 1, se ponía de relieve la necesidad de que todos los Estados entendieran los riesgos de ciberseguridad de forma coherente y sistemática. Se destacaba la posibilidad de promover la conciencia mundial respecto de las ciberamenazas y vulnerabilidades conexas en el sector de la aviación mediante una adaptación de los procesos vigentes, por ejemplo mediante la implantación de instrucción específica para todas las partes interesadas. Además, la información relativa a cualquier ciberincidente o vulnerabilidad, amenaza o patrón conexos se debería poner en común en condiciones de seguridad, ya que ello era fundamental para la promoción de una mejor comprensión de los riesgos de ciberseguridad vigentes. Por añadidura, debería fomentarse un enfoque conjunto a la gestión de los ciberriesgos de la aviación. La OACI debía definir principios comunes para la evaluación de los ciberriesgos así como métodos para su identificación, evaluación y reducción. Estas directrices facilitarían la identificación de amenazas y vulnerabilidades, apoyarían la evaluación de los ciberriesgos y aportarían herramientas para su reducción.

92. En la nota WP/99, Revisión núm. 1, se invitaba a la Asamblea a: a) pedir que la OACI abordara la cuestión de la ciberresiliencia en la aviación civil de manera integral; b) pedir que la OACI y sus Estados miembros promovieran la sensibilización sobre las ciberamenazas y las vulnerabilidades en la aviación civil, especialmente mediante la inclusión de la dimensión de la ciberresiliencia en los procesos y actividades pertinentes tales como el diseño de sistemas, los procedimientos de ATM y la gestión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación; c) pidiera que la OACI facilitara, de manera segura, el intercambio de información entre Estados y partes interesadas pertinentes sobre ciberamenazas, vulnerabilidades y medidas de mitigación; d) pidiera que la OACI examinara las medidas que se requieren para la elaboración de directrices aplicables a las ciberamenazas y vulnerabilidades actuales y futuras, desde la identificación hasta la mitigación, teniendo en cuenta las medidas existentes adoptadas por los Estados y las normas de la industria pertinentes; y e) pidiera que la OACI diera instrucciones a los grupos de expertos y grupos de especialistas existentes para que tuvieran en cuenta esas directrices, cuando fuera pertinente, al llevar a cabo su trabajo.

93. Al presentar la nota WP/187 (*Estrategia de defensa de ciberseguridad*), el Observador de CANSO subrayó que la ciberseguridad era una amenaza creciente, no solo para el sector de la aviación sino también para otros sectores de todo el mundo. En el sector de la aviación la creciente dependencia en la tecnología de la información de los sistemas de ATM, aeronaves, gestión de aeropuertos, reservas, información aeronáutica, etc., podrían verse afectados por esta amenaza. Por ello, se invitaba a la Asamblea a: a) considerar el contenido de la nota WP/187 y aprobarlo, reconociendo la relevancia y el impacto posible en la aviación civil; b) acordara que la OACI desarrollara una nueva estrategia sobre ciberseguridad en la aviación como dominio vertical dentro de la seguridad de la aviación y emitiese material orientativo destinado a la armonización de las actuales iniciativas, en el plano nacional y regional; c) recomendara a los Estados miembros que centraran su atención en las vulnerabilidades en los sistemas y en las redes en lugar de en las amenazas, y que examinaran las implicaciones para la industria

de la aviación civil en su totalidad; d) recomendaran que se estableciera un foro para que las empresas aeronáuticas pusieran en común sus mejores prácticas en un entorno seguro/de confianza para que se pudieran compartir las herramientas y técnicas efectivas que mejoraran la seguridad en los entornos de tecnología presentes y futuros; e) recomendara a los Estados miembros que revisaran las recientes iniciativas presentadas durante la 27ª reunión del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSECP/27, marzo de 2016) con el fin de elevar a la categoría de norma las actuales prácticas recomendadas 4.8.1 y 4.8.2 del Anexo 17; y f) tuviera en cuenta la “Guía de evaluación de riesgos y ciberseguridad” de CANSO. Por último, el Observador de CANSO manifestó su apoyo a las notas WP/99 y WP/175, en las que también se pedía que la OACI adoptara un enfoque activo respecto de la cuestión de la ciberseguridad en la aviación civil.

94. Se tomó nota de que también se habían presentado las siguientes notas: WP/337 (*Aircraft certification cybersecurity regulatory efforts*), presentada por los Estados Unidos; WP/415 [*European support to the No Country Left Behind Initiative (NCLB)*], presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL; y WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*), presentada por la República Dominicana.

### ***Seguridad en la parte pública***

95. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/310 (*Medidas de seguridad en la parte pública de los aeropuertos*), en la que se ponía de relieve el aumento en el número y la gravedad de los atentados perpetrados por terroristas suicidas en las partes públicas de los aeropuertos y se citaban como ejemplos los atentados en los aeropuertos internacionales de Bruselas y Estambul, en marzo y julio de 2016, respectivamente, así como el que tuvo lugar en el aeropuerto de Moscú en enero de 2011. Solamente era posible garantizar la seguridad operacional y la seguridad del transporte aéreo y los pasajeros mediante un sistema de seguridad claro y fluido, que también abarcara las partes públicas de los aeropuertos. La Federación de Rusia había introducido en su legislación nacional requisitos obligatorios de detección preliminar mediante dispositivos técnicos en las instalaciones de las terminales para todas las personas y sus efectos personales. Las entradas a esas terminales estaban dotadas de puestos de control permanente dotados de equipos de rayos X y otros equipos técnicos muy sofisticados. Con objeto de reducir aún más el riesgo y evitar posibles actos de interferencia ilegítima en la aviación internacional, la Federación de Rusia también estaba llevando a cabo una categorización de sus aeropuertos y evaluando su vulnerabilidad, y también la aprobación por las autoridades aeronáuticas de los planes de seguridad de los aeropuertos que comprendían la designación de las partes públicas y el conjunto de medidas relativas a seguridad técnica y física. La Federación de Rusia apoyaba la propuesta de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2, que el Consejo había decidido recientemente incluir en el proyecto de Enmienda 15 al Anexo 17, para su distribución a los Estados con miras a la obtención de sus observaciones previas a su análisis y adopción por el Consejo (véanse las notas C-WP/14499; 208/3; comunicación a los Estados AS 8/2.1-16/58, Confidencial, de fecha 8 de junio de 2016) (véase la nota WP/310, párrafo 2.7).

96. En la nota WP/310, se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota del contenido de la nota; b) apoyar la decisión de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 del Anexo 17 relativa a la seguridad en las partes públicas de los aeropuertos; c) convenir en la adopción de una nueva Norma 4.8.3 en la que se dispusiera que se dotaran las entradas de la parte pública de los aeropuertos de equipo para realizar una inspección preliminar de todas las personas que ingresaran en las instalaciones de la terminal, según se exponía en el apéndice de la nota; y d) que convinieran en la necesidad de elaborar textos de orientación sobre seguridad en la parte pública de los aeropuertos, con miras a su incorporación en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Restringido), tomando en consideración la experiencia de la Federación de Rusia a este respecto.

97. El Observador del ACI presentó la nota WP/198 sobre políticas de seguridad en la parte pública, que serviría para explicar una modificación, que pasaría a sugerir posteriormente (EX/5), a la cláusula 7 j) de la parte dispositiva de la propuesta de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (véase el apéndice de la nota WP/16). Reiteró que la seguridad de las partes públicas de los aeropuertos, cuando no estaban dentro de una zona de seguridad restringida, había adquirido una prioridad creciente tras los atentados terroristas de los aeropuertos internacionales de Bruselas y Estambul. El ACI había recopilado las opiniones de sus miembros en todo el mundo en relación con la implantación en la práctica de las medidas de seguridad en la parte pública y las inquietudes respecto de las posibles respuestas ante estos incidentes. En particular, el ACI estimaba que someter a todos los pasajeros a un control de seguridad en el momento de su entrada a las terminales de los aeropuertos no hacía sino trasladar al blanco, en lugar de protegerlo, y de hecho podría dar lugar a filas y aglomeraciones adicionales. No existían pruebas de que esa medida evitara un atentado, ni de que sirviera como elemento disuasorio eficaz. En opinión del ACI, las dos nuevas normas que se proponían para su inclusión en la enmienda 15 al Anexo 17 en relación con la seguridad en la parte pública eran adecuadas, ya que preveían un enfoque basado en el riesgo. No obstante, estas deberían complementarse con documentación orientativa que identificara claramente una gama de opciones flexibles para el refuerzo de las medidas de seguridad que se justificara en función de la situación de amenaza. El ACI manifestó su apoyo a las medidas que la OACI estaba adoptando al respecto y por la política propuesta en la citada *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* que aparecía como apéndice de la nota WP/16. No obstante, existía una necesidad de claridad para los Estados y los aeropuertos respecto de las respectivas funciones, responsabilidades y alcance de las medidas; una mejor puesta en común de información e inteligencia entre organismos y con los operadores de los aeropuertos; provisión de recursos suficientes por los Estados para asegurar unos servicios de patrullas eficaces y visibles en las partes públicas de los aeropuertos; y claridad en los mensajes a los Estados a efectos de que velaran por que la seguridad en la parte pública no se interpretara meramente como un control adicional de las personas.

98. En la nota WP/198 se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota del informe del ACI sobre mejores prácticas y políticas relacionadas con la seguridad en la parte pública; b) solicitar a los Estados que continuaran trabajando con los aeropuertos para definir claramente la responsabilidad y el alcance de las medidas; c) solicitar a la OACI el desarrollo de textos de orientación adicionales que identifiquen claramente un alcance recomendado para la seguridad en la parte pública junto con medidas apropiadas, y señalar a los Estados esa orientación por medio de comunicaciones a los Estados y otros mecanismos; d) solicitar a la OACI que revisara la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (véase el apéndice de la nota WP/16), teniendo en cuenta los puntos presentados por el ACI en la nota WP/198; y e) encargar al Consejo que incluyera políticas adecuadas para la seguridad en la parte pública en el GASeP propuesto por el Consejo en la nota WP/15. Para terminar, el Observador del ACI brindó el pleno apoyo del ACI para la elaboración del GASeP.

#### ***Anexo 17 y textos de orientación conexos***

99. El Delegado de la India presentó la nota WP/219, sobre la reducción de la brecha entre las preguntas del protocolo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y los reglamentos y textos de orientación sobre seguridad de la aviación. Durante la reciente auditoría de la India en virtud del USAP-CMA se había observado que no estaban claros los fundamentos de algunas de las preguntas del protocolo (PQ) relativas a los SARPS del Anexo 17. Si bien la mayoría de esas preguntas eran de suma importancia, había algunas relativas a ámbitos en que la OACI todavía no había llegado a un consenso o adoptado una postura. En la nota se pretendía reducir la brecha entre las preguntas del protocolo y los reglamentos o textos de orientación mediante una recomendación a efectos de que se incorporaran cuanto nuevos SARPS y se suprimieran algunas preguntas del protocolo relativas a los oficiales de seguridad de a bordo, ya que aún no se había alcanzado un consenso respecto a estos



últimos. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la información presentada en la nota WP/219 y examinar las recomendaciones de la India que figuraban en su Sección 2.

100. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/311, en la que se proponía el empleo de un sistema de vigilancia por vídeo a bordo de las aeronaves para transporte de pasajeros y en los puestos de estacionamiento de aeronaves como medio de supervisión objetiva para evitar e investigar actos de interferencia ilícita en perjuicio de la aviación civil internacional. Se recordó que las disposiciones actuales del Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Parte I – *Transporte aéreo comercial internacional* – *Aviones* ya incluían disposiciones por las que se regía la utilización de diversos medios de supervisión objetiva a bordo de la aeronave, entre ellas los registradores de imágenes de a bordo (AIR) y los sistemas registradores de imágenes de a bordo (AIRS) en el puesto de pilotaje, así como un sistema de vigilancia por vídeo fuera del puesto de pilotaje destinado a proteger contra los individuos que actuaran de forma sospechosa y pudieran plantear una amenaza. La utilización de sistemas de grabación a los efectos de supervisión objetiva (vigilancia por vídeo) a bordo de la aeronave, en tierra y en vuelo, permitiría determinar el estado de la seguridad y mejoraría sustancialmente la eficacia de las medidas de seguridad, especialmente en lo concerniente a la prevención e investigación de actos de interferencia ilícita. Además, si las zonas de facturación de los pasajeros estuvieran sometidas a vigilancia sería posible observar y evitar el comportamiento insubordinado o perturbador. Era aconsejable tener en cuenta la importancia de instalar en las aeronaves, incluso en las cabinas de pasajeros, sistemas de grabación y vigilancia por vídeo que permitieran registrar el movimiento de la tripulación y los pasajeros durante el vuelo, en particular de los pasajeros insubordinados/perturbadores y de las personas a bordo de la aeronave con intenciones maliciosas. Los sistemas de supervisión objetiva también podían aplicarse a la actividad de todos los servicios aeroportuarios afectados, tanto en tierra como en la cabina de la aeronave.

101. En la nota WP/311 se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota del contenido del documento; y b) pedir al Consejo que examinara la pertinencia de establecer requisitos para su inclusión en el Anexo 17 y de formular orientaciones para su incorporación al *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Restringido) en lo relativo a la instalación de sistemas de aviación y vigilancia por vídeo a fin de evitar e investigar los actos de interferencia ilícita cometidos contra la aviación civil.

102. Seguidamente, el Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/312, en la que se brindaba información sobre la aplicación en su Estado de medidas reglamentarias adicionales para la seguridad de la aviación con el fin de mejorar el nivel de seguridad de las instalaciones de infraestructura de transporte y de los vehículos de transporte aéreo contra la amenaza persistente de actos de interferencia ilícita, incluidos los atentados terroristas. Se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota del contenido de la nota WP/312; y b) encargar al Consejo que i) instara a los Estados miembros de la OACI a que adoptaran medidas que reforzaran el intercambio de información en la esfera de la seguridad de la aviación y ii) asegurara que los textos de orientación tuvieran en cuenta la experiencia de la Federación de Rusia relacionada con la asignación de categorías a instalaciones y vehículos, la realización de evaluaciones de su vulnerabilidad y planes de acción de seguridad de la aviación, así como la capacitación de las fuerzas de seguridad de la aviación.

### ***Medidas de mitigación de la amenaza interna***

103. Al presentar la nota WP/180 (*Estrategias mundiales para enfrentar el riesgo interno*), el Delegado de los Estados Unidos señaló que el valor de los controles de seguridad destinados a evitar ataques internos se veía considerablemente reducido, o incluso anulado, cuando eran agentes internos dotados de conocimientos y capacidad quienes explotaban esos controles de seguridad, como había quedado trágicamente demostrado por algunos incidentes recientes. Era esencial que la Asamblea, que era el órgano responsable de la salvaguarda de la aviación, entendiera la naturaleza de las amenazas internas y reconociera que las contramedidas tradicionales podrían no encararlas con eficacia. Con miras a la

identificación de los posibles actores y a prevenir posibles futuros atentados, y también a salvaguardar el sistema mundial de aviación, era necesario ante todo que se reconociera esa vulnerabilidad crítica y que a continuación se tomaran las medidas correspondientes. Se había de comprender mejor la naturaleza de la amenaza interna e implantar las herramientas y capacidades apropiadas para reducir los riesgos. En la nota WP/180 se sugería que la OACI siguiera apoyándose en las contribuciones de los Estados miembros para el fortalecimiento de sus esfuerzos y los de los distintos órganos de trabajo, que ya habían llevado a un mejor entendimiento del alcance de la amenaza interna y la singular vulnerabilidad relacionada con ella. Como se indicaba en la nota, los Estados Unidos mantenían su compromiso de compartir sus mejores prácticas con la OACI y sus asociados para reducir las vulnerabilidades respecto de riesgos internos. Reconocían que otros Estados miembros habían identificado contramedidas efectivas, y alentaban a esos Estados a participar activamente en el diálogo y contribuir con sus herramientas e ideas a la labor de la OACI en esa esfera.

104. Se invitó a la Asamblea a tomar nota de las acciones sugeridas en la nota WP/180, y a prestar especial atención al párrafo b) mediante el reflejo del concepto de riesgo interno en los documentos que describían las prioridades estratégicas de la OACI para el siguiente trienio, incluso en el GAsEP, a fin de garantizar que se asignaran recursos adecuados para fortalecer la capacidad mundial necesaria para hacer frente a los riesgos internos. Por último, el delegado de los Estados Unidos manifestó apoyo a la nota WP/145 (AFCAC) y la recomendación que esta contenía, y afirmó el compromiso de su Estado con el trabajo que se proponía.

105. El Observador de la CAFAC presentó la nota WP/145 en nombre de los 54 Estados africanos. En el documento se ponía de relieve que las amenazas nuevas y emergentes se habían de mitigar de manera proactiva para recuperar la confianza del público en general respecto de un transporte aéreo mundial seguro. Los Estados africanos estimaban que ello se podía lograr, entre otros, por los medios siguientes: la mejora de los SARPS del Anexo 17; la actualización de los textos de orientación pertinentes; y la consolidación de la creación de capacidades para una implantación eficaz y permanente. Si bien la Enmienda 15 del Anexo 17 tenía por objeto encarar esos desafíos, era necesario agilizar su implantación con miras a velar por unas mitigaciones adecuadas y oportunas en previsión de las amenazas nuevas y emergentes a las que se hacía referencia en la nota. También sería necesario mejorar los textos de orientación técnica existentes, con el fin de permitir a los Estados emprender acciones proactivas destinadas a mitigar esas amenazas, comprendidas las dirigidas contra la seguridad en la parte pública. Se invitó a la Asamblea a: a) instar al Consejo a acelerar la adopción de nuevas SARPS relativas a la mitigación de amenazas nuevas y emergentes, incluida la seguridad en la parte pública y las amenazas internas; b) instar al Consejo a desarrollar o actualizar textos de orientación pertinentes; y c) pedir a la OACI que creara capacidad para mitigar las amenazas nuevas y emergentes.

106. El Comité convino en volver a examinar la cuestión 16 en su siguiente sesión

107. Se levantó la sesión a las 1700 horas.



**Acta de la quinta sesión**  
(viernes, 30 de septiembre de 2016, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política

*Líquidos, aerosoles y geles*

- Nota presentada por Nigeria
- Nota presentada por Sudáfrica
- Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)

*Otras cuestiones de política*

- Nota presentada por Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Paraguay
- Nota presentada por Colombia apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana)
- Nota de información presentada por China
- Nota de información presentada por la India
- Nota de información presentada por Indonesia
- Notas de información presentadas por España
- Nota de información presentada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

2. Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)

- *Ejecución del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)*
- Nota presentada por la Federación de Rusia
- Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos
- Nota de información presentada por China
- Nota de información presentada por Indonesia

3. Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)

- *Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SEFCAL)*
- *Informe sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI*
- Nota presentada por Kazajstán y la Federación de Rusia
- *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación*
- Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
- Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Guyana, La ex República Yugoslava de Macedonia, Namibia, Nauru, Nepal, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Reino Unido, República de Moldova, República Democrática Popular Lao, Santa Lucía, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Trinidad y Tabago, Global Express Association (GEA), Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)
- Nota presentada por 54 Estados miembros que son miembros de la CAFAC
- Nota de información presentada por la República Dominicana

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política

1. El Comité reanudó (EX/4) y concluyó su examen de esta cuestión del orden del día sobre la base de cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo, a saber: las notas WP/14 [*Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS)*], WP/15 (*Creación de un plan mundial de seguridad de la aviación*), WP/16 (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*) y WP/17 (*Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*), además de las notas de estudio y de información conexas.

#### *Líquidos, aerosoles y geles (LAG)*

2. El Delegado de Nigeria presentó la nota WP/254, por la que se instaba a la armonización de una política con respecto a la inspección de LAG y se recalca la necesidad de compartir información sobre la tecnología de inspección utilizada para LAG. Al observar que muchos Estados actualmente no permitían el transporte de líquidos, aerosoles o geles, con independencia de su cantidad, en el equipaje de mano, puesto que no contaban con el equipo necesario para detectar si los LAG eran seguros, puso de relieve que la falta de armonización de las medidas de inspección de líquidos, aerosoles y geles era una de las esferas que requerían la atención de la OACI con miras a lograr una implantación uniforme. Al tiempo que reconocía que diversos fabricantes de varios Estados habían desarrollado equipo de inspección para la detección de LAG, el Delegado de Nigeria observó que, en muchos casos, la eficacia de esos equipos no

había sido objeto de una evaluación comparativa, y que cuando había sido evaluada la información no se había puesto en común. Se invitó a la Asamblea a: tomar nota de la nota WP/254; instar al Consejo a elaborar textos de orientación sobre las mejores prácticas de inspección de LAG y un enfoque de inspección de LAG basado en riesgos, para contribuir a una implantación uniforme conducente a un enfoque armonizado para eliminar las restricciones impuestas a los LAG; y alentar a los Estados miembros a compartir información sobre su evaluación de medios comparativamente efectivos de inspección de LAG, incluida la tecnología empleada.

3. Seguidamente, la Delegada de Sudáfrica presentó la nota WP/184, en la que se exponía el progreso logrado por su Estado en la aplicación de medidas de seguridad encaminadas a combatir la amenaza impuesta por los explosivos líquidos, y se promovía el mutuo reconocimiento entre los Estados en los que se apliquen medidas de seguridad equivalentes, así como la comunicación cuando las medidas aplicadas se considerasen insuficientes. Al reconocer la amenaza que plantean los explosivos líquidos para la aviación civil internacional, Sudáfrica encomió a la OACI por su liderazgo encaminado a velar por que se mitigara la amenaza, y reconoció la labor realizada en este contexto por el Grupo de expertos AVSECP y su grupo de trabajo, y también por conducto de las Resoluciones de la Asamblea. La Delegada de Sudáfrica informó al Comité Ejecutivo que, si bien las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) utilizadas para todos los líquidos que se ponían a la venta en las zonas libres de impuestos cumplían con las disposiciones estipuladas en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – Restringido), algunos Estados no reconocían estas STEB. Sudáfrica reconoció los avances logrados en cuanto al desarrollo de los LAG y declaró considerar que el reconocimiento mutuo llevaría a una mejor aceptación de estas tecnologías. Se invitó a la Asamblea a: tomar nota del contenido de la nota WP/184; alentar a todos los Estados miembros de la OACI a mitigar eficientemente las amenazas impuestas por los explosivos líquidos; instar a los Estados miembros a garantizar el reconocimiento mutuo dondequiera que se aplicaran medidas equivalentes; alentar la comunicación entre los Estados cuando las medidas se considerasen insuficientes; e instar al Grupo de expertos AVSEC a acelerar la elaboración de textos de orientación sobre sistemas de detección de explosivos líquidos. Por último, la Delegada de Sudáfrica manifestó el apoyo de su Estado a la nota WP/254, presentada por Nigeria.

4. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) presentó la nota WP/327, por la que se solicitaba el establecimiento por la OACI de criterios de inspección para el control de líquidos, aerosoles y geles. Observó que, si bien la aviación civil encaraba unas amenazas cada vez más complejas, no existía ninguna norma internacional de obligado cumplimiento por la que se rigiera la restricción de los LAG. Por consiguiente, se invitó a la Asamblea a establecer normas y métodos recomendados en el Anexo 17 – *Seguridad*, referentes a la aplicación de mecanismos de control y procedimientos aplicables en las inspecciones de LAG para su ingreso a las zonas de seguridad restringida (ZSR). Se estimaba que estas medidas serían de ayuda a los Estados para el establecimiento de unas medidas normalizadas y efectivas, las cuales, a su vez, lograrían un entorno seguro para las operaciones. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de), tras establecer una correlación entre la propuesta de su Estado, tratada con detenimiento en la Sección 4 de la nota WP/327, y la iniciativa de Nigeria (WP/254), manifestó su apoyo a esta última.

### ***Otras cuestiones de política***

5. El Delegado del Brasil presentó la nota WP/330 sobre procedimientos para la implementación de un sistema de control de seguridad único, copatrocinada por Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Paraguay. En la nota se recordaba que en varios eventos regionales se había propuesto el desarrollo de los procedimientos para la implementación de un sistema de seguridad único (OSS) para toda la Región NAM/CAR y SAM, y que para tal fin se había creado un grupo de trabajo conformado por el Brasil y Trinidad y Tabago, además de Panamá como Estado coordinador. Se invitó a la Asamblea a: respaldar la implementación de procedimientos para la implementación de un sistema OSS en toda la

región NAM/CAR y SAM; y recomendar a los Estados miembros la implementación de un sistema OSS como mecanismo efectivo para mejorar la calidad de los servicios en la actividad aerocomercial.

6. Al aportar observaciones complementarias a la anterior presentación de la nota WP/330, el Delegado de Panamá observó que la implementación de un sistema OSS que mejorara la calidad de los servicios relacionados con la seguridad de la aviación podría redundar en beneficio de los tiempos y el mayor número de recursos, componentes fundamentales para el desarrollo de la actividad comercial mundial. Se estimó que, de obtener respaldo, esa propuesta de procedimientos para la implementación de un sistema OSS promovería el crecimiento de los sistemas de seguridad en toda la región NAM/CAR y SAM.

7. El Delegado de la Argentina presentó la nota WP/315 sobre la Implementación de un Programa Nacional del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (PNSGSAC-SEMS), presentada por Colombia y apoyada por 12 Estados miembros [Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)]. Tras recordar que los sistemas de gestión de la seguridad de la aviación civil (SeMS) habían sido desarrollados inicialmente en 2014 por un grupo de trabajo interregional de NAM/CAR/SAM por iniciativa de la Argentina, señaló que los resultados habían tenido una acogida tan positiva en las reuniones regionales que se abogaba por la ampliación del SeMS a un Programa Nacional del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil. El Delegado de la Argentina manifestó su apreciación por los esfuerzos realizados por todos los países que habían colaborado en el desarrollo del SeMS y el liderazgo de Colombia en ese contexto. Se invitó a la Asamblea a alentar a los Estados Miembros a la implementación de un PNSCSAC-SeMS; proponer a los Estados miembros la facilitación de apoyo técnico a través de un grupo de trabajo encargado de la estructuración e implementación de un PNSCSAC-SeMS; y considerar mecanismos para establecer comunicación entre los grupos regionales AVSEC/FAL y los grupos de expertos de la Sede, para que los trabajos desarrollados por los grupos regionales pudieran ser estudiados y, de ser el caso, servir como ejemplos de mejores prácticas en la OACI.

8. Se tomó nota de que también se habían presentado las seis notas de información siguientes: WP/361 (*Management and control of external security risks by CAAC*), presentada por China; WP/136 (*Biometric based access control at airports in India*), presentada por la India; WP/238 (*Aviation security policies implemented in Indonesia*), presentada por Indonesia; WP/131 (*Niveles de protección ante cambios en el nivel de amenaza*) y WP/132 (*Desarrollos de RPAS en España*), presentadas por España; y WP/373 (*Joint WCO-ICAO initiatives to improve air cargo security and facilitation*), presentada por la OMA.

9. Acto seguido, el Presidente del Comité Ejecutivo abrió el turno de palabra para el análisis de todas las cuestiones relativas a la Seguridad de la Aviación – Política.

## **Análisis**

### ***Marco mundial***

10. El Delegado de los Estados Unidos reconoció con agradecimiento el liderazgo del Reino Unido, que había encabezado unos esfuerzos que habían culminado en una resolución sin precedentes, la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación*, adoptada por unanimidad el 22 de septiembre de 2016. Al manifestar asimismo su agradecimiento a la Secretaria General por la labor realizada para que esos esfuerzos dieran fruto, puso de relieve que la referida Resolución reconocía que la seguridad de la aviación constituía una responsabilidad común de todos los



Estados, que debían cooperar entre sí dentro de la OACI y a través de ella, así como por medio de otros arreglos pertinentes, tanto bilaterales como multilaterales, para cumplir con esa responsabilidad compartida. Los Estados Unidos estimaban que la Resolución sería una herramienta de referencia fundamental para la OACI y sus Estados miembros en el transcurso de la continuación de su alineación y evolución de sus prioridades colectivas en materia de seguridad de la aviación. A esos efectos, si bien en el corto plazo los Estados Unidos apoyaban la implementación continuada de la ICASS, instaba enérgicamente a que se agilizará al máximo el plazo para el desarrollo y la implementación de un Plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP). El actual entorno de amenazas exigía que la seguridad de la aviación continuara siendo una prioridad principal para todos los Estados; y el desarrollo de un GASeP tenía que ser el reflejo de esa prioridad. Los Estados Unidos reconocían que la elaboración de un Plan de esa índole era una empresa de gran magnitud, e instaron a la Secretaría a hacer uso de un apoyo de los Estados que fuera más allá de las actividades de consulta y retroinformación, al tiempo que propusieron que la Secretaría reuniera a expertos sobre el tema de los Estados para colaborar con ella en la redacción del GASeP. Los Estados Unidos estaban dispuestos a participar en ese esfuerzo lo antes posible, con miras a elaborar un proyecto de GASeP que se pudiera presentar para su consideración por el AVSECP en su 28º sesión, en mayo y junio de 2017. Los Estados Unidos instaron a los Estados a comprometerse a hacer lo propio, y a colaborar con la Secretaría para el desarrollo de ese plan estratégico. Estimaban que todos los Estados deberían participar en el GASeP con el fin de garantizar unos objetivos claros y trascendentes, apoyados en unos resultados concretos y mensurables, acordes con lo previsto. Por último, el Delegado de los Estados Unidos manifestó su agradecimiento al Consejo por las notas WP/14 y WP/15, en las que se esbozaba el importante trabajo venidero de la Asamblea, y aseguró la continuación del firme apoyo de su Estado a la OACI a lo largo del siguiente trienio.

11. Al observar, a tenor de las diversas notas presentadas al Comité Ejecutivo y los comentarios pronunciados durante sus debates, que todos los Estados y las partes interesadas estaban realizando esfuerzos en materia de seguridad de la aviación para consolidar el sistema mundial de seguridad de la aviación, el Delegado de Singapur señaló que ese sistema seguía estando comprometido por los atentados y amenazas. Por consiguiente, Singapur celebraba la adopción unánime de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que ese Estado había copatrocinado. También acogía complacido las sugerencias de apoyo al esfuerzo mundial de afianzamiento del sistema de seguridad de la aviación, propuestas por la CAFAC (WP/145), los Estados Unidos (WP/177 y WP/180), la Federación de Rusia (WP/312) y Colombia con el apoyo de 12 Estados sudamericanos (WP/315), todas ellas en consonancia con el espíritu de esa Resolución que contaba con el firme apoyo de Singapur. Este Estado también acogía complacido la elaboración de un GASeP de la OACI, a tenor de la propuesta del Consejo en la nota WP/15.

12. En opinión de Singapur, el GASeP se debería desarrollar a partir de las experiencias extraídas de la implementación de la ICASS desde 2011 hasta 2016 y se debería implementar conforme al espíritu de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Instó a la OACI a que trabajara por conducto del AVSECP, y en consulta con los Estados y con todas las partes interesadas, con miras a elaborar un GASeP sólido. El Delegado de Singapur indicó que su Estado propondría directamente a la Secretaría algunas enmiendas al proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* presentado como apéndice de la nota WP/16.

13. La Delegada de Australia manifestó su apoyo a las notas WP/14, WP/15 y WP/16 presentadas por el Consejo. Indicó que, habida cuenta de que Australia estimaba que el actual plazo previsto de finales de 2018 para que el Consejo diera su aprobación a un GASeP no daba una prioridad suficiente a la seguridad de la aviación, su Estado instaba a la OACI a proveer los recursos apropiados para el desarrollo de ese Plan. A la luz de la reciente Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos*

*terroristas: Seguridad de la aviación*, Australia proponía la aceleración de los plazos para el desarrollo, contando con que un anteproyecto de GAsEP estuviera disponible para su examen por el AVSECP en su 28º sesión, en mayo/junio de 2017. Australia estimaba que un GAsEP constituía una oportunidad para fijar objetivos y metas específicos y mensurables para la seguridad mundial de la aviación, y consideraba por tanto que el Plan debería identificar unas medidas fundamentales basadas en el Anexo 17 – *Seguridad* que fueran críticas para el establecimiento de una base sólida de seguridad. A cada una de las medidas fundamentales se le debería asignar una prioridad clara en relación con las otras medidas, de manera que los Estados contaran con una dirección igualmente clara respecto de los objetivos en los que se habrían de centrar, en consonancia con la madurez de sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación. Australia apoyaba firmemente la intención de la OACI de emprender consultas sistemáticas y exhaustivas durante la elaboración del GAsEP con miras a asegurar la pertinencia del Plan y el apoyo a este por todos los Estados.

14. El Delegado de Francia manifestó su apoyo a la intención de la Organización de adoptar un enfoque más global en relación con los resultados de las auditorías del USAP-CMA. Al advertir de que cualquier debilidad en la seguridad nacional o regional afectaría a la seguridad del sistema de transporte aéreo en su totalidad, puso de relieve como prioridad estratégica la necesidad de velar por la confianza en este sistema por parte del público viajero. El Delegado de Francia convino con el contenido de las notas WP/14 y WP/15 en lo tocante a un GAsEP, y sugirió que se diera más importancia a la seguridad en la proximidad de las ciudades, ya que estimaba que en la actualidad esta constituía la amenaza más grave, si bien solamente aparecía en la Estrategia primordial 1 – *Hacer frente a las amenazas nuevas y existentes*. Manifestó su respaldo a la propuesta del Consejo, en la nota WP/14, a efectos de la continuación de la ICASS como estrategia principal de la OACI para el Programa de seguridad de la aviación durante el trienio 2017-2019, hasta tanto tuviera lugar la aprobación del GAsEP. El Delegado de Francia sugirió que los objetivos fundamentales de la ICASS “transicional” expuestos en el apéndice de la nota WP/14 se volvieran a examinar para asegurar que se contara con claridad total en cuanto a la relación entre el sistema actual y la implementación uniforme de los mecanismos de seguridad, y el respeto por los pasajeros en términos de la gestión de los costos conexos.

15. Al felicitar a la OACI por sus actividades relacionadas con la ICASS (notas WP/14 y WP/15), el Delegado del Senegal señaló que tras la aprobación por el Consejo el GAsEP sustituiría a la ICASS en 2019. A la luz del actual contexto de seguridad, puso de relieve la importancia de formular un Plan mundial de seguridad de la aviación lo antes posible, y manifestó su apoyo a la observación de la Delegada de Australia relativa a la necesidad de acelerar el cronograma para el desarrollo de un GAsEP.

16. El Delegado de Portugal manifestó su apoyo a la nota WP/14 y la ampliación del marco de la ICASS durante un trienio adicional, hasta tanto el Consejo aprobara el GAsEP. Reconoció la importancia de unos objetivos estratégicos adaptados a la evolución de la aviación civil y de un enfoque más general y basado en los resultados, así como de la cuestión fundamental de la seguridad en la parte pública.

17. La Delegada de Sudáfrica reiteró su apoyo a las notas WP/14, WP/15 y WP/16, presentadas por el Consejo, y se asoció a las opiniones manifestadas por los Delegados de los Estados Unidos y el Senegal relativas a la agilización de los plazos para el desarrollo y la implementación de un GAsEP. Hizo hincapié en que, habida cuenta de la evolución del panorama de seguridad, el AVSECP estaba en la mejor situación para acelerar el trabajo relativo a un GAsEP.

18. El Delegado de la Federación de Rusia manifestó apoyo a la propuesta de elaboración de un GAsEP. Observó que el Plan tendría que tomar en consideración las amenazas nuevas y emergentes, y comprometió la participación activa de su Estado en la formulación del Plan. Al tratar de la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*

presentada como apéndice de la nota WP/16, el Delegado de la Federación de Rusia sugirió que el Párrafo 7 c) de la parte dispositiva del Apéndice C se pusiera en consonancia con el Párrafo 9 de esa misma parte mediante la introducción en el primero de esos textos de una referencia a la soberanía de los Estados.

19. El Delegado de Suiza manifestó pleno apoyo a las intervenciones de los oradores que le habían precedido, en particular las de los Delegados de Senegal, Singapur y Sudáfrica, en las que se hacía un llamamiento a una mayor participación del AVSECP en la elaboración del GAsEP. Declaró su apoyo a la propuesta del Delegado de Francia relativa a los objetivos fundamentales de una ICASS “transicional” según se plasmaba en el apéndice de la nota WP/14. Al señalar la atención al proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (WP/16), el Delegado de Suiza observó que, si bien en varias disposiciones se hacía referencia a las ciberamenazas, en particular en la segunda cláusula preambular del Apéndice C, en la cláusula 7 de ese mismo Apéndice no se incluía referencia alguna a ellas. Propuso que se incluyera una referencia a las ciberamenazas en esa disposición, con el fin de velar por la máxima exhaustividad de la Declaración consolidada, con independencia de la existencia del proyecto de Resolución presentado a la Asamblea para su aprobación en la nota WP/17, que trataba exclusivamente de la ciberseguridad en la aviación civil.

20. El Delegado del Brasil expresó apoyo a las notas WP/14 y WP/15 presentadas por el Consejo, así como a las intervenciones de los oradores que le habían precedido. Al reconocer los indisputables beneficios que entrañaba el desarrollo de un GAsEP, respaldó la propuesta de agilizar su entrega, y manifestó el interés del Brasil en participar en un esfuerzo conjunto para desarrollar el Plan. El Delegado del Brasil indicó que, si bien su Estado reconocía la importancia de promover la seguridad en la parte pública, consideraba que cada Estado debería evaluar el establecimiento de procedimientos de inspección sobre la base de una evaluación de los riesgos. Por consiguiente, su Estado consideraba que se debía dar seguimiento a las dos nuevas normas del Anexo 17 relativas a la seguridad en la parte pública con textos de orientación sobre la gestión de los riesgos de la parte pública y estudios de los posibles procedimientos de mitigación de esos riesgos, a tenor de la propuesta del ACI presentada en la nota WP/198.

21. El Delegado de Arabia Saudita manifestó su apoyo a las notas relativas a la ICASS y el GAsEP, en particular las notas WP/14 y WP/15, y declaró que su Estado estaba dispuesto a apoyar el desarrollo y la implementación de un GAsEP. Puso de relieve que Arabia Saudita coordinaría directamente con la Secretaría sus actividades al respecto.

22. El Delegado de la Argentina manifestó su apoyo a las notas WP/15 y WP/16, y a todas las medidas que se habían propuesto con el fin de agilizar el desarrollo y la implementación de un GAsEP.

23. Con referencia a las notas WP/14 y WP/15, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos manifestó su apreciación por las actividades relativas a la seguridad de la aviación realizadas por la OACI durante el trienio en curso. Convino en que debería continuarse la implementación de la ICASS durante el período transicional de 2017-2019, e indicó que su Estado continuaría prestando apoyo al desarrollo de un GAsEP.

24. El Delegado de Nigeria encomió las notas WP/14 y WP/15 del Consejo. Declaró su apoyo a las intervenciones de los Delegados de Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza, en las que estos abogaron por el empleo permanente de los conocimientos expertos del AVSECP, en particular para el examen periódico de los planes de la Organización relativos a la seguridad de la aviación.

25. Al reconocer la pertinencia continuada de la ICASS como marco de orientación sólido para la acción de la OACI en cuestiones relativas a la seguridad de la aviación, el Delegado de Malasia

declaró su apoyo a la ampliación de la ICASS hasta tanto se aprobara un GAsEP para su implementación. Puso de relieve que, según se instaba en la nota WP/14, Malasia continuaba su apoyo al programa de trabajo en materia de seguridad de la aviación de la OACI, como ponía de manifiesto la participación por ese Estado en iniciativas regionales, entre las que se contaban la organización de la 13ª Sesión del Comité Permanente del Programa cooperativo de seguridad de la aviación – Asia y el Pacífico (Kuala Lumpur, 21 y 22 de julio de 2016) y la tercera Conferencia conjunta OACI/OMA para el Refuerzo de la seguridad y facilitación de la carga aérea (Kuala Lumpur, 26 a 28 de julio de 2016). El Delegado de Malasia puso de relieve que su Estado también había aportado contribuciones voluntarias al Fondo de seguridad de la aviación de la OACI. Al tomar nota de la hoja de ruta y cronograma propuestos para el desarrollo, la aprobación y la implementación de un GAsEP expuestos en la nota WP/15, manifestó su apoyo a la aceleración de ese cronograma. Por último, el Delegado de Malasia respaldó el espíritu del proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* contenido en el apéndice de la nota WP/16.

26. Tras expresar su apoyo a las notas WP/14 y WP/15 relativas al GAsEP, el Delegado del Sudán indicó que su Gobierno había adoptado un enfoque similar, con la asistencia de la CAFAC. Puso de relieve la necesidad de velar por el refuerzo de la seguridad de la aviación, y resaltó la importancia de los seminarios de instrucción. Al observar que hasta la fecha se habían logrado resultados positivos, el Delegado del Sudán se asoció a las observaciones pronunciadas por los Delegados de Arabia Saudita, Senegal, Singapur, los Estados Unidos, y otros que habían manifestado su apoyo al desarrollo de un GAsEP y alentó al AVSECP a continuar sus labores en esa esfera.

27. Al tiempo que también manifestó su apoyo a las notas WP/14 y WP/15, el Delegado del Japón solicitó que la transición de la ICASS al GAsEP se produjera lo antes posible, e indicó que el Japón colaboraría para ello con otros Estados y con la Secretaría. También declaró su apoyo a la nota WP/16, que contenía el proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* para el siguiente trienio, y puso de relieve las siguientes disposiciones: cláusula 1 de la parte dispositiva, donde la Asamblea resolvía “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 39º período de sesiones de la Asamblea”; la cláusula dispositiva 5 del Apéndice A, donde la Asamblea reafirmaba “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”; y la cláusula 3 del preámbulo del Apéndice A, donde la Asamblea indicaba que “la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantea el uso de aeronaves ... como blanco de sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, armas ligeras --- , y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, perjudica seriamente la seguridad, eficacia y regularidad de la aviación civil internacional ...”. En ese contexto, el Delegado del Japón recalcó que el apoyo de su Estado al proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* y a un GAsEP indudablemente se veía afianzado por su convencimiento de que esa Declaración consolidada se adoptaría en el entendimiento de que el cumplimiento de las normas pertinentes de la OACI por todos los Estados miembros revestía importancia fundamental para asegurar la seguridad de la aviación civil internacional, en particular habida cuenta de que los repetidos lanzamientos de misiles balísticos por la República Popular Democrática de Corea constituían claras vulneraciones de las correspondientes Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y habían puesto en peligro la aviación civil internacional, cuya seguridad era la base de las labores de la OACI y constituía su misión subyacente.

28. El Delegado de China expresó apreciación y pleno apoyo a las actividades de la OACI relacionadas con la seguridad, en particular a la luz de las nuevas amenazas. Al señalar que la

Organización estaba cumpliendo una función vital para hacer frente a esas amenazas, incluso mediante el desarrollo propuesto de un GAsEP, abogó por la formulación y aprobación expeditas de ese Plan, con vistas a fortalecer la colaboración internacional y la innovación en la esfera de la seguridad de la aviación. El Delegado de China puso de relieve la necesidad de que se efectuara una transición sin trabas de la ICASS a un GAsEP mediante la aplicación de métodos científicos y que se evitara cualquier desfase entre las estrategias de seguridad de la aviación.

29. El Delegado del Canadá se hizo eco del apoyo que los oradores que le precedieron expresaron a las notas WP/14, WP/15 y WP/16 sobre el marco mundial de seguridad de la aviación. Al señalar que sería necesario contar con la ICASS durante algo más de tiempo que el previsto, indicó que el Canadá apoyaría cualquier esfuerzo destinado a agilizar el desarrollo de un GAsEP.

30. Al respaldar las notas WP/14 y WP/15, presentadas por el Consejo, el Delegado de El Salvador puso de relieve la necesidad de velar por que se tomaran todas las medidas posibles para abordar las diversas amenazas a la seguridad de la aviación. Indicó que el sistema de seguridad único (OSS) para la NAM/CAR y SAM al que se hacía referencia en la nota WP/330 presentada por el Brasil y copatrocinada por Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Paraguay, era de especial preocupación para el Ecuador, ya que transmitía la responsabilidad de un Estado a otro. Al citar las actuales dificultades relacionadas con la puesta en operación del sistema OSS en el Ecuador y la preocupación que su Estado experimentaba por que ello llegara a generar vulnerabilidades en las distintas esferas de seguridad de la aviación, el Delegado de El Salvador sugirió que el sistema OSS se examinara nuevamente para determinar su viabilidad y para velar por que las medidas de seguridad adoptadas fueran más directas e integrales.

31. El Delegado de Bahrein dio su respaldo a las notas WP/14 y WP/15 sobre la ICASS y el GAsEP y manifestó su apreciación a los expertos de la OACI por su trabajo en ese contexto.

32. El Delegado de la República de Corea manifestó su apoyo a la nota WP/15 relativa al GAsEP.

33. El Delegado del Reino Unido abundó en sus observaciones generales sobre las notas WP/14, WP/15 y WP/16, efectuadas durante la cuarta sesión del Comité Ejecutivo (véase A39-Actas EX/4, párrafo 67), y manifestó su apoyo a las intervenciones de los Delegados de Francia, Singapur, Sudáfrica, Suiza y los Estados Unidos, entre otros.

34. El Observador de la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) expresó pleno apoyo a las notas WP/14, WP/15 y WP/16 (Consejo).

#### ***Prioridades estratégicas de política para el siguiente trienio***

35. El Delegado del Reino Unido manifestó su apoyo a las conclusiones de la nota WP/98, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, y a la importancia que en ellas se concedía a la mejora tanto de la implementación efectiva de las normas del Anexo 17 y las normas relacionadas con la seguridad del Anexo 9 como a su traducción en la prestación de una seguridad efectiva sobre el terreno, sobre una base permanente, fiable y sostenible. Para lograrlo, sería necesario introducir mejoras en el proceso de auditoría y garantía de calidad del Programa universal de auditoría de seguridad (USAP); también sería necesario impartir instrucción y brindar supervisión en el contexto de la creación de una cultura de seguridad efectiva. En ese sentido, el Delegado del Reino Unido respaldó la nota WP/177 presentada por los Estados Unidos.

36. Respecto de las prioridades estratégicas de las políticas para el siguiente trienio, el Delegado del Canadá expresó apoyo a las acciones recomendadas en las notas WP/177 y WP/98, en particular las correspondientes al examen del alcance y la metodología del USAP, que a su entender sería de ayuda para actualizar esa importante actividad de auditoría y prepararía a la OACI y sus Estados miembros para encarar los desafíos futuros. Al observar que más de 30 documentos presentados al Comité Ejecutivo guardaban relación con un enfoque a la seguridad de la aviación basado en el riesgo, subrayó que era fundamental que la cultura y metodología del Programa y actividades del USAP, con el que muchos Estados contaban, evolucionaran en consonancia con el entorno de amenazas.

37. Al manifestar su apoyo a la nota WP/177, el Delegado de la República de Corea encomió el establecimiento por los Estados, en virtud del Capítulo 3.4 del Anexo 17, de un Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil (NCASQCP) como herramienta efectiva para la identificación de las deficiencias y vulnerabilidades de sus respectivos sistemas de seguridad de la aviación civil.

38. Con referencia a la nota WP/177, el Delegado de Francia dio las gracias al los Estados Unidos por haber puesto de relieve la existencia de los NCASQCP, que en su opinión eran un factor fundamental para la seguridad. Señaló que para la implementación de un programa de esa índole se necesitaba un órgano específico de control de calidad que contara con autoridad para corregir cualquier deficiencia que pudiera ponerse de manifiesto y hacer cumplir las Normas del Anexo 17, con sujeción a los sistemas reguladores nacionales y regionales. El Delegado de Francia declaró que consideraba que la OACI debería realizar una función fundamental en ese contexto mediante la ayuda a los Estados en la reestructuración, en forma de asistencia logística o material o de la facilitación de programas de asistencia bilateral.

39. La Delegada de Sudáfrica manifestó su apoyo a las notas WP/177 y WP/98.

### ***Ciberseguridad***

40. El Delegado de Rumania expresó su reconocimiento por todos los esfuerzos realizados hasta la fecha por la OACI para intentar resolver las numerosas cuestiones relacionadas con la ciberseguridad y brindó el apoyo de su Estado al establecimiento de un marco global para la ciberseguridad destinado a los interesados del sector de la aviación civil, a tenor de la propuesta contenida en la nota WP/175 presentada por 23 Estados miembros. Señaló que la nota WP/187, presentada por CANSO, abordaba las mismas prioridades que se contemplaban en la nota WP/99, Revisión núm. 1, presentada por los Estados Unidos y por Eslovaquia en nombre de los Estados miembros de la UE, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, si bien desde una perspectiva diferente. Rumania convenía en la necesidad de coordinación, y daba su apoyo al concepto de un marco mundial para la ciberseguridad en la aviación civil; no obstante, estimaba que la ciberseguridad o la ciberresiliencia se habían de abordar de forma integral, y no solamente en la esfera de la seguridad de la aviación. El Delegado de Rumania consideraba que la ciberseguridad constituía un concepto integral y articulado que incluía otros ámbitos, como eran los de las líneas aéreas, los aeropuertos y los operadores de control del tráfico aéreo, así como aspectos de seguridad y seguridad operacional, y que por consiguiente se debía encarar de forma integral.

41. El Delegado de la República de Corea manifestó su apoyo a la nota WP/17 presentada por el Consejo y el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre la ciberseguridad en la aviación civil contenido en su apéndice. Puso de relieve la importancia de la colaboración, la armonización y un enfoque global que abarcara otras esferas pertinentes como son los servicios de navegación aérea (ANS), las comunicaciones, la navegación y la vigilancia (CNS), las operaciones de las aeronaves (OPS) y la aeronavegabilidad de las aeronaves (AIR), al tratar las cuestiones emergentes en la ciberseguridad de

forma oportuna. Consideraba que esa estrategia era fundamental para la determinación de las obligaciones y responsabilidades en cada una de las esferas afectadas, y que contribuiría al éxito de las labores futuras.

42. El Delegado del Reino Unido manifestó su apoyo tanto a la nota WP/99, Revisión núm. 1, como a la nota WP/175, ya que ambas reflejaban la necesidad de que la OACI asumiera una función de liderazgo en la ciberseguridad y trabajara en colaboración con los Estados y la industria; y también de que velara por la armonización efectiva de las actividades en el programa de trabajo de la Organización. Apoyó además la referida Resolución de la Asamblea que trataba de la ciberseguridad en la aviación civil (nota WP/17), con la expectativa de que, una vez aprobada, sentara una base efectiva para llevar adelante el trabajo a tenor de un programa realista y ordenado por prioridades que aportara resultados concretos.

43. Al referirse al proyecto de Resolución de la Asamblea, el Delegado de Nueva Zelanda observó que la ciberseguridad no se limitaba al sector de la aviación, y recalcó que cualquier Resolución relacionada con la ciberseguridad debía insistir en la participación del gobierno y de múltiples sectores. Propuso que la cuestión se presentara de forma más amplia, como “ciberamenazas” en lugar de como “ciberseguridad”.

44. Al observar la dependencia creciente de la aviación civil en la disponibilidad de los sistemas de tecnología de información y comunicación (TIC) y en la precisión y fiabilidad de los datos para poder operar de forma eficiente y segura, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos manifestó su apoyo a las orientaciones relativas a la lucha contra las diversas ciberamenazas que los afectaban, según se plasmaban en el proyecto de Resolución de la Asamblea presentada en el apéndice de la nota WP/17.

45. El Delegado de los Estados Unidos expresó su firme apoyo a la nota WP/99, Revisión núm. 1, copatrocinada por su Estado junto con los Estados miembros de la UE, la CEAC y EUROCONTROL. Señaló que la nota también se presentaría en la Comisión Técnica para permitir un debate relativo a sus méritos técnicos. Al señalar que para hacer frente de forma eficaz a los ciberincidentes era necesario que los Estados y los interesados pusieran en común la información pertinente y armonizaran la forma en que se protegían y mantenían la integridad de los datos y los intercambios de información, el Delegado de los Estados Unidos subrayó que las propuestas contenidas en la nota WP/99, Revisión núm. 1, apoyaban esa observación. Declaró su apoyo a todos los llamamientos similares a un enfoque integral relativo a las cuestiones cibernéticas, así como al referido proyecto de Resolución de la Asamblea sobre las formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil (nota WP/17).

46. El Delegado de Australia declaró su apoyo a la nota WP/17 y al llamamiento a un enfoque horizontal, al desarrollo de un entendimiento común relativo a las amenazas y los riesgos cibernéticos y a la acción coordinada, contenido en el proyecto de Resolución de la Asamblea. Subrayó que el proyecto de Resolución de la Asamblea lograría una respuesta mundial de ciberseguridad basada en los riesgos, dirigida adecuadamente y coordinada de forma internacional. El Delegado de Australia puso de relieve que la ciberseguridad era una cuestión más amplia que se aplicaba a otras industrias; e indicó que, en su opinión, no debería necesariamente estar regulada por las autoridades de la aviación civil. La enorme mayoría de las cuestiones cibernéticas que en la actualidad había de encarar el sector de la aviación eran cuestiones que se abordaban, y deberían ser abordadas, en el contexto de unas prácticas empresariales efectivas. A la luz de lo anterior, Australia daba un cauto apoyo a la propuesta contenida en la nota WP/175, presentada por 23 Estados miembros, de desarrollar un marco amplio para la ciberseguridad que aportara directrices y enfoques recomendados para su utilización por los Estados y las industrias. Australia era de la opinión de que cualquier marco debería incluir orientaciones relativas a la identificación de sistemas críticos y a la forma de integrar la ciberseguridad en esferas de trabajo existentes, y sugerir responsabilidades para los distintos interesados. El Delegado de Australia hizo

hincapié en que el marco también debería integrarse con las normas de ciberseguridad existentes y los enfoques aplicados por la industria y en otros sectores, siempre que ello fuera posible.

47. El Delegado de Nigeria manifestó su apoyo a un enfoque integral para abordar la amenaza planteada por la ciberseguridad y puso de relieve la necesidad de que la OACI asumiera una función de liderazgo, en colaboración con otros interesados, en cuanto a la protección de la infraestructura crítica, ya que esa cuestión transversal afectaba no solo a la seguridad sino, entre otras cosas, a las comunicaciones.

48. El Delegado de Suiza declaró su firme apoyo a las iniciativas de la OACI en materia de seguridad según se presentaban en la nota WP/17, y al proyecto de Resolución sobre las formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil que se incluía como apéndice, en el que se hacía un llamamiento a un enfoque horizontal, transversal y funcional en el que participaran todas las disciplinas relacionadas con la seguridad. Habida cuenta de la amplia gama de cuestiones afectadas por la ciberseguridad, que iban más allá de la aviación civil e interesaban a otros ámbitos, consideraba que otras entidades deberían asumir el liderazgo en su regulación.

49. La Delegada de Sudáfrica declaró su apoyo a las notas WP/17, WP/99, Revisión núm. 1, y WP/175.

50. A la luz de la importancia de la ciberseguridad, el Delegado de Bahrein dio su apoyo a la nota WP/175.

51. El Observador de CANSO agradeció al Comité Ejecutivo su apoyo a la nota WP/187 relativa a una estrategia de defensa en materia de ciberseguridad. Estableció una correlación entre esa nota y las notas WP/175 y WP/99, Revisión núm. 1, todas las cuales reconocían que las amenazas cibernéticas estaban presentes en la totalidad del sistema de aviación. CANSO apoyaba plenamente la creación por la OACI de un marco amplio con un enfoque integral. El Observador de CANSO comprometió el pleno apoyo de su organización por el trabajo de la OACI en este sentido, mediante la participación de CANSO en el Grupo de alto nivel de la industria y el AVSECP y sus grupos de trabajo. CANSO apoyaba plenamente las notas WP/17, WP/175 y WP/99, Revisión núm. 1.

### ***Seguridad en la parte pública***

52. Al reconocer la preocupación del ACI relativa a los registros en la entrada de edificios terminales, descrita en la nota WP/198 (*Políticas de seguridad en lado-tierra*), el Delegado de la Federación de Rusia expresó su opinión de que estos registros, al trasladar la amenaza de seguridad a otro emplazamiento, reducían la gravedad de las consecuencias de esa amenaza. Puso de relieve que si no se podían evitar los actos terroristas se debería hacer todo lo posible para mitigar sus consecuencias. El Delegado de la Federación de Rusia señaló a la atención la nota WP/310 (*Medidas de seguridad en la parte pública de los aeropuertos*) presentada por su Estado, y puso de relieve que su experiencia había demostrado que la distribución de los flujos de personas en la entrada a los edificios de las terminales era un medio eficaz para evitar la formación de filas que daba lugar a un considerable aumento en la seguridad.

53. El Delegado de Arabia Saudita advirtió de que el procedimiento implementado en la Federación de Rusia en relación con la inspección en la entrada a los edificios de las terminales no estaba en consonancia con la práctica actual, que se debería tener presente al aplicar esas medidas. Declaró compartir la inquietud manifestada por el ACI en la nota WP/198.



54. Al manifestar su respaldo a esta intervención, el Delegado de Bahrein puso de relieve las dificultades que se planteaban durante el proceso de decisión relativo a las medidas de seguridad que se han de implementar en las partes públicas de los aeropuertos.

55. El Delegado del Reino Unido expresó su amplio apoyo a las notas WP/198 y WP/310. Al observar que en esos momentos las amenazas terroristas se centraban en blancos fáciles, es decir, blancos vulnerables, señaló que por consiguiente las partes públicas de los aeropuertos corrían un mayor riesgo que otras zonas, como se había puesto de relieve a raíz de los acontecimientos recientes. Si bien sería imposible lograr el mismo nivel de protección para las partes públicas que para las zonas de operaciones, a no ser que el control de seguridad se trasladara al exterior del edificio de la terminal, en realidad ese traslado no haría sino desplazar el riesgo, ya que se formarían filas de personas en la entrada al aeropuerto, con las vulnerabilidades que ello entraña. A la luz de los riesgos de seguridad que los Estados tenían como objetivo principal, el Delegado del Reino Unido acogió con satisfacción y manifestó su apoyo a la propuesta de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 del Anexo 17, que el Consejo había decidido recientemente incluir en el proyecto de Enmienda 15 al Anexo 17 para su distribución a los Estados con miras a recibir las observaciones de estos con anterioridad a su examen y aprobación por el Consejo (véase la nota C-WP/14499; 208/3; la comunicación a los Estados AS 8/2.1-16/58, Confidencial, de fecha 8 de junio de 2016) y a los que se aludía en el párrafo 2.7 de la nota WP/310. Si bien acogía complacido las percepciones aportadas por la Federación de Rusia sobre la base de la experiencia de ese Estado que se presentaban en ese documento, no apoyaba su propuesta de una nueva norma 4.8.3 del Anexo 17, por la que se haría obligatorio el control de seguridad en la entrada de la terminal [véase el párrafo c) de la nota WP/310]. El Delegado del Reino Unido manifestó su firme apoyo a las conclusiones del ACE expuestas en el párrafo 3.1 de la nota WP/198, con la salvedad del desarrollo de una única definición del término “área pública” [véase el párrafo 3.1 b)], que en su opinión no era ni necesaria ni útil, ya que todos los aeropuertos diferían entre sí. A su entender, la mejor forma de definir el “área pública” era hacerlo en el plano local, por medio de unos planes de seguridad aeroportuarios que hubieran sido objeto de una evaluación local de los riesgos.

56. El Delegado de Nueva Zelanda reiteró el apoyo de su Estado a la labor de la OACI relativa a la seguridad en la parte pública. Señaló que Nueva Zelanda no apoyaba la propuesta de la Federación de Rusia relativa a una nueva norma 4.8.3 del Anexo 17 por la que se requeriría a los Estados que situaran equipos de control de seguridad en la entrada a las partes públicas, principalmente por los mismos motivos que había expuesto el Delegado del Reino Unido.

57. Al hacerse eco de algunas intervenciones anteriores, entre ellas las de los Delegados de los Estados miembros de la CEAC, el Delegado de Irlanda expresó su apoyo a la atención permanente a la seguridad en la parte pública. Estimó que la nota del ACI (WP/198) constituía una aportación positiva a esa cuestión. No obstante, el Delegado de Irlanda hizo suyas las observaciones del Delegado del Reino Unido sobre la conclusión del ACI en cuanto a la definición del término “parte pública”; afirmó que el Anexo 17 debería requerir que los Estados definieran directamente lo que significaba el término “parte pública” para los fines de la seguridad de la aviación. Puso de relieve que los aeropuertos, sobre la base de una evaluación de los riesgos dentro del contexto de un sistema de gestión de la seguridad y en colaboración y consulta con las demás autoridades competentes del Estado en materia de seguridad, deberían proveer las disposiciones relativas a los requisitos de seguridad. El Delegado de Irlanda indicó que su Estado acogía muy complacido el proyecto de Enmienda 15 al Anexo 17, así como la propuesta de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 existentes sobre seguridad en la parte pública (véase la comunicación a los Estados AS 8/2.1-16/58, Confidencial, de fecha 8 de junio de 2016).

58. La Delegada de los Emiratos Árabes Unidos dio su respaldo a la nota WP/310, presentada por la Federación de Rusia. Puso de relieve que los Emiratos Árabes Unidos ya habían notificado a la OACI su apoyo al proyecto de Enmienda 15 al Anexo 17. En este contexto, la Delegada de

los Emiratos Árabes Unidos recordó que el ACI se refería en su nota a esa propuesta de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2, e indicaba, entre otras cosas, que apreciaba que se basaran en el riesgo [véase el párrafo 1.3 a)]. Al señalar que la Norma 4.8.2 que se proponía (Recomendación 4.8.1 elevada a la categoría de norma) permitía a los Estados implementar varias medidas de seguridad para mitigar el riesgo para las partes públicas, manifestó inquietud respecto de algunos de los nuevos equipos de detección que se estaban utilizando.

59. Habida cuenta de que Turquía era uno de los Estados que habían sido blanco de atentados terroristas recientes en la parte pública, el Delegado de Turquía convino plenamente en que se deberían implementar medidas adecuadas, en coordinación con todas las entidades competentes de los aeropuertos, para proteger a los viajeros en las partes públicas. No obstante, en su opinión la efectividad de los puestos de control en las entradas de las terminales, tal como la proponía en su nota WP/310 la Federación de Rusia, era discutible, ya que esos puestos de control habían demostrado ser insuficientes durante el atentado terrorista en la parte pública del Aeropuerto Internacional Atatürk de Estambul, el 28 de junio de 2016. El Delegado de Turquía subrayó que también se deberían tomar en consideración los riesgos y las vulnerabilidades relacionadas con los puntos de control en las entradas de las terminales. Indicó que Turquía consideraba que sería posible prevenir con eficacia los ataques en las partes públicas mediante el trabajo de inteligencia y la detección de comportamientos. La decisión en cuanto a los controles de pasajeros en las entradas a las terminales aeroportuarias debería quedar en manos de los Estados individuales, que habrían de decidir si someter a control a todos ellos o solamente a una parte, determinada sobre la base de la evaluación de los riesgos y el análisis del comportamiento, o si no someter a los pasajeros a ningún control.

60. El Delegado de los Estados Unidos manifestó su firme apoyo al llamamiento a la elaboración de unos textos de orientación adicionales en materia de seguridad en la parte pública, y su interés en participar en el trabajo conexo. Recomendó que en los textos de orientación y de instrucción se indicara que no existía un enfoque universal a la seguridad en la parte pública, y que cabía aplicar distintos enfoques para lograr los objetivos de seguridad de un Estado. El Delegado de los Estados Unidos recalcó que un enfoque eficaz para la seguridad en la parte pública de un aeropuerto podría no serlo tanto en otro, y que en el ecosistema de un aeropuerto intervenían diversas consideraciones. Por consiguiente, los Estados Unidos no apoyaban las propuestas relativas a unas normas que exigieran medidas prescriptivas, en particular los controles a la entrada de las terminales. En su opinión, la intención subyacente bajo las Normas relativas a la seguridad de las partes públicas debería ser el establecimiento de coordinación entre todas las entidades, en particular en el plano local, ya que ello permitiría la implementación de medidas de seguridad, protocolos de respuesta y esfuerzos de resiliencia adecuados.

61. El Delegado de Suiza convino en que no existía una solución universal.

62. El Delegado del Canadá coincidió con las observaciones de muchos otros Delegados relativas a la nota WP/310 (Federación de Rusia) a efectos de que, si bien la seguridad en la parte pública era una cuestión importante que había de ser atendida, los controles a la entrada del edificio de la terminal no eran el método adecuado. Si bien apoyaba las medidas recomendadas por el ACI en la nota WP/198, convino con el Delegado del Reino Unido en que podría ser que no fuera adecuado definir la “parte pública”, ya que la naturaleza de los aeropuertos variaba considerablemente de un país a otro.

63. El Delegado de Francia manifestó su apoyo a las notas WP/198 y WP/310, si bien se unió a otros Delegados que habían manifestado ciertas inquietudes en relación con la propuesta de la Federación de Rusia respecto a una nueva Norma 4.8.3 del Anexo 17, que requeriría controles de seguridad a la entrada de las terminales. Hizo hincapié en que este tipo de controles deberían estipularse individualmente, para cada Estado y para cada aeropuerto, tomando en consideración el diseño de cada aeropuerto, los servicios en él prestados y la evaluación del riesgo.

64. Al responder a las inquietudes manifestadas en relación con la nota WP/310, el Delegado de la Federación de Rusia aclaró que la intención de la nota era apoyar la propuesta del Consejo de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 relativas a la seguridad en la parte pública. Con la sensación de revivir debates del pasado, equiparó el debate actual sobre las puertas abiertas de los edificios de las terminales con los anteriores sobre las puertas abiertas de los puestos de pilotaje, que habían llevado a los acontecimientos trágicos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. El Delegado de la Federación de Rusia señaló que, tras los atentados del 11 de septiembre, todas las aeronaves se habían acondicionado mediante el blindaje de las puertas de los puestos de pilotaje, a los que se había restringido el acceso; medidas estas que ya se habían implementado en su Estado 30 años antes.

65. El Delegado de la Federación de Rusia puso de relieve que, a diferencia de un acto de interferencia ilícita contra una aeronave en vuelo, que podría dar lugar a un total de tres o cuatro centenares de víctimas integradas por los pasajeros y la tripulación a bordo, un atentado dirigido contra la parte pública de un aeropuerto y debido a la falta de vigilancia en una entrada al edificio de la terminal de un aeropuerto podría traducirse en muchos millares de víctimas, ya que a los pasajeros se sumarían no solo sus acompañantes sino también el personal de tierra. Señaló que, en vista de los recientes atentados terroristas perpetrados en los aeropuertos, su Estado había llegado al convencimiento de que las amenazas nuevas y emergentes no se podían resolver mediante el enfoque sistemático adoptado respecto de los actos tradicionales de interferencia ilícita. Tras reconocer que cada Estado estaba en su derecho a adoptar sus propias medidas nacionales de seguridad de la aviación para encarar esas amenazas nuevas y emergentes, el Delegado de la Federación de Rusia reiteró que en la nota WP/310 se proponía el apoyo a la referida propuesta del Consejo de elevar a la categoría de norma las Recomendaciones 4.8.1 y 4.8.2 relativas a la seguridad en la parte pública, así como a la propuesta de su Estado relativa a una nueva Norma 4.8.3 que regulara la instalación de equipos de control de seguridad en la entrada a las partes públicas de los aeropuertos.

66. Los Delegados de la Argentina y de Sudáfrica manifestaron su apoyo a la nota WP/198 (ACI) relativa a la seguridad en la parte pública.

67. El Observador del ACI expresó reconocimiento por el amplio apoyo obtenido para la nota WP/198, y reiteró que esta perseguía el logro de un sistema flexible y práctico, en el que las responsabilidades estuvieran claramente definidas y que permitiera evitar la formación de aglomeraciones y filas. También agradeció las observaciones formuladas por los Delegados del Canadá, Irlanda y el Reino Unido respecto de la definición del término “parte pública”. Por consiguiente, el Observador del ACI sugirió que el proyecto de texto de la cláusula 7 j) de la parte dispositiva del Apéndice C, del proyecto de *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (véase el apéndice de la nota WP/16) se sustituyera con el texto siguiente: “atender el riesgo de ataques en las partes públicas, incluidos los edificios terminales, trabajando con todas las partes interesadas para: 1) mantener un equilibrio práctico entre las necesidades de medidas de seguridad eficaces y sostenibles y la facilitación de los pasajeros; ii) implementar un conjunto de medidas basadas en los riesgos que sean flexibles y prácticas, en las que estén claramente definidas las responsabilidades correspondientes a los agentes competentes; iii) evitar la creación de cualquier zona de aglomeración de masas ya sea dentro de la terminal o en sus proximidades; y iv) mantener en forma coordinada una cultura de continua vigilancia, disuasión, prevención, respuesta y resiliencia teniendo en cuenta la evolución de las amenazas.”.

68. Al observar, sobre la base del debate en curso, la aparente percepción de que se podría lograr un progreso mucho más rápido en cuanto al GASep si se actuara por medio del AVSECP, el Observador del ACI declaró fundamental que la industria de la aviación en su conjunto participara en las negociaciones y debates relacionados con la elaboración de un GASep, y en ese sentido ofreció los considerables conocimientos expertos de su organización por el singular medio de la comunidad de

aeropuertos. Como respuesta a las observaciones del Delegado de la Federación de Rusia relativas a la experiencia de su Estado en materia de seguridad en la parte aérea, el Observador del ACI informó al Comité Ejecutivo de que su organización había estudiado medidas destinadas a agilizar el flujo de personas a través de las terminales de aeropuerto y, en coordinación con la IATA, había explorado un programa denominado *Smart Security*. El ACI tenía muy presente la necesidad de mantener la circulación de las personas con el fin de evitar la formación de aglomeraciones y filas, y estimaba que existía un riesgo muy grave de que el emplazamiento de las medidas de control de seguridad en el exterior de las terminales de los aeropuertos trasladaría la vulnerabilidad a otros lugares, y la incrementaría.

69. Respecto de la enmienda sugerida por el Observador del ACI a la Cláusula 7 j) de la parte dispositiva del Apéndice C del proyecto de Declaración consolidada incluida como apéndice de la nota WP/16, el Presidente del Comité Ejecutivo recordó que, en virtud del Artículo 38 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600), “No se discutirá ninguna moción o enmienda sin que haya sido previamente apoyada. Sólo los miembros de las delegaciones de los Estados contratantes podrán presentar y apoyar mociones y enmiendas.”

70. En este contexto, el Delegado del Reino Unido apoyó, secundado por el Delegado del Canadá, la enmienda que había propuesto el Observador del ACI (véase el párrafo 67).

#### ***El Anexo 17 y los textos de orientación conexos***

71. El Delegado del Canadá manifestó su apoyo al contenido de la nota WP/219 presentada por la India, sobre la reducción de la brecha entre las preguntas del protocolo del enfoque de observación continua del programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación y los reglamentos y textos de orientación sobre seguridad de la aviación. No obstante, expresó la opinión de que las preguntas del protocolo se deberían poner en consonancia con las normas sobre seguridad de la aviación, y no viceversa.

72. Al apoyar igualmente la nota WP/219, la Delegada de Sudáfrica declaró que compartía las opiniones manifestadas por el Delegado del Canadá respecto de las preguntas del protocolo.

73. El Observador de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) encomió a la OACI por el trabajo extenso y exhaustivo realizado en relación con la protección de la información sobre seguridad, y declaró esperar con interés el logro de considerables avances en la mejora de la seguridad mediante sistemas de notificación de seguridad tanto obligatorios como voluntarios. Recordó el trabajo conexo en el Grupo de trabajo específico sobre registradores de vuelo (FLIRECSWG) del Grupo de expertos sobre operaciones de vuelo (FLTOSP) en la esfera de las grabaciones de información para fines de investigación de accidentes. El Observador de la IFALPA manifestó su preocupación ante el hecho de que algunas de las propuestas presentadas por la Federación de Rusia en la nota WP/311 (*Sistemas de vigilancia por vídeo en aeronaves como medio de supervisión objetiva para evitar e investigar actos de interferencia ilícita*), en particular las relativas a la grabación de información en una aeronave desde el momento de su salida de la puerta de embarque hasta la llegada de esta a su destino, tendrían consecuencias adversas para la cultura de seguridad positiva que la OACI tan cuidadosamente había propiciado. En su opinión, para la implementación de las propuestas se necesitarían considerables recursos humanos y económicos, en una industria que exige que estos recursos se inviertan para lograr los máximos beneficios para la seguridad. La IFALPA instó a la Asamblea a que tomara en consideración el vínculo natural que une a la seguridad con la seguridad operacional, y las consecuencias que las propuestas destinadas a una de ellas podrían tener para la otra. El Observador de la IFALPA compartía el postulado de su federación a efectos de que la grabación de los acontecimientos que se producen dentro del compartimento de la cabina de vuelo solamente se debería utilizar para fines de

investigación en caso de accidentes, según se estipula en el Anexo 13 – *Investigación de accidentes e incidentes*, y que el FLIRECSWG debería coordinar este trabajo.

***Medidas para mitigar las amenazas internas***

74. El Delegado de Portugal manifestó su apoyo a la nota WP/145 (CAFAC) y al mejoramiento y la actualización de los SARPS y los textos de orientación sobre las amenazas nuevas y emergentes, con énfasis especial en las amenazas internas y los ataques a la parte pública, teniendo presentes los objetivos fundamentales de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y en particular la vital importancia de fortalecer las medidas de seguridad de la aviación para lograr un entorno mundial pacífico. Puso de relieve la importancia de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI como elemento básico para el logro de los niveles de seguridad requeridos para todos los Estados.

75. En cuanto a la nota WP/180 (Estados Unidos), el Delegado de Portugal, en nombre de los Estados miembros de la CEAC, expresó apoyo a la inclusión de las amenazas internas tanto en las prioridades estratégicas de la OACI para el trienio siguiente como en el GASEP, así como en la revisión del Anexo 17 y el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – Restringido), de manera que la amenaza interna se abordara éticamente. Señaló que, habida cuenta de la relación entre la amenaza interna y los factores humanos, y de que constituían un desafío para la seguridad de la aviación, Portugal estaba comprometido con la colaboración en el desarrollo de esas cuestiones fundamentales por medio de la participación en el AVSECP. Portugal reconocía asimismo las medidas e iniciativas pertinentes relativas a la amenaza interna adoptadas por organizaciones regionales, en particular la CAFAC, la UE o la CEAC.

76. El Delegado de la República de Corea manifestó su apoyo a la nota WP/180 y las actividades de los Estados Unidos destinadas a encarar las amenazas internas, según se esbozaban en ese documento. Dio seguridades al Comité Ejecutivo acerca de la plena cooperación por su Estado con el esfuerzo mundial destinado a la prevención de los futuros atentados con un origen interno.

77. El Delegado de Israel expresó el firme apoyo de su Estado por la nota WP/180. Puso de relieve que, si bien la tecnología tenía una función importante en la prevención de los atentados terroristas, también alentaba a estos a buscar en el sistema factores humanos que constituyeran blancos fáciles. El Delegado de Israel consideraba que existía una necesidad fuerte e imperiosa de fijar unas normas de la OACI que hicieran frente a la amenaza interna, y manifestó la voluntad de su Estado de colaborar con otros Estados en ese contexto.

78. El Delegado de Bélgica, al tiempo que se manifestaba de acuerdo con las observaciones del Delegado de Singapur y otros relativas al Programa de seguridad de la aviación en general, acogió complacido y dio su apoyo a las propuestas relativas a la mitigación de amenazas nuevas y emergentes, especialmente las amenazas internas, según se presentaban en las notas WP/180 (Estados Unidos) y WP/145 (CAFAC), respectivamente. Al recordar que algunas organizaciones regionales ya habían tomado iniciativas al respecto, el Delegado de Bélgica estimó como oportuna la ampliación de esas iniciativas a otras regiones.

79. En relación con la nota WP/145 (CAFAC), el Delegado de Luxemburgo puso de relieve la necesidad de que el Anexo 17 se mantuviera en consonancia con la evolución de las amenazas para la seguridad de la aviación civil internacional. Observó que dos amenazas emergentes generaban preocupación en el conjunto de la comunidad internacional debido a sucesos recientes, a saber: las amenazas a la seguridad de la parte pública y las amenazas internas, que entrañaban la complicidad pasiva o activa de personal que estuviera dentro de la entidad amenazada para poder eludir las medidas de seguridad. El Delegado de Luxemburgo señaló que las medidas de seguridad que los Estados miembros

de la CAFAC estaban implementando procuraban cada vez más encarar esos desafíos. Por consiguiente, Luxemburgo apoyaba plenamente la nota WP/145, y en particular el párrafo a) del resumen, en el que se invitaba a la Asamblea a que instara al Consejo a acelerar la adopción de nuevos SARPS de seguridad de la aviación relativos a la mitigación de amenazas nuevas y emergentes, incluida la seguridad de la parte pública y las amenazas internas.

80. El Delegado de Francia expresó su reconocimiento por la labor de la CAFAC y los Estados africanos reflejada en la nota WP/145, y señaló que las preocupaciones que en ella se manifestaban estaban en consonancia con las de Francia, en particular las relativas a la seguridad de la parte pública y las amenazas internas. A su entender, el documento seguía muy de cerca la línea de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, donde se ponían de relieve la función de la OACI y las responsabilidades de los Estados relativas a la protección de la seguridad de los ciudadanos y nacionales. El Delegado de Francia se refirió al proyecto europeo como respuesta inicial a la cuestión de las amenazas nuevas y emergentes, ya que proponía brindar ayuda a los Estados africanos que la desearan para preparar a su administración a hacer frente a las amenazas emergentes. A la luz de lo anterior, Francia daba su apoyo a la nota WP/145, en la que se hacía un llamamiento relativo al desarrollo de unos SARPS apropiados para poder hacer frente a estas amenazas emergentes.

81. El Delegado de Nigeria, Estado copatrocinador de la nota WP/145, instó a la OACI a agilizar las medidas relativas a los textos de orientación para encarar las amenazas prevalecientes contra la aviación civil.

82. Los Delegados de la Argentina, Francia, Sudáfrica, Suiza y el Reino Unido expresaron su firme apoyo a la nota WP/145 relativa a la elaboración y actualización de SARPS y textos de orientación, y a la nota WP/180 relativa a estrategias mundiales para afrontar el riesgo interno.

### *Líquidos, aerosoles y geles (LAG)*

83. Al manifestar su apoyo a la nota WP/184 (Sudáfrica) sobre el tema reseñado, el Delegado de la Argentina sugirió que todas las cuestiones relativas a LAG se abordaran con prontitud por la OACI por conducto del AVSECP.

84. El Delegado de Arabia Saudita manifestó inquietud respecto de la nota WP/184, ya que no estaba de acuerdo con la confiscación de los líquidos por debajo de los 100 ml que constituían el máximo autorizado en el momento de la entrada de los pasajeros al edificio de la terminal. Afirmó que ese procedimiento no estaba en consonancia con la práctica actual, que se debería tomar en consideración al aplicar esas medidas. Debido a la dificultad relacionada con el control de seguridad de los LAG de los pasajeros en tránsito, el Delegado de Arabia Saudita consideraba que todas las medidas relacionadas con las operaciones en la parte pública deberían aplicarse a los vuelos nacionales, y no a los internacionales. Su principal preocupación era obtener garantías de que los LAG no se utilizaran de forma ilícita.

85. El Delegado de Bahrein declaró compartir ese punto de vista.

86. En relación con la nota WP/184, el Delegado de Nigeria manifestó su apoyo al reconocimiento de las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) de otros Estados que cumplieran con esos requisitos. Consideraba que ello evitaría la duplicación de los esfuerzos en materia de control de seguridad y promovería la comunicación entre Estados con restricciones distintas en materia de LAG.

87. Al prestar su apoyo a la nota WP/184, el Delegado de Suiza recalcó que el Estado de la transferencia mantenía la responsabilidad relativa al control de seguridad relativo a los LAG y a velar por que los pasajeros no llevaran consigo ningún LAG restringido a su llegada a otro Estado.

88. La Delegada de Sudáfrica dio su respaldo a las notas WP/254 (Nigeria), WP/184 (Sudáfrica) y WP/327 [Venezuela (República Bolivariana de)].

89. El Delegado del Senegal declaró su apoyo a la nota WP/254 (Nigeria).

### ***Otras cuestiones de política***

90. En relación con la nota WP/330 (*Procedimientos para la implementación de un sistema de control de seguridad único*), presentada por Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Paraguay, el Delegado de la Argentina puso de relieve que todas las cuestiones relacionadas con el sistema de control de seguridad único (OSS) deberían ser abordadas con prontitud por la OACI por conducto del AVSECP.

91. Al tomar nota de la información brindada en la nota WP/330, el Delegado del Canadá afirmó que sería prudente remitir los debates relativos al sistema OSS al AVSECP. Recalcó que, si bien los arreglos de seguridad únicos eran de gran importancia para la facilitación y la conveniencia de los pasajeros y merecían ser tratados seriamente, su implementación efectiva entrañaba un proceso muy exhaustivo y riguroso.

92. El Delegado de Suiza dio su apoyo a la iniciativa relativa al sistema OSS expuesta en la nota WP/330. Si bien apoyaba asimismo la implementación por el Estado de un Programa nacional de gestión de la seguridad de la aviación civil (PNSGSAC-SEMS) en consonancia con la propuesta contenida en la nota WP/315, presentada por Colombia y con el apoyo de 12 Estados sudamericanos, manifestó su reticencia a que el Programa fuera obligatorio. El Delegado de Suiza sugirió que las Oficinas Regionales prestaran asistencia a los Estados que la necesitaran para la introducción de un PNSGSAC-SEMS.

93. Al resumir los debates, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación reconoció que se había llegado a un amplio consenso respecto de la práctica totalidad de los puntos suscitados en las distintas notas de estudio presentadas bajo la cuestión 16. Indicó que el Comité Ejecutivo había tomado nota de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de reciente adopción, sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación* como punto de partida para los debates sobre el marco mundial para la seguridad de la aviación. Respecto de ese marco mundial, existía un amplio apoyo para las acciones propuestas en las notas de estudio, es decir, ampliación de la ICASS y desarrollo del GASeP, con el añadido de un mensaje muy claro del Comité Ejecutivo relativo a la necesidad de agilizar el desarrollo del GASeP y de obtener la participación del AVSECP. Se había tomado nota de los ofrecimientos de prestación de asistencia directa a la Secretaría en esos empeños.

94. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación señaló el amplio apoyo mostrado por la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, con las enmiendas propuestas por el ACI y apoyadas por los Delegados del Reino Unido y del Canadá, así como por las medidas propuestas en todas las notas de estudio subsiguientes, con la salvedad de la propuesta relativa a una norma de la OACI que hubiera exigido controles de seguridad en la entrada a los edificios de las terminales. Para atender la inquietud suscitada al respecto, la propuesta, relativa a una medida de seguridad de la parte pública, se consolidaría con otras propuestas de enmienda del Anexo 17 y de elaboración de textos de orientación pertinentes, y se remitiría a la Secretaría y los órganos técnicos competentes, a saber, el AVSECP, que llevarían a cabo trabajo

adicional al respecto. En cuanto a la nota WP/99, Revisión núm. 1, relativa a la ciberseguridad, se observó que solamente las propuestas de acción a) y c) habían sido examinadas por el Comité Ejecutivo, y que el resto de las propuestas de acción serían examinadas por la Comisión Técnica.

95. Al concluir su debate sobre la cuestión 16, el Comité Ejecutivo acordó recomendar a la Plenaria, para su adopción, el proyecto de Resolución 16/1: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, contenida en el apéndice de la nota WP/16, con las enmiendas introducidas a la luz de los debates; y el proyecto de Resolución 16/2: *Formas de abordar la seguridad en la aviación civil*, presentado en la nota WP/17.

**Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)**

96. Esta cuestión se examinó sobre la base de una nota de estudio presentada por el Consejo, la nota WP/20, Revisión núm. 1 [*Ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)*] [con Revisión núm. 1 (en francés únicamente)], y de las notas de estudio y notas de información conexas.

97. La Secretaria General presentó la nota WP/20, Revisión núm. 1, que contenía un informe sobre la ejecución general del USAP-CMA junto con las novedades conexas posteriores al 39º período de sesiones de la Asamblea. Recordó que el USAP-CMA llevaba incorporados varios parámetros fundamentales para la determinación del tipo, el alcance, la prioridad y la frecuencia de las actividades de auditoría y observación. Entre el lanzamiento del USAP-CMA en enero de 2015 y el 3 de septiembre de 2016 se habían realizado un total de 47 actividades del USAP-CMA, comprendidas 44 auditorías y 3 misiones de validación. El USAP-CMA reveló que el nivel global de ejecución efectiva de los elementos críticos del sistema de observación de la seguridad de la aviación de un Estado había mejorado ligeramente, en comparación con los resultados del segundo ciclo de auditorías; la OACI esperaba que esa tendencia continuara a lo largo de los años siguientes. La Secretaria General puso de relieve que, a medida que el Programa madurara y se realizaran actividades adicionales, la OACI podría suministrar información adicional relacionada con el nivel de cumplimiento por los Estados de las normas del Anexo 17 – *Seguridad* y de las normas relativas a la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación*.

98. La Secretaria General observó que la información recibida de aquellos Estados que habían sido sometidos a auditorías indicaba que los resultados de las auditorías USAP-CMA brindaban una oportunidad inestimable para evaluar la solidez y sostenibilidad de sus sistemas de observación de la seguridad de la aviación. Puso de relieve que los informes de auditoría generados con arreglo al USAP-CMA eran confidenciales y no estaban disponibles para otros Estados, salvo consentimiento del Estado de la auditoría. La Secretaria General dio las gracias a todos los Estados que habían contribuido a la implementación del USAP-CMA y expresó su apreciación a aquellos Estados que habían adscrito sus expertos a la OACI para actuar como auditores del USAP o jefes de equipo de auditoría. Se invitó a la Asamblea a: tomar nota del informe sobre la ejecución del USAP-CMA; y pedir a los Estados que continuaran prestando apoyo al USAP mediante la adscripción de expertos a corto y a largo plazo, y la participación en seminarios y cursos de instrucción.

99. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/316, en la que se exponía la postura de su Estado con respecto a la posibilidad de aumentar el nivel de divulgación de los resultados de las auditorías en el marco del USAP y de publicar la información relacionada con las preocupaciones significativas de seguridad en la esfera de la aviación (SSeC) en el sitio web seguro de la OACI. Al recordar el principio predominante de confidencialidad y la transparencia limitada de los resultados de las auditorías USAP y las SSeC, el Delegado de la Federación de Rusia expresó inquietud ante la posibilidad de que organizaciones terroristas pudieran acceder indirectamente a información relativa a cualquier



relajamiento de las medidas de seguridad de la aviación por conducto del sitio web seguro de la OACI, y hacer uso de esa información para cometer actos de interferencia ilícita contra la aviación civil. La cuestión había sido sometida a la consideración del AVSECP en su 27ª reunión (AVSECP/27, marzo de 2016). Habida cuenta de la posible amenaza para la aviación civil, el grupo de expertos había recomendado que se mantuviera el statu quo relativo al nivel de divulgación de los resultados de las auditorías USAP y las SScE. Se invitaba a la Asamblea a: tomar nota del contenido de la nota WP/316; convenir en el derecho soberano de cada Estado de proporcionar información sobre los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación acorde con el criterio de un “nivel limitado de transparencia” y mantener el principio de confidencialidad de la información; y apoyar la propuesta de colocar la información delicada relacionada con los resultados de las auditorías de la OACI en el sitio web seguro de la OACI únicamente si el Estado no expresaba ninguna objeción.

100. El Delegado de Cabo Verde introdujo la nota WP/151, que había sido presentada por la CAFAC en nombre de los Estados africanos. La nota reiteraba la necesidad de mantener el nivel de divulgación de los resultados de las auditorías USAP, de conformidad con el método recomendado 2.4.5 del Anexo 17 – *Seguridad*, habiendo examinado los posibles riesgos y beneficios relacionados con la divulgación de dicha información. El Delegado de Cabo Verde, en consonancia con el principio de confidencialidad y tras hacer referencia a la Resolución A36-20 de la Asamblea General, alentó a todos los Estados a compartir la información de sus informes de auditoría de forma bilateral o multilateral, con el fin de aumentar la confianza en el nivel de seguridad de la aviación. Señaló que las conclusiones y recomendaciones incluidas en los informes de las auditorías USAP ponían de relieve las deficiencias tanto sistémicas como específicas halladas en el sistema de observación de la seguridad de la aviación del Estado de la auditoría. La información relativa la auditoría correspondiente a deficiencias específicas era especialmente delicada, ya que ponía de relieve vulnerabilidades y comprometía la seguridad nacional, y la divulgación sin restricciones de esa información podría ser utilizada por otros Estados para fines inadecuados o punitivos. Se subrayó que la información de auditoría que en esos momentos se divulgaba por conducto del sitio seguro del USAP podía ser utilizada para varios fines en beneficio de la seguridad de la aviación mundial, incluso para la movilización de ofrecimientos de asistencia para atender las necesidades de los Estados beneficiarios. Se invitó a la Asamblea a tomar nota de la nota WP/151; encargar a la OACI que mantuviera el nivel de divulgación de los resultados de auditoría de conformidad con lo indicado en el método recomendado 2.4.5 del anexo 17; e instar a la OACI a seguir brindando asistencia a los Estados con bajos índices de cumplimiento de las normas del Anexo 17 y las disposiciones de seguridad que figuran en el Anexo 9 – *Facilitación*.

101. Se tomó nota de que también se habían presentado dos notas de información, a saber: la nota WP/371 (*China's national civil aviation security audits*), presentada por China; y la nota WP/224 [*ICAO Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) implemented in Indonesia*], presentada por Indonesia.

102. Seguidamente, el Presidente del Comité Ejecutivo abrió el turno de palabra para el debate relativo al USAP-CMA.

## **Análisis**

103. Al encomiar a la OACI por haber establecido el USAP-CMA, el Delegado de Nigeria recordó que en 2015 Nigeria había sido uno de los primeros Estados que había recibido una auditoría de esa índole; en opinión de su Estado, esta había sido sumamente útil. Alentó a aquellos Estados miembros que aún no hubieran formalizado un Memorando de Entendimiento para permitir a la OACI realizar la auditoría USAP-CMA necesaria a que lo hicieran, en instó a la OACI a que continuara proporcionando asistencia específica a los Estados con bajo nivel de cumplimiento de las normas del Anexo 17 y las

normas relativas a la seguridad del Anexo 9. En conclusión, el Delegado de Nigeria expresó su apoyo a la nota WP/151 (CAFAC).

104. El Delegado del Senegal felicitó a la OACI por sus esfuerzos relacionados con el USAP-CMA, según se habían presentado en la nota WP/20, Revisión núm. 1, y alentó su continuación. Al compartir las posiciones expresadas en las notas WP/151 y WP /316 respecto de la divulgación de los resultados de las auditorías del USAP recalcó que la inclusión en el sitio web seguro del USAP de una representación gráfica que hiciera referencia a la implementación efectiva por los Estados sometidos a auditoría de los elementos críticos del sistema estatal de observación de la seguridad de la aviación, así como de gráficos y cuadros que reflejaran el cumplimiento de las normas del Anexo 17 y de las normas relacionadas con la seguridad del Anexo 9, y también de información sobre las SSeC, podría cumplir con los requisitos en materia de información y dar lugar a la provisión de asistencia para la implementación a aquellos Estados que la necesitaran. El Delegado del Senegal afirmó que cualquier otra política de divulgación podría resultar contraproducente y producir unos efectos opuestos a los pretendidos, al aumentar el nivel de divulgación.

105. El Delegado de Francia declaró que el USAP-CMA era una herramienta esencial para la implementación de un nivel coherente de seguridad en todo el mundo. Al observar que, no obstante, existía una enorme diversidad en el nivel actual de seguridad en los aeropuertos de todo el mundo, cuestionó la eficacia, y sobre todo la pertinencia, de la metodología utilizada para las auditorías del USAP-CMA. Al recordar que esas auditorías se basaban en la introducción de normas relacionadas con la seguridad de la OACI en la normativa nacional de cada Estado, el Delegado de Francia puso de relieve la importancia de determinar el actual nivel de implementación y el nivel de seguridad en cada aeropuerto internacional. Por consiguiente, consideraba necesario examinar la metodología aplicada para las auditorías del USAP-CMA.

106. Al tiempo que expresaba su apreciación por las notas WP/151 y WP/316, el Delegado de Francia indicó que en ellas se exponía una postura que su Estado no compartía plenamente. Francia consideraba que los atentados terroristas no se planificaban sobre la base de los resultados de las auditorías USAP-CMA de la OACI; más bien, estos atentados se planificaban como respuesta a cuestiones estratégicas, tácticas y políticas, y aprovechaban la presencia de un grupo terrorista en una región determinada, así como de sus observaciones directas de puntos débiles en las medidas de seguridad implementadas en un determinado aeropuerto. El Delegado de Francia recalcó que mantener la confidencialidad total de los resultados de las auditorías del USAP-CMA era equivalente a no dar la información necesaria a otros Estados para que estos pudieran a su vez tomar medidas adecuadas. Declaró considerar que la confidencialidad total de los resultados de las auditorías del USAP-CMA era una medida obsoleta, y manifestó preocupación respecto del destino de esos resultados de auditoría cuando ponían de relieve unas insuficiencias recurrentes en materia de seguridad. A la luz del difícil equilibrio que se había de alcanzar entre la necesidad de que los Estados conocieran los resultados de las auditorías para poder tomar sus propias medidas de mejora de la seguridad de la aviación internacional y la necesidad de que los Estados estuvieran protegidos por un determinado nivel de confidencialidad respecto de los resultados de las auditorías, el Delegado de Francia sugirió que la Secretaría, con el apoyo del AVSECP, se ocupara de dos cuestiones, a saber: cómo revisar las auditorías del USAP de manera que se pudiera determinar el nivel de seguridad vigente en cada Estado; y cómo ajustar el nivel adecuado de confidencialidad de los resultados de auditorías del USAP-CMA sin dejar a estos últimos abiertos a todo el mundo, pero velando por que no se prohibiera el acceso a ellos por los Estados que necesitaban la información.

107. Al hacerse eco de las observaciones del Delegado de Francia, el Delegado de Alemania reiteró la gran importancia de los resultados de las auditorías del USAP-CMA de la OACI. Al observar que la capacidad de compartir esa información de forma confidencial era un beneficio fundamental de

tener la condición de Estado miembro de la OACI, puso de relieve la urgente necesidad de hacerlo. El Delegado de Alemania declaró su apoyo a las intervenciones anteriores en ese sentido.

108. El Delegado del Reino Unido encomió a la Secretaría por la diligencia con que había trabajado para la introducción del nuevo CMA en años recientes, según se exponía en la nota WP/20, Revisión núm. 1. Señaló, no obstante, que la panorámica reflejada en esa nota le causaba preocupación, en particular por los motivos siguientes: tan solo se daba un 71% de implementación efectiva de los elementos críticos a nivel mundial; tan solo un 6% de los Estados evaluaban sus obligaciones legales básicas respecto de las medidas de control de la calidad; y 100 de los 191 Estados miembros aún no habían firmado el memorando de entendimiento relativo al USAP-CMA. Lo más preocupante, como también había observado el Delegado de Francia, era que esas cifras podrían no representar el nivel actual de seguridad efectiva sobre el terreno. Como se indicaba en la nota WP/98, presentada por Eslovaquia en nombre de los Estados miembros de la UE y de la CEAC, existían preocupaciones porque con frecuencia las deficiencias no se ponían de manifiesto durante el proceso de auditoría del USAP-CMA de la OACI, por dos motivos principales, a saber: las visitas se disponían y preparaban con anterioridad, de manera que los auditores veían la seguridad aeroportuaria en condiciones óptimas, y no en el contexto de su funcionamiento diario; y la atención se centraba principalmente en realizar una auditoría de la capacidad de observación de la seguridad de la aviación de un Estado, sus procesos y su documentación, y no la performance operacional real. Ese desfase entre la performance durante la auditoría y el nivel real de seguridad efectiva suscitaba dudas en muchos sectores en cuanto a la credibilidad del proceso de auditoría del USAP-CMA.

109. Al abundar en las observaciones expuestas por el Delegado de Francia, el Delegado del Reino Unido propuso que la prioridad para el trienio siguiente (2017-2019) fuera un examen fundamental del enfoque de auditoría del USAP-CMA, y que se volvieran a examinar algunos de los fundamentos y principios del Programa para velar por que impulsara la consolidación de las normas relacionadas con la seguridad de la aviación con toda la efectividad posible. Sugirió que el grupo de estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA ya existente u otro mecanismo estudiaran cuestiones como las evaluaciones operacionales, la mayor falta de previsibilidad, una mayor atención a las vulnerabilidades especialmente comunes o críticas y un proceso de revisión por homólogos. El Delegado del Reino Unido subrayó que el proceso no perseguiría la denuncia y el descrédito de los Estados individuales, sino que procuraría reconocer los desafíos que encaraban todos los Estados y trabajar de consuno para resolverlos.

110. Al tiempo que convenía con los Estados miembros de la CAFAC en cuanto a la importancia de dirigir la asistencia a los Estados con bajos índices de cumplimiento (nota WP/151), el Delegado del Reino Unido sugirió que se modificara el centro de atención con el fin de dar prioridad a los bajos índices de seguridad efectiva, puesto que el cumplimiento sobre el papel había de estar respaldado por la acción sobre el terreno.

111. Respecto de la cuestión de la divulgación de los resultados de las auditorías del USAP-CMA, el Delegado del Reino Unido reconoció que la información delicada no debería estar disponible en el dominio público. En su opinión, el propósito de proporcionar más información era proporcionar información y divulgación adecuadas de forma bilateral a aquellos Estados que aceptaban servicios aéreos del aeropuerto en cuestión, al que habían encomendado la seguridad de sus ciudadanos. Al observar que en la reunión AVSECP/27 se habían alcanzado algunas conclusiones sensatas al respecto, el Delegado del Reino Unido manifestó su preferencia por el empleo de la redacción propuesta por el grupo de expertos, en lugar de la propuesta por la Federación de Rusia en la nota WP/316.

112. Al recordar que su Estado se había sometido recientemente a una auditoría del USAP-CMA, el Delegado de Kenya expresó su apoyo a la continuación del Programa, así como la disposición de su Estado para asistir a otros Estados de la región africana con sus conocimientos expertos y su

experiencia. Al apoyar la nota WP/151 (CAFAC), reiteró que el nivel de divulgación de los resultados de la auditoría del USAP-CMA debería ser objeto de un acuerdo bilateral y depender de la aprobación por cada Estado sometido a auditoría, en consonancia con la soberanía de este.

113. El Delegado de los Estados Unidos afirmó que el USAP-CMA era parte integrante del programa de seguridad de la aviación de la OACI. Dio las gracias a los Delegados de Francia y el Reino Unido por sus observaciones perspicaces y declaró el apoyo de los Estados Unidos a sus preocupaciones, así como a las propuestas para resolverlas. Los Estados Unidos apoyaban el llamamiento por los Estados miembros a una continuación de la adscripción de expertos a corto y a largo plazo para que participaran en seminarios y cursos de instrucción destinados a dar apoyo al USAP-CMA. Ello no obstante, los Estados Unidos también alentaban con firmeza unos debates de mayor calado entre los Estados miembros y la Secretaría, centrados en la auditoría de las mejores prácticas con el fin de coadyuvar a la evolución del USAP-CMA y continuarla. Los Estados Unidos consideraban que si bien las normas mundiales entrañaban una importancia crítica, su fuerza solo residía en su implementación. En ese contexto, el Delegado de los Estados Unidos puso de relieve que los Estados miembros debían velar por la coherencia en la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación, en aras de encarar unas amenazas terroristas dinámicas y en constante evolución. Por consiguiente, los Estados Unidos también proponían que los Estados miembros y la Secretaría debatieran y determinaran el modo en que el USAP-CMA podría ponderar la importancia de la implementación conjuntamente con el interés centrado en esos momentos en la capacidad de observación de la seguridad de la aviación en el plano nacional. La implementación era la prueba de que un régimen de observación era eficaz. El Delegado de los Estados Unidos puso de relieve que su Estado estaba comprometido con la interacción con la Secretaría respecto de sus propias enseñanzas extraídas, e instó a los demás Estados miembros a hacer lo propio, tanto en el plano bilateral como por conducto de órganos competentes, como el AVSECP y el grupo de estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA. Subrayó que los Estados podían aprender mucho los unos de los otros para lograr un mayor progreso en la seguridad de la aviación.

114. El Delegado de Arabia Saudita dio su respaldo a las notas WP/20 y WP/151 (CAFAC). Al expresar apoyo a la nota WP/316 (Federación de Rusia), subrayó que Arabia Saudita no estaba conforme con que no se divulgaran los resultados de las auditorías del USAP-CMA. Estimaba que la puesta en común de esa información era sumamente importante para todos los Estados y que debería estar disponible, si bien en sitios seguros por los motivos citados por los delegados de Francia, Alemania y los Estados Unidos.

115. El Delegado de la Argentina indicó que si bien los resultados de las auditorías del USAP-CMA expuestos en la nota WP/20, Revisión núm. 1, revelaban una situación un tanto alarmante, era bueno contar con la información para continuar la prestación de asistencia específica a los Estados. Dio su respaldo a las observaciones de los Delegados de Francia y Alemania, y manifestó su apreciación por la nota de información WP/224, en la que Indonesia esbozaba sus preparativos para la auditoría del USAP-CMA de octubre/noviembre de 2015, así como las medidas que había adoptado durante la auditoría y subsiguientemente y las enseñanzas extraídas.

116. La Delegada de Australia expresó su apoyo a la importante función realizada por la OACI para el mantenimiento de la integridad de la red de la seguridad de la aviación mundial, y a la contribución del USAP-CMA a su logro. Tras observar que a medida que aumentaban en magnitud y complejidad las demandas impuestas a la red las medidas de seguridad de la aviación se harían más innovadoras y sofisticadas, puso de relieve la importancia de que la metodología de las auditorías del USAP-CMA evolucionara para estar en consonancia con esas medidas, que incluían la habilitación de los auditores para evaluar metodologías basadas en el riesgo y para emitir juicios respecto de los resultados de seguridad logrados. Por ese motivo, Australia daba su firme apoyo a la solicitud de los Estados miembros de la Unión Europea y de la CEAC, presentada en la nota WP/98, de un examen del alcance y

los métodos del proceso del USAP-CMA para determinar que este aportaba una imagen precisa y fidedigna de la efectividad con que se estaban poniendo en ejecución las medidas de seguridad de la aviación. Australia esperaba con interés la interacción continuada con la OACI al respecto con el fin de velar por que el USAP-CMA retuviera su condición de vínculo importante en la cadena mundial de la seguridad de la aviación.

117. La Delegada de Sudáfrica comprometió el apoyo continuado de su Estado al USAP-CMA, que estimaba podía ser mejorado permanentemente, al igual que cualquier otro buen sistema. Señaló que Sudáfrica apoyaba la nota WP/151 (CAFAC) relativa al nivel de divulgación de los resultados de las auditorías del USAP-CMA, ya que consideraba que estaba en consonancia con las conclusiones de la reunión AVSECP/27, tal como lo había indicado el Delegado del Reino Unido. Asimismo, Sudáfrica compartía la opinión manifestada por este último en el sentido de que los resultados de las auditorías del USAP-CMA podrían, y deberían, ser compartidos de forma bilateral, a tenor del método recomendado 2.4.5 del Anexo 17.

118. El Delegado de Etiopía afirmó que los razonamientos presentados en las notas WP/151 (CAFAC) y WP/316 (Federación de Rusia) eran suficientes para mantener el nivel de divulgación vigente de los resultados de las auditorías del USAP-CMA. Puso de relieve que se debería estudiar la inquietud suscitada en la nota WP/151 en relación con el acceso ilimitado a los resultados de las auditorías, con el fin de salvaguardar la soberanía y vulnerabilidad del Estado de la auditoría. El Delegado de Etiopía expresó pleno apoyo a las acciones propuestas en el resumen de la nota WP/151.

119. Al dar su respaldo a la nota WP/20, Revisión núm. 1, el Delegado de la República de Corea señaló que gracias a los esfuerzos de la OACI y con unos recursos limitados, en 2015 el USAP había logrado hacer la transición del enfoque de sistemas globales (CSA) al CMA, con miras al seguimiento permanente de la solidez de los sistemas de observación de la seguridad de la aviación de los Estados. Habida cuenta de que en las SSeC emitidas por la OACI en virtud de los resultados de las auditorías se proporcionaba información relativa a las amenazas graves a la seguridad, también declaró su apoyo a la nota WP/151 (CAFAC), en la que se recomendaba mantener el nivel de divulgación de los resultados de las auditorías.

120. El Delegado de Finlandia declaró su apoyo a la labor realizada por el Consejo y la Secretaría para la implementación del USAP-CMA, según se exponía en la nota WP/20, Revisión núm. 1. Al hacer suyas las observaciones de los Delegados de Francia, Alemania y el Reino Unido, puso de relieve que la puesta en común confidencial de la información relativa a la seguridad era sumamente importante para la colaboración mundial en materia de seguridad. El Delegado de Finlandia recomendó encarecidamente la modernización del sistema de auditoría.

121. Al reiterar que el USAP-CMA constituía una actividad de suma importancia, el Delegado del Canadá expresó el apoyo de su Estado por los objetivos que el Programa perseguía, y también su intención de continuar la adscripción de expertos a corto y largo plazo a la OACI con el fin de lograr estos objetivos. Puso de relieve que para el éxito de la OACI era fundamental la existencia de un régimen eficaz de auditorías que evaluara la performance de los Estados evaluados en materia de seguridad de la aviación, objetivo previsto por un futuro GAsEP. Convino con los Delegados de Francia, el Reino Unido, los Estados Unidos y Australia en que el USAP-CMA se había de actualizar para mantenerse al día respecto de los desafíos que se encaraban en todo el mundo.

122. El Delegado de Suiza abogó por una mayor transparencia de los resultados de las auditorías USAP-CMA, ya que aportaban una clara indicación de los puntos débiles en la seguridad de la aviación de los Estados de la auditoría, información de utilidad para otros Estados cuyas líneas aéreas

realizaban vuelos hacia esos Estados y desde ellos; así como de las necesidades de los Estados de la auditoría en materia de cooperación o asistencia técnica para resolver esas debilidades.

123. Al aceptar que podría ser difícil para un Estado sometido a auditoría revelar sus vulnerabilidades relativas a la seguridad de la aviación que hubieran sido identificadas durante el proceso de auditoría del USAP-CMA, el Delegado de Colombia reconoció el valor de compartir esa información sin dejar de mantener un nivel de confidencialidad. Como solución de compromiso, sugirió que se elaborara un mecanismo mediante el cual los resultados de las auditorías del USAP-CMA se pusieran en común entre aquellos Estados que hubieran firmado acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

124. El Delegado de Zimbabwe expresó apoyo a la nota WP/20, Revisión núm. 1 (Consejo), así como a las notas WP/151 (CAFAC) y WP/316 (Federación de Rusia).

125. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que esas tres notas habían generado un interés considerable, en particular respecto de la puesta en común de los resultados de las auditorías del USAP-CMA.

126. Al resumir los debates, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación indicó que las dos acciones propuestas en el resumen de la nota WP/20, Revisión núm. 1, relativas a la implementación del USAP-CMA, habían recibido apoyo. Respecto del nivel de divulgación de los resultados de las auditorías del USAP-CMA (notas WP/316 y WP/151), se habían expresado varias opiniones diferentes en cuanto a la transparencia, y si bien parecía que la cuestión podría resolverse no se había alcanzado una conclusión definitiva al respecto. Se había sugerido la posibilidad de encomendar al grupo de estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA un amplio examen del alcance y los métodos del USAP-CMA para que lo sometieran a un estudio adicional, en parte con miras a la consideración de unos enfoques para las actividades de auditoría que se centraran más en el riesgo. La referida cuestión de la transparencia podría considerarse en el contexto del mismo examen. Por último, el llamamiento a la OACI a seguir brindando asistencia a los Estados con bajos índices de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de un sistema estatal de observación de la seguridad de la aviación y un bajo índice de cumplimiento de las normas de la OACI en materia de seguridad contaba con un amplio apoyo del Comité Ejecutivo.

#### **Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)**

127. Esta cuestión del orden del día se examinó sobre la base de dos notas de estudio presentadas por el Consejo, a saber: la nota WP/21 Revisada [*Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*] y la nota WP/351 (*Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación*), así como las notas de estudio conexas y una nota de información. El Presidente del Comité Ejecutivo indicó que, habida cuenta de que la nota WP/28 (*Informe sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI*) presentada por el Consejo había sido examinada bajo la cuestión 14 (Programa de asistencia técnica), no se volvería a examinar.

128. La Secretaría General presentó la nota WP/21 Revisada, en la que se informaba sobre los avances realizados en la implementación del Plan AFI SECFAL y su programa de trabajo desde su inauguración en mayo de 2015 en Maputo (Mozambique) y se presentaba asimismo un proyecto de resolución de la Asamblea cuyo objeto era promover la implementación del Plan AFI SECFAL Plan. Señaló que, si bien las auditorías recientes habían confirmado algunas mejoras en el cumplimiento, el nivel general de cumplimiento constatado por las actividades del USAP-CMA de la OACI confirmaba la necesidad urgente de una mejora permanente y efectiva de la implementación de las normas del Anexo 17 – *Seguridad* y las normas relativas a la seguridad del Anexo 9 – *Facilitación* en el continente africano.

Si bien se habían alcanzado logros considerables hasta ese momento, en particular la adopción de la *Declaración de Windhoek sobre la seguridad de la aviación y la facilitación en África*, el Plan AFI SECFAL continuaba enfrentándose con dificultades de financiación que podrían crear obstáculos para el logro de todos los objetivos del Plan y la plena implementación de la Declaración de Windhoek y sus metas. Se instó enérgicamente a los Estados, los asociados para el desarrollo y la industria a que efectuaran aportaciones financieras o en especie, y que también aportaran apoyo político para la implementación del importante Plan AFI SECFAL. Se invitó a la Asamblea a: apoyar la implementación continua del Plan AFI SECFAL; aprobar la resolución presentada en el Apéndice A de la nota WP/21 Revisada; e instar a los Estados a que efectuaran aportaciones financieras, en especie o de otra índole para la implementación del Plan AFI SECFAL.

129. Seguidamente, el Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/258, Revisión núm. 1, copatrocinada por Kazajstán, sobre la situación del personal de seguridad de la aviación (AVSEC) de la Oficina Regional Europea. En la nota se reconocía el trabajo realizado para reforzar el personal de AVSEC en las regiones de la OACI, que se vería aún más fortalecido con la creación de cuatro nuevos puestos de empleado AVSEC en el presupuesto del programa regular de la OACI para el siguiente trienio. Se puso de relieve que en la oficina regional EUR/NAT tan solo existía uno de estos puestos, y que ese puesto se financiaba con cargo a recursos extrapresupuestarios. Habida cuenta de la extensión geográfica de la región, de que la oficina regional EUR/NAT se encargaba de coordinar las actividades de 56 Estados miembros y de las actuales circunstancias internacionales de creciente amenaza de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, la nota ponía de relieve la necesidad de reforzar la plantilla AVSEC de la EUR/NAT. Se invitaba a la Asamblea a: reconocer la necesidad de reforzar la plantilla AVSEC de la EUR/NAT; proponer que la Secretaria General de la OACI incluyera una consignación adicional en el presupuesto del programa regular de la OACI correspondiente al trienio 2017-2019 para un puesto AVSEC a jornada completa para complementar los puestos de la EUR/NAT sufragados con cargo al presupuesto del programa regular, mientras se mantenía el puesto AVSEC extrapresupuestario actualmente sufragado mediante contribuciones voluntarias; y recomendar encarecidamente al Consejo de la OACI que, en la propuesta de presupuesto del programa regular correspondiente al trienio 2020-2022, se convirtiera el puesto AVSEC extrapresupuestario mencionado en un puesto a jornada completa en el programa regular, con el resultado de que la Oficina EUR/NAT tuviera dos puestos de personal AVSEC a jornada completa financiados con cargo al presupuesto del programa regular.

130. A continuación, la Secretaria General presentó la nota WP/351, mediante la cual se informaba a la Asamblea acerca de la adopción, el 31 de agosto de 2016, de la *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Oriente Medio (MID) de la OACI*, que demostraba el compromiso político de atender las prioridades en materia de seguridad de la aviación y facilitación en esas regiones. Se invitó a la Asamblea a: tomar nota de la adopción de la Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación; instar a los Estados de las Regiones de la CAAC y MID de la OACI a dar cumplimiento a la Declaración con carácter prioritario; alentar a las organizaciones mencionadas en la Declaración y a todos los asociados y organizaciones para el desarrollo de la aviación civil a que apoyaran su cumplimiento mediante la contribución de recursos; y pedir a la OACI que, en coordinación con la CAAC, apoyara la aplicación de la Declaración durante el trienio 2017-2019, e informara al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI acerca de los progresos realizados hacia ese logro.

131. El Delegado de Eslovaquia informó al Comité Ejecutivo de que el Delegado del Reino Unido presentaría la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*) en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL, bajo la cuestión 28 (*Iniciativa Ningún país se queda atrás*), en lugar de bajo la cuestión 18 del orden del día.

132. El Delegado de Singapur presentó la nota WP/185 Revisada (*Mejora de la instrucción en materia de seguridad de la carga aérea*) en nombre de 28 Estados miembros, GEA, IATA y TIACA. Al recordar que en esos momentos la OACI ofrecía un curso de instrucción básico para impartir al personal de carga aérea y seguridad de correos unos conocimientos básicos de las normas en materia de carga aérea del Anexo 17, puso de relieve que la carga aérea seguía revistiendo una importancia considerable. Para afianzar la instrucción en materia de seguridad de la carga aérea de los interesados de todo el mundo, en la nota se proponía el establecimiento de un nuevo seminario práctico de la OACI sobre las mejores prácticas en materia de carga aérea, que brindaría a ese personal la oportunidad de aprender de las mejores prácticas en materia de seguridad de la carga aérea que aplicaban los encargados de la reglamentación y la industria en todo el mundo. Se invitaba a la Asamblea a recomendar que la OACI estableciera el Seminario propuesto sobre mejores prácticas de seguridad de la carga aérea de la OACI de conformidad con el párrafo 2 de la nota WP/185 Revisada y que dictara el seminario práctico en los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI.

133. El Delegado de Zimbabwe presentó en nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC la nota WP/164 Revisada (*Incremento de la capacidad para expertos regionales en seguridad de la aviación*). El 38º período de sesiones de la Asamblea resolvió proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesitaran, incluido el financiamiento, la creación de capacidad y la transferencia tecnológica para tratar en forma eficaz las amenazas a la seguridad de la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y socios de la industria. La CAFAC había desarrollado conjuntamente con la OACI el Plan AFI SECFAL, cuyos objetivos generales eran incrementar la seguridad de la aviación y la facilitación en África de manera sostenible. La nota destacaba el progreso logrado en el Plan AFI SECFAL desde su instauración e invitaba a la Asamblea a: instar a la OACI a que siguiera prestando su liderazgo y apoyo al Plan AFI SECFAL; instar a la OACI a que, en colaboración con la CAFAC, elaborase un programa de trabajo, incluido un plan de acción detallado, con el objetivo de lograr las metas indicadas en la Declaración de Windhoek, e incorporarlas en el programa de trabajo del Plan AFI SECFAL; instar a la OACI a que en colaboración con la CAFAC mejorase la capacidad de los expertos africanos (RASFALG-AFI) a fin de que enfrentaran en forma eficaz las amenazas a la seguridad, en colaboración con sus asociados, los donantes y las organizaciones regionales; encargase a la OACI que realizase misiones de alto nivel, en coordinación con la CAFAC, a los Estados que mostraran un bajo índice de progreso en la aplicación eficaz de las normas en materia de seguridad; y alentara a las otras regiones de la OACI a emular este enfoque regional africano – Plan AFI SECFAL – para enfrentar los desafíos de seguridad de la aviación de la misma manera en que se hizo con el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación en África (Plan AFI).

134. Se tomó nota de que se había presentado una nota de información: la nota WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*), presentada por la República Dominicana.

135. Seguidamente, el Presidente del Comité Ejecutivo abrió el turno de palabra para el debate sobre Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC).

### **Análisis**

136. El Delegado de Nigeria celebró la labor realizada hasta el momento por medio del Plan AFI SECFAL. También expresó su gratitud a la CAFAC por sus actividades de colaboración con la OACI en el contexto de la elaboración del Plan AFI SECFAL, y encomió los logros alcanzados mediante la constitución del RASFG-AFI. El Delegado de Nigeria reconoció que el enfoque regional que se había adoptado para el afianzamiento de la seguridad de la aviación en África hacía posible encarar esos retos mediante el aprovechamiento común de los conocimientos de expertos africanos en la implementación de



las iniciativas del Plan AFI SECFAL; y expresó su apoyo a las recomendaciones que los Estados miembros de la CAFAC expusieron en la nota WP/164 Revisada.

137. Al señalar a la atención la nota WP/258, Revisión núm. 1, que su Estado había copatrocinado con la Federación de Rusia, el Delegado de of Kazajstán reiteró la importancia de aumentar el número puestos de personal AVSEC en la Oficina EUR/NAT e instó a los Delegados a brindar todo el apoyo posible a la propuesta contenida en la nota.

138. El Delegado de Suiza, al declarar su pleno apoyo a la aplicación continua del Plan AFI SECFAL expuesto en la nota WP/21 Revisada, incidió en la importancia de coordinar las distintas iniciativas regionales con las actividades de la OACI. Señaló el progreso logrado en la Región de África, descrito en la nota WP/164 Revisada. El Delegado de Suiza sugirió, no obstante, que podría ser prematuro replicar el concepto del Plan en otras regiones, y que preferiría analizar ante todo los resultados de la implementación del Plan AFI SECFAL en la Región de África. Al referirse a la nota WP/258, Revisión núm. 1, sobre el personal AVSEC en la Oficina EUR/NAT, reconoció la importancia de la labor desarrollada por esa Oficina. El Delegado de Suiza consideraba, no obstante, que la asignación de personal AVSEC a las distintas Oficinas Regionales era una tarea que convenía confiar a la Secretaria General, con la debida consideración de los resultados de las auditorías USAP-CMA y las actividades de las otras Oficinas Regionales.

139. Tras observar que, según se indicaba en la nota WP/164 Revisada, varios Estados se habían quedado rezagados en la implementación de las normas del Anexo 17, el Delegado de Francia puso énfasis en que, en consonancia con la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*, la comunidad internacional era responsable de velar por que cada eslabón de la cadena de la seguridad fuera lo suficientemente robusto como para no minar la fuerza de la cadena en su conjunto. Observó que el Plan AFI SECFAL estaba en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, y puso de relieve que el Plan debería contar con el pleno apoyo de aquellos Estados de África que solicitaran asistencia para la implementación, cuyos Estados deberían poner por obra todos los esfuerzos políticos y técnicos necesarios para asegurar el éxito del Plan. Al tiempo que resaltaba que el Plan también debería contar con el pleno apoyo de los Estados donantes, el Delegado de Francia señaló que sus acciones servirían para crear un sistema de transporte aéreo más seguro para todos, ellos mismos incluidos. Puso de relieve que las diversas actividades descritas en la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*) y la nota y la nota de información WP/415 [*European support to the No Country Left Behind initiative (NCLB)*] presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados de la CEAC, y EUROCONTROL eran prueba del compromiso de esos Estados y organizaciones con la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*. El Delegado de Francia subrayó que, para que esta iniciativa fuera verdaderamente eficaz, era necesario que la Organización tomara en consideración las actividades de asistencia para la implementación pasadas, presentes y futuras realizadas por otras entidades. Al recalcar que la OACI no debería duplicar esas actividades, el Delegado de Francia señaló la importancia de que las coordinara, y que no se limitara mera y simplemente a integrarlas, tal como parecía sugerirse en la nota WP/21 Revisada (Consejo). Hizo hincapié en la necesidad de un programa *Ningún país se queda atrás* ambicioso y cohesionado que contara con pleno apoyo y entrañara la coordinación, y no la substanciación, de las actividades de asistencia para la implementación.

140. Por último, el Delegado de Francia indicó que sus Estados celebraban, y apoyaban plenamente, la *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Oriente Medio (MID) de la OACI* (WP/351), que instaba a un compromiso político firme y audaz, requisito previo indispensable para la mejora sostenible de la seguridad del transporte aéreo.

141. Se convino en reanudar el examen de la cuestión 18, Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación en la sesión siguiente.

142. Se levantó la sesión a las 1215 horas

**Acta de la sexta sesión**  
(viernes, 30 de septiembre de 2016, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 18: Apoyo a la implantación y el desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) (continuación)
- *Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*
  - *Informe sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI*
  - Nota presentada por Kazajstán y la Federación de Rusia
  - *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Oriente Medio (MID) de la OACI*
  - Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
  - Nota presentada por Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Guyana, La ex República Yugoslava de Macedonia, Namibia, Nauru, Nepal, Países Bajos, Nigeria, Nueva Zelandia, Reino Unido, República Democrática Popular Lao, República de Moldova, Santa Lucía, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Trinidad y Tabago, Global Express Association (GEA), Asociación d Transporte Aéreo Internacional (IATA), y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)
  - Nota presentada por 54 Estados miembros que son miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
  - Nota de información presentada por la República Dominicana
2. Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)
- *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*
  - *Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación*

— *Novedades relativas a la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

— *Novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI*

— Nota presentada por el Brasil

— Nota presentada por Indonesia

— Nota presentada por Sudáfrica

3. Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica

— *Política y actividades de cooperación técnica durante el período 2013-2015*

— *Programa OACI de voluntarios de la aviación*

— Nota presentada por la República Dominicana

— Nota presentada por Indonesia

— Nota presentada por el Perú con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

— Nota de información presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL

— Nota de información presentada por el Comité aeronáutico interestatal (IAC)

4. Cuestión 28: *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”*

— *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”*

— Nota presentada por el Brasil

— Nota presentada por Egipto

— Nota presentada por Islas Cook, Fiji, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu

— Nota presentada por El Salvador con el apoyo de Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Curaçao, Estados Unidos, Francia (Antillas francesas), Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Países Bajos (Bonaire, Saba y Sint Eustatius), República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Sint Maarten, Trinidad y Tabago, y Reino Unido (Anguila, Bermuda, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, y Montserrat).

- Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL
- Nota presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por el Japón
- Nota de información presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)**

1. El Comité Ejecutivo reanudó y concluyó el análisis de esta cuestión, documentada en tres notas de estudio principales presentadas por el Consejo, a saber: –la nota WP/21 Revisada [*Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*], la nota WP/28 (*Informe sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI*), y la nota WP/351 (*Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Oriente Medio (MID) de la OACI*); y notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

2. El Delegado del Senegal manifestó su apreciación por el trabajo realizado por la OACI en virtud de su Programa ISD-SEC, y en particular por sus esfuerzos en apoyo al Plan AFI SECFAL. Dio su respaldo a las notas siguientes: la nota WP/164 Revisada (*Incremento de la capacidad para expertos regionales en seguridad de la aviación*), presentada por los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), entre los que se contaba el Senegal; y, por consiguiente, la nota WP/21 Revisada [*Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África a (Plan AFI SECFAL)*] presentada por el Consejo, e incluido el proyecto de resolución de la Asamblea presentado en su Apéndice A. El Delegado del Senegal afirmó que el Plan AFI SECFAL era un mecanismo que contribuía a la mejora de la aplicación efectiva y sostenible de las medidas de seguridad de la aviación y facilitación en los Estados de África. Expresó asimismo su apoyo a la nota WP/185 Revisada (*Mejora de la instrucción en materia de seguridad de la carga aérea*) presentada por 28 Estados (el Senegal entre ellos) y 3 organizaciones internacionales. El Delegado del Senegal aprovechó la oportunidad para dar las gracias a la UE y la CEAC por su Proyecto CASE, de cuatro años de duración, que se había lanzado el 1 de noviembre de 2015 para realizar actividades de creación de capacidad en la esfera de la seguridad de la aviación en África y la Península Arábiga. Hizo hincapié en que las actividades estaban perfectamente adaptadas a las necesidades de los Estados de África, en particular en lo tocante a la puesta en común de las mejores prácticas.

3. Al dar igualmente su apoyo a la nota WP/164 Revisada, de la que su Estado era un copresentador, el Delegado de Cabo Verde se sumó a las observaciones del Delegado de Nigeria (EX/5) y el Delegado del Senegal, y celebró el progreso alcanzado bajo el ISD-SEC en la aplicación del Plan AFI SECFAL. Subrayó que la asistencia de la OACI para facilitar la Conferencia Ministerial sobre seguridad de la aviación y facilitación en África (Windhoek (Namibia), 4 a 7 de abril de 2016) y las orientaciones que había brindado para el establecimiento de metas para la seguridad de la aviación y la facilitación fueron, y seguían siendo, determinantes para el afianzamiento del compromiso político de los

Estados de África y el seguimiento del estado de aplicación de esas metas. El Delegado de Cabo Verde reiteró el apoyo de su Estado a los enfoques regionales que se estaban adoptando para afianzar la seguridad de la aviación y la facilitación mediante el aprovechamiento común de los conocimientos de expertos africanos para prestar asistencia a los Estados de la región para encarar las áreas principales que se habían identificado como parte de las atribuciones del RASFALG-AFI, a saber: establecimiento de un sistema de vigilancia de AVSEC; aplicación de vigilancia de la seguridad de la aviación y preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSECs); evaluaciones de riesgos de seguridad de la aviación y amenazas nuevas y emergentes; facilitación; infraestructuras para la seguridad de la carga y AVSEC/FAL; e instrucción en seguridad de la aviación y facilitación (véase el párrafo 2.4 del documento citado). Instó al Comité Ejecutivo a respaldar las acciones recomendadas a los Estados miembros según se exponían en el resumen de la nota WP/164 Revisada. El Delegado de Cabo Verde manifestó también su apoyo a la nota WP/21 Revisada presentada por el Consejo, así como a la nota WP/185 Revisada presentada por 28 Estados y tres organizaciones internacionales.

4. Al respaldar asimismo la nota WP/21 Revisada, el Delegado de China reiteró el apoyo de su Estado al importante Plan AFI SECFAL. Recordó que el Centro de instrucción en seguridad de la aviación de Kunming (ASTC), de China, había organizado unos 11 cursos de instrucción en seguridad de la aviación entre 2012 y 2015 para Estados de la Región de Asia y el Pacífico, y recalcó que continuaría sus esfuerzos al respecto para dar apoyo a la labor de la OACI destinada a consolidar la seguridad de la aviación y la facilitación mundiales.

5. Los Delegados de Egipto y de Arabia Saudita manifestaron su pleno apoyo a la nota WP/164 Revisada sobre incremento de la capacidad para expertos regionales en seguridad de la aviación, copresentada por Egipto, así como a la nota WP/351 sobre la *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación en las Regiones de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) y Oriente Medio (MID) de la OACI*.

6. Al dar su apoyo a la nota WP/21 Revisada, y a la luz de las continuas dificultades de financiación que afectaban al Plan AFI SECFAL, el Delegado de Kenya recalcó la invitación a la Asamblea a instar a los Estados a efectuar contribuciones, financieras, en especie o de otra índole, con miras a la implementación continua del Plan. Asimismo, manifestó su apoyo a las siguientes notas: WP/185 Revisada, presentada por 28 Estados y tres organizaciones internacionales, y WP/164 Revisada, en la que los Estados miembros de la CAFAC (comprendida Kenya) instaban a la OACI, en particular, a continuar la prestación de su liderazgo y apoyo al Plan AFI SECFAL.

7. Los Delegados de Guinea y de Etiopía expresaron su apoyo incondicional a la nota WP/164 Revisada, entre cuyos copresentadores se contaban sus Estados.

8. Al hacerlo, el Delegado de Etiopía manifestó su apreciación a la FACAC por la labor de colaboración con la OACI realizada por esta para la implementación del Plan AFI SECFAL, cuyo objetivo consistía en afianzar de forma sostenible la seguridad de la aviación y la facilitación en África. También encomió el establecimiento del RASFALG-AFI, así como el enfoque regional adoptado, mediante el aprovechamiento común de los conocimientos de expertos africanos, para asistir a los Estados de la región a atender las seis esferas de interés. El Delegado de Etiopía recordó que el enfoque se había desarrollado sobre la base de la experiencia obtenida durante la implementación del mecanismo cooperativo africano de inspección (AFI CIS) para atender las dificultades regionales en materia de seguridad operacional.

9. El Delegado de Singapur dio su respaldo a la nota WP/21 Revisada presentada por el Consejo. Al dar las gracias a aquellos Estados y organizaciones internacionales que respaldaron la nota WP/185 Revisada, presentada por él en nombre de los demás copresentadores en la sesión anterior

(EX/5), el Delegado de Singapur afirmó que la instrucción, la asistencia técnica y la creación de capacidad en aviación eran puntales fundamentales de los sistemas estatales de seguridad de la aviación, en particular en cuanto a la consolidación de los factores humanos, y que eran de gran ayuda para encarar las amenazas vigentes y emergentes, en particular las amenazas internas, las amenazas de ciberseguridad y las amenazas contra la seguridad de la parte pública. Al manifestar la esperanza de que el Plan mundial de seguridad de la aviación (GASeP) haría especial hincapié en la asistencia técnica, la creación de capacidad, y el apoyo a la aplicación y la instrucción, el Delegado de Singapur recalcó que ello resultaría en un considerable beneficio para todos los Estados y regiones.

10. Tras manifestar su apoyo a las notas WP/21 Revisada y WP/185 Revisada, el Delegado del Pakistán recalcó que era imperativo que todos los Estados dieran su apoyo a las medidas de seguridad de la aviación en aras de unos aeropuertos más seguros, una mayor seguridad en el viaje para los pasajeros y un transporte de carga aérea más seguro.

11. El Delegado de Burkina Faso manifestó su apoyo a las notas WP/21 Revisada, WP/28 y WP/351 presentadas por el Consejo, así como a la nota WP/164 Revisada, entre cuyos copresentadores se contaba su Estado.

12. Tras escuchar las intervenciones, el Presidente del Comité Ejecutivo observó la manifestación de un firme llamamiento a la creación de capacidad, destinada a fortalecer la seguridad de la aviación y la facilitación en todos los Estados.

13. Al resumir las deliberaciones del Comité, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación observó que este había elogiado el progreso logrado en la ejecución del Plan AFI SECFAL. En particular, y al puntualizar la importancia de contar con mecanismos de coordinación, destacó la relevancia de las metas de seguridad de la aviación y facilitación fijadas en África, la creación de una “reserva común” de expertos y los esfuerzos realizados para generar compromiso político. Habida cuenta del amplio apoyo a la nota WP/21 Revisada presentada por el Consejo y por la nota WP/164 Revisada presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, el Comité había respaldado todas las acciones descritas en ellas, incluida la de recomendar a la Plenaria para su adopción el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (véase el Apéndice A de la nota WP/21 Revisada) que, entre otras cosas, instaba a los Estados Miembros de la región AFI a comprometerse con el logro de las metas y objetivos del Plan AFI SECFAL, y alentaba a la comunidad internacional a colaborar con el Plan y trabajar con la OACI y la CAFAC para su ejecución.

14. En relación con la nota WP/258, Revisión núm. 1, en la que Kazajstán y la Federación de Rusia presentaban conjuntamente la propuesta de incrementar el número de empleados de la oficina regional de la OACI de Europa y Atlántico Norte (EUR/NAT) (París), incluida la fuente de financiación, el Comité observó que la asignación y la gestión de los recursos de la Secretaría era prerrogativa de la Secretaría General.

15. En cuanto a la nota WP/351 presentada por el Consejo, por la que también se había manifestado un apoyo generalizado, el Comité acogió complacido la aprobación de la *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación* e instó a los Estados de las regiones de la CAAC y MID de la OACI a continuar implementándola. Pidió asimismo que la OACI apoyara la implementación de la Declaración de Riad mediante la constitución de un Plan SECFAL para las regiones de la CAAC y MID de la OACI sobre la base de la experiencia adquirida mediante el Plan AFI SECFAL.

16. El Comité también apoyó la nota WP/185 Revisada presentada por 28 Estados y 3 organizaciones internacionales, en la que se proponía el establecimiento de un nuevo seminario práctico

de la OACI sobre las mejores prácticas en materia de seguridad de la carga aérea. Al aprovechar la oportunidad para manifestar el reconocimiento de la Secretaría por el esquema del seminario práctico expuesto en la nota, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación subrayó que el desarrollo de las competencias humanas era una prioridad destacada en el contexto de la seguridad de la carga aérea.

17. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación indicó que el Comité también había tomado nota de que la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*) presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL se examinarían bajo la cuestión 28: *Iniciativa Ningún país se queda atrás*.

**Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)**

18. El Comité Ejecutivo examinó esta cuestión sobre la base de cuatro notas de estudio principales presentadas por el Consejo – a saber, las notas WP/41 (*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*), WP/42 (*Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación*), WP/40 [*Novedades relativas a la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*], y WP/19 [*Novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI*] – así como de notas conexas presentadas por los Estados.

19. El Director de transporte aéreo presentó la nota WP/41, que contenía una propuesta de enmienda de la Resolución A38-16. Puso de relieve que la versión enmendada en la propuesta de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* reflejaba cuestiones de importancia permanente, novedades recientes y el enfoque futuro de la labor de la OACI en el campo de la facilitación, en particular elaboración e implantación de disposiciones en materia de facilitación, elementos fundamentales de la estrategia TRIP de la OACI propuestos en la nota WP/40, y acciones y cooperación tanto nacionales como internacionales relativas a la facilitación. Se invitó al Comité a examinar la Declaración consolidada en su versión actualizada y recomendarla a la Plenaria para su adopción.

20. Al presentar seguidamente la nota WP/42, que informaba sobre las novedades relacionadas con el Anexo 9 – *Facilitación* desde la última Asamblea, el Director de transporte aéreo señaló que en la tabla del párrafo 3.3 se resumían las prioridades propuestas para el trabajo del Programa de facilitación (FAL) y los resultados previstos para el trienio siguiente (2017-2019). Esas prioridades y resultados correspondían a dos categorías. Bajo la primera de ellas, *Trabajar mejor con los recursos disponibles*, se proponía que el Programa FAL examinara cuestiones relativas al no cumplimiento de los SARPS del Anexo 9, consolidara su labor, y estableciera vínculos más estrechos con otros órganos pertinentes para la facilitación. Las prioridades de la segunda categoría, *Planificar el futuro*, entrañaban tanto la elaboración de respuestas a cuestiones nuevas y emergentes como la interacción constante con las novedades en las tecnologías pertinentes. En la misma tabla también se exponían los resultados relacionados con cada una de esas prioridades. Se invitó al Comité a examinar estas prioridades propuestas para el Programa FAL y los resultados previstos para el trienio 2017-2019, y recomendarlos a la Plenaria para su adopción.

21. Seguidamente, el Director de transporte aéreo presentó la nota WP/40, en la que se informaba sobre las novedades relativas a la Estrategia del programa TRIP de la OACI desde el 38º período de sesiones de la Asamblea. Señaló que en ella se describía el progreso realizado hasta la fecha en los cinco elementos de la Estrategia TRIP, a saber, prueba de identidad, documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), expedición y control de documentos, sistemas y herramientas de inspección, y



aplicaciones interoperables [que incluyen el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR)]. La nota también incluía información actualizada sobre las cuestiones siguientes: la estrategia mundial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre cuestiones relacionadas con la lucha contra el terrorismo; el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas; las actividades de asistencia emprendidas por la OACI en relación con el TRIP; y las medidas adoptadas para fomentar la gestión de la identificación de los viajeros. Asimismo, en el Apéndice C de la nota se incluía un informe inicial sobre las respuestas de los Estados al Cuestionario sobre la ejecución y la asistencia relativas a la Estrategia TRIP de la OACI. Se invitaba al Comité a examinar las prioridades propuestas para la Estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados para el trienio 2017-2019 que figuraban en el Apéndice D de la nota WP/40, y recomendar a la Asamblea respaldarlos.

22. A continuación la Secretaria General presentó la nota WP/19, en la que se comunicaban las novedades que habían tenido lugar desde el último período de sesiones de la Asamblea en relación con el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y su utilización. Puso de relieve que la nota contenía una explicación relativa a la naturaleza de los pasaportes electrónicos y esbozó la función de la OACI en la validación y autenticación de los pasaportes electrónicos, y el beneficio que se derivaba de estas acciones para los Estados. Al señalar que la nota también aportaba información acerca del estado actual de la participación, la Secretaria General subrayó que, a pesar del aumento en la participación de los Estados en el PKD, aún subsistía un considerable desfase entre el número de Estados que emitían pasaportes electrónicos y el número de participantes en el PKD; aproximadamente dos tercios de los Estados que emitían pasaportes electrónicos aún no eran miembros del PKD. Hizo hincapié en que era esencial que los Estados que emitían pasaportes electrónicos se unieran al PKD de la OACI para consolidar los beneficios que aportaba la seguridad adicional y fortalecer la seguridad en las fronteras. Era asimismo imperativo que los Estados expidieran pasaportes electrónicos acordes con las especificaciones de la OACI para asegurar su interoperabilidad en todo el mundo y maximizar los beneficios de seguridad y facilitación. Se invitó al Comité a recomendar que la Plenaria respaldara el programa de trabajo relativo al PKD de la OACI e instar a todos los Estados miembros de la OACI a participar en el PKD de la OACI y a utilizarlo activamente para validar y autenticar los pasaportes electrónicos.

23. El Delegado del Brasil presentó la nota WP/326, en la que se proponía el desarrollo de mecanismos para promover evaluaciones mensurables de la norma 6.6 del Anexo 9 – *Facilitación*, según la cual “cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras”. Señaló que la propuesta tenía el objeto de promover un debate técnico sobre la manera de evaluar el cumplimiento de la norma 6.6, habida cuenta de la actual amplitud de su significado, y utilizar la experiencia positiva del Brasil en la evaluación de la calidad de servicio en los principales aeropuertos. En la nota se ponía de relieve la regulación brasileña, que establecía un sistema de indicadores de calidad de servicio (ICS), es decir, métricas empleadas para monitorear, analizar y evaluar la calidad de servicio proporcionado por los aeropuertos internacionales brasileños. Esos ICS incluían los aspectos objetivos, tales como las medidas de tiempo de espera y de la disponibilidad de equipos e instalaciones, así como los aspectos subjetivos relacionados con la percepción del pasajero en relación con la calidad del servicio prestado. Habida cuenta de la implementación continuada de iniciativas de facilitación, la evaluación de los impactos directos se podían evaluar mediante ICS, en los que se podrían basar las metas futuras. Se invitó a la Asamblea a pedir al Consejo que adoptara acciones para fomentar el estudio y la promoción de un programa de trabajo sobre facilitación y calidad de servicio en los aeropuertos en los foros técnicos de la OACI; e instar a los Estados miembros a que tomaran nota de la relevancia del asunto.

24. El Delegado de Indonesia presentó seguidamente la nota WP/203 Revisada sobre el sistema normalizado de información anticipada sobre los pasajeros (API) y registro de nombres de los pasajeros (PNR), en la que se ponía de relieve que la diferencia entre la capacidad de los transportistas

aéreos y la de los aeropuertos daba lugar a dos formas de intercambio de datos. En la nota se señalaba que, en Indonesia, algunos de los explotadores ya contaban con sistemas API y PNR capaces de realizar intercambios electrónicos de datos a la salida, mientras que otros transportistas aéreos que no contaban con estos sistemas utilizaban un almacenamiento electrónico de datos una hora después de la llegada, a más tardar. Se indicaba que los formatos de los datos de PNR notificados por los transportistas aéreos seguían variando debido al empleo de sistemas diversos, y que esas diferencias presentaban dificultades para el desarrollo de unas herramientas de análisis precisas y rápidas. En la nota se ponía de relieve que, como consecuencia, desde 2015 Indonesia había implantado las normas PNRGOV desarrolladas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la OACI. Se indicaba que los transportistas aéreos que operaban hacia y desde Indonesia deberían contar con un período de ajuste para elaborar un sistema de cumplimiento total, y que al final del período de ajuste el Gobierno de Indonesia podría sancionar la falta de cumplimiento o el incumplimiento de un transportista aéreo con una forma de impedimento o incluso bloqueo.

25. Se invitaba a la Asamblea a promover la plena aplicación de las normas PNRGOV con el fin de contar con una herramienta de análisis precisa y rápida para atender el aumento en el riesgo y la amenaza para la seguridad de la aviación causado por el aumento en el tráfico aéreo; y pedir a las organizaciones involucradas que examinaran las normas de mensajes PNRGOV, a través del grupo de trabajo PNRGOV, a efectos de que fueran más accesibles en los diversos sistemas, incluido un entorno de fuentes abierto.

26. Acto seguido, el Delegado de Sudáfrica presentó la nota WP/191, en la que se exponía la iniciativa de su Estado de incluir los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para combatir la trata de niños. Al recalcar que la iniciativa aseguraba la continuación de la facilitación de los pasajeros al tiempo que velaba por la seguridad de los miembros más vulnerables de la sociedad, indicó que su introducción en Sudáfrica proporcionaba una plataforma para que los Estados siguieran de cerca los éxitos, y creaba oportunidades para la elaboración de medidas para mejorar la facilitación de las personas en los puertos de entrada. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la iniciativa de Sudáfrica y convenir en que la inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños se incluyera en el Plan de acción de la OACI y se remitiera al Grupo de expertos sobre facilitación (FALP) para su consideración.

## **Análisis**

27. Al expresar pleno apoyo a la orientación elaborada por la OACI para promover el PKD y por el programa de trabajo del PKD según se comunicaba en la nota WP/19, el Delegado del Japón afirmó que tantos Estados como fuera posible deberían participar en el PKD. También respaldó las prioridades y los resultados previstos para el trienio 2017-2019 respecto de la Estrategia TRIP de la OACI y el Programa FAL que se proponían en las notas WP/40 y WP/42, respectivamente. Con referencia a la versión actualizada de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* propuesta en la nota WP/41, el Delegado del Japón manifestó firme apoyo a la puesta en común de la información API y PNR, lo que contribuía al fortalecimiento adicional de la seguridad en la aviación. Por consiguiente, acogió complacido la inclusión en la Declaración consolidada de un nuevo Apéndice D sobre sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros.

28. Al respaldar también las prioridades propuestas para la Estrategia TRIP de la OACI y los resultados previstos para el trienio 2017-2019 (nota WP/40), la Delegada de Austria manifestó su apreciación por todas las actividades de promoción conexas que la OACI había llevado a cabo a lo largo de los últimos años, como la organización de reuniones de trabajo y seminarios, la publicación de la revista *MRTD Report* y el establecimiento de la plataforma TRIP basada en la web para la puesta en común de información y prácticas relativas a la identificación de viajeros en una serie de campos

fundamentales, entre otras muchas. Al expresar su apoyo a la propuesta de programa de trabajo del PKD de la OACI (nota WP/19), recordó que Austria se había unido al PKD el 31 de diciembre de 2010, con el número 25 de Estado participante (véase el Apéndice B). La Delegada de Austria recalcó que el PKD era una herramienta muy útil en la validación y autenticación de los pasaportes electrónicos, hecho que reforzaba la confianza en los datos biométricos contenidos en esos pasaportes, y lo recomendó como valor añadido para fines de control fronterizo. Puso de relieve que tanto la Estrategia TRIP de la OACI como el PKD eran especialmente importantes para una aviación civil segura.

29. El Delegado de Francia también manifestó su apoyo a las prioridades propuestas y los resultados previstos de la Estrategia TRIP de la OACI (nota WP/40), así como a la propuesta de programa de trabajo del PKD de la OACI (nota WP/19) y la recomendación del Consejo a efectos de que se instara a todos los Estados miembros de la OACI a unirse al PKD de la OACI y utilizarlo activamente para la validación y autenticación de los pasaportes electrónicos. Al dar su apoyo a la versión actualizada de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (nota WP/41), afirmó que sería útil afianzar el aspecto relativo a la verificación de la integridad de los pasaportes electrónicos, en particular mediante la lectura de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez. Por consiguiente, el Delegado de Francia sugirió los dos cambios siguientes al Apéndice B (*Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos*): que la actual cláusula 6 del preámbulo se dividiera en dos cláusulas distintas y se enmendara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris):

“*Considerando que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la legibilidad y protección de estos documentos, de las seguridades físicas que contribuyen a ellas y de las seguridades electrónicas que las garantizan;*”

“*Considerando que la limitación del número de estados civiles posibles de una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);”*”

y que se incorporara una nueva Cláusula 4 en la parte dispositiva del Apéndice B que rezara aproximadamente como sigue:

“*Insta a los Estados Miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de verificación de la integridad de los pasaportes electrónicos, en particular mediante la lectura de sus firmas electrónicas y verificación de su validez;*”

30. Al felicitar a Sudáfrica por su iniciativa de proteger a los niños de la trata mediante la inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños (nota WP/191), el Delegado de Portugal recalcó que la trata de seres humanos era una cuestión de interés internacional que merecía una atención especial, incluso en el sector del transporte aéreo. Tras afirmar la pertinencia de la iniciativa y señalar que afectaba a otras partes responsables de los documentos de viaje, recomendó que Sudáfrica la presentara al Grupo técnico sobre el Programa OACI de identificación de viajeros (TAG/TRIP) para permitir la elaboración de un marco técnico y operacional adecuado, con anterioridad al examen de la iniciativa por el FALP.

31. Tras respaldar la opiniones manifestadas por el Brasil en la nota WP/326 respecto de la importancia de medir la calidad de servicio en las terminales aeroportuarias, el Delegado de Portugal recalcó que las acciones que se presentaban en esa nota reflejaban debidamente la pertinencia de la puesta en común de las mejores prácticas y la promoción de una armonización mundial de los SARPS relativos a

la facilitación. Por consiguiente, recomendó que el Brasil presentara sus propuestas al FALP, con miras a la elaboración de disposiciones para su inclusión en el Manual de Facilitación de la OACI (Doc 9957).

32. El Delegado de Nueva Zelandia, tras observar que su Estado era Miembro activo del PKD de la OACI, recalcó su firme apoyo al Programa de trabajo propuesto para el PKD que se exponía en la nota WP/19, en particular la provisión de una lista de referencia de la OACI por medio del PKD para prestar apoyo adicional a la interoperabilidad en todo el mundo de la validación de los pasaportes electrónicos. Indicó que Nueva Zelandia apoyaba la nota WP/40 sobre la Estrategia TRIP de la OACI, con la salvedad de su párrafo 2.5, y subrayó que era poco probable que apoyara una norma en materia de pasaportes electrónicos, ya que la implantación de estos pasaportes y el requisito previo de una infraestructura de claves públicas eran muy costosos, y no estimaba que tuvieran ningún valor considerable para aquellos Estados que solamente expedían algunos millares de pasaportes al año o que carecían de integridad en cuanto al proceso de expedición.

33. El Delegado de Nueva Zelandia indicó además que su Estado no apoyaba la nota WP/191, ya que estimaba que la iniciativa de Sudáfrica de inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para encarar la cuestión de la trata de niños crearía considerable complejidad, añadiría costos para los Estados en relación con el proceso de expedición de pasaportes, y podría dar lugar a que los niños no pudieran viajar sin sus progenitores biológicos. No obstante, Nueva Zelandia reconocía que la cuestión podría representar un problema para algunos Estados y no tenía objeciones firmes a que la iniciativa de Sudáfrica se remitiera al FALP para su examen. El Delegado de Nueva Zelandia recalcó no obstante que era poco probable que su Estado apoyara ninguna acción destinada a elevar la inclusión de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños a la categoría de método recomendado o norma de la OACI.

34. Al hacerse eco de las observaciones pronunciadas por la Delegada de Austria en relación con la nota WP/40, la Delegada de Bélgica agradeció a la OACI los esfuerzos realizados para promover su Estrategia TRIP. Puso de relieve la importancia y posibilidades del TRIP al tiempo que acogió complacida las distintas actividades promocionales, la asistencia brindada en apoyo de ese Programa y la creciente proyección a los Estados en relación con los programas API y PNR. En cuanto al Programa universal de auditoría de la OACI (USAP), la Delegada de Bélgica no apoyaba ninguna carga de trabajo adicional, habida cuenta de las limitaciones de recursos que todos los Estados estaban experimentando.

35. Tras manifestar su agradecimiento por toda la labor realizada por la OACI en la esfera de la facilitación y de la Estrategia TRIP, el Delegado de la Argentina expresó pleno apoyo a las notas WP/19, WP/40, WP/41 y WP/42 presentadas por el Consejo. Por añadidura, respaldó con firmeza la nota WP/203 Revisada presentada por Indonesia.

36. El Delegado de la Federación de Rusia también dio su apoyo a las cuatro notas de estudio referidas del Consejo, cuyo propósito, entre otros, era afianzar la implementación de las disposiciones de la Circular 309 de la OACI, *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*. Afirmó que la identificación de los pasajeros, en particular el intercambio electrónico de los datos de los pasajeros según se exponía en el nuevo Apéndice D de la versión actualizada de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (nota WP/41), era fundamental para la seguridad del transporte aéreo. Por tanto, el Delegado de la Federación de Rusia respaldaba la iniciativa de Sudáfrica (nota WP/191), habida cuenta de que atendía las deficiencias en la seguridad de los pasajeros.

37. La Delegada del Canadá expresó apoyo a las notas WP/41, WP/42 y WP/19. Respecto de la nota WP/40 indicó que, si bien su Estado respaldaba las prioridades que en ella se proponían en relación con la estrategia TRIP de la OACI para el trienio 2017–2019, sugería que antes de elaborar la

correspondiente hoja de ruta la Secretaría procurase obtener respuestas adicionales a la comunicación a los Estados EC 6/8-16/04 del 27 de enero de 2016, que contenía el Cuestionario sobre la ejecución y la asistencia relativas a la Estrategia TRIP de la OACI. La Delegada del Canadá subrayó que, a la luz de los objetivos de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*, importaba reflejar en la hoja de ruta prevista las opiniones y los intereses de los Estados cuyas aviación civil y prácticas en materia de expedición de documentos de viaje estuvieran en vías de desarrollo (véase el Apéndice D).

38. Al hacer referencia a la nota WP/191 presentada por Sudáfrica, la Delegada del Canadá indicó que su Estado apoyaba la investigación de la posible incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para determinar cómo se podrían utilizar los documentos de viaje para proteger mejor a los niños de la trata. Puso de relieve, no obstante, que cualquier modificación de los documentos de viaje podría incidir en su interoperabilidad y aceptación por otros Estados. Por consiguiente, el Canadá se sumó a la recomendación de Portugal a efectos de que la cuestión se remitiera al TAG/TRIP y al FALP, para su análisis y debate y posterior examen por los Estados miembros.

39. Respecto de la nota WP/203 Revisada presentada por Indonesia, el Canadá apoyaba las normas de mensajes PNRGOV y la promoción de su plena implementación por los Estados miembros. Desde el punto de vista de la Agencia de Servicios Fronterizos del Canadá (CBSA), la iniciativa mejoraba las capacidades de gestión de los riesgos. Al recordar que el Canadá había implementado las normas de mensajes PNRGOV hacía algunos años, la Delegada subrayó que continuaría la prestación de apoyo y orientación a los Estados miembros y operadores de aeronaves que desearan elaborar e implementar un programa PNR y el formato de mensajes PNRGOV.

40. Tras agradecer a la OACI todas las iniciativas emprendidas en la importante esfera de la facilitación, el Delegado de Singapur celebró especialmente las descritas en la nota WP/42, comprendidas las prioridades propuestas para el Programa FAL para el siguiente trienio. También acogió con beneplácito las iniciativas del Brasil relativas a la calidad del servicio en los aeropuertos (nota WP/326) y las de Indonesia relativas a la utilización de los programas API y PNR. El Delegado de Singapur, al manifestar su apoyo a la nota WP/19, alentó a aquellos Estados que aún no lo hubieran hecho a unirse al PKD de la OACI sin dilación. Puso de relieve la fuerte sinergia entre la facilitación y la seguridad y los beneficios que aportaba para el crecimiento y desarrollo del sistema mundial de aviación civil.

41. El Delegado de Nigeria señaló que, en su capacidad de Miembro del Consejo del PKD de la OACI, su Estado encomiaba a la Organización por su programa de trabajo relativo al PKD (nota WP/19), que respaldaba, y alentaba a todos los Estados miembros a unirse al PKD de la OACI y utilizarlo activamente para validar y autenticar los pasaportes electrónicos. Asimismo, Nigeria encomió a la OACI por su trabajo relativo a la estrategia TRIP y el programa FAL, y respondió las prioridades propuestas y los correspondientes resultados previstos para el trienio 2017–2019 según se estipulaban en las notas WP/40 y WP/42, respectivamente.

42. Al hacerse eco de las inquietudes suscitadas por Nueva Zelandia y el Canadá respecto de la nota WP/191, el Delegado de Australia indicó que su Estado reconocía que la trata de niños era una cuestión especialmente preocupante para Sudáfrica, y felicitó a este Estado por las medidas adoptadas hasta el momento para afrontarla. Dicho esto, Australia instó a que se actuara con cautela respecto de cualquier actividad que pudiera llevar a una norma relativa a la inclusión de los datos personales de los progenitores en los pasaportes de los niños, ya que podría dar lugar a una carga normativa involuntaria y a consecuencias igualmente involuntarias, por ejemplo cuando existieran razones legítimas para que los niños viajaran sin sus padres biológicos. En relación con la nota WP/326, Australia dio las gracias al Brasil por haber compartido su experiencia relativa a su implementación de la Norma 6.6 del Anexo 9 – *Facilitación*, y manifestó su apoyo a los esfuerzos destinados a mejorar y vigilar la facilitación y la

calidad del servicio en los aeropuertos. Ello no obstante, Australia no consideraba que fuera necesario en esta etapa modificar la actual Norma 6.6.

43. Al presentar sus comentarios sobre la nota WP/42, el Delegado del Reino Unido subrayó el firme apoyo de su Estado por el nuevo SARP sobre sistemas de API que se había acordado en la novena reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/9) (Montreal, 4 a 7 de abril de 2016). El Reino Unido convino en que la OACI debería racionalizar los SARPS del Anexo 9 con el fin de simplificarlos y basarlos más en la performance, prestando especial interés en mantener la utilidad, pertinencia y precisión de la información. Su Estado también apoyaba la necesidad de nuevas orientaciones respecto de la cuestión de los menores no acompañados. Sin embargo, el Reino Unido no estaba convencido de que el un Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) aportara un valor añadido.

44. El Delegado del Reino Unido señaló que su Estado apoyaba firmemente las iniciativas destinadas a reducir la trata de niños y agradecía a Sudáfrica la presentación de la nota WP/191 sobre esa importante cuestión. No obstante, puso de relieve que el Reino Unido, al igual que el Canadá, Portugal y Australia, estimaba que la propuesta de requerir la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños entrañaba la posibilidad de causar problemas en la práctica. Habida cuenta de que por el momento el Reino Unido no estaba convencido de que ese fuera un método eficaz para encarar el problema, convino en que la cuestión se remitiera al TAG/TRIP con el fin de que pudiera ser sometida a examen adicional por los expertos competentes.

45. El Delegado del Reino Unido indicó que su Estado, si bien apoyaba firmemente la propuesta de actualización de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (WP/41), sugería que se enmendara la cláusula 2 de la parte dispositiva del nuevo Apéndice D (*Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros*) mediante la incorporación de las palabras “el tratamiento justo y la salvaguardia” después de la palabra “seguridad”, de manera que el enunciado rezara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris):

“*Insta a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas para ese fin por los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento justo y la salvaguardia de esos datos; y*”.

Destacó que el cambio sugerido abarcaría toda la gama de responsabilidades en materia de tratamiento de datos y armonizaría el texto con ciertos otros requisitos internacionales relativos a la obtención de datos de los pasajeros.

46. La Delegada de los Estados Unidos observó que su Estado, si bien apoyaba la adopción por la Plenaria de la referida Declaración consolidada (WP/41), sugería una enmienda a la cláusula 6 b) de la parte dispositiva del Apéndice C (*Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación*) mediante la incorporación de las palabras “la propagación de” antes de la expresión “las enfermedades transmisibles” de manera que el enunciado rezara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris):

“b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;”.

En este contexto, la Delegada de los Estados Unidos puso de relieve que si bien su Estado estaba a favor de la creación de conciencia respecto de la necesidad de colaboración en cuanto a las enfermedades transmisibles, deseaba aclarar en el texto de referencia que los arreglos de cooperación tan solo podían coadyuvar al control y la contención de la propagación de enfermedades, pero no podían prevenirlas.

47. En relación con la nota WP/42, la Delegada de los Estados Unidos indicó que su Estado apoyaba las prioridades propuestas para el Programa FAL para el trienio siguiente, con la salvedad de la elaboración de un GAFP [véase el párrafo 3.3, Categoría B, Prioridad 1, Resultado c)]. Recordó que la reunión FALP/9 no había llegado a un consenso respecto de la necesidad de un GAFP y había constituido un grupo de trabajo para estudiar la necesidad de ese Plan global a la luz de las necesidades y los recursos de los Estados miembros. Al observar que el Consejo examinaría los resultados de la reunión FALP/9 durante su 210º período de sesiones a principio de 2017, la Delegada de los Estados Unidos afirmó que, por consiguiente, era prematura la inclusión de la elaboración de un GAFP como resultado previsto del Programa FAL para el siguiente trienio. Subrayó que, más bien, la cuestión debería considerarse durante el siguiente trienio, y elaborarse si se determinara que ello era necesario y pertinente.

48. Respecto de la nota WP/40, la Delegada de los Estados Unidos señaló que su Estado apoyaba las prioridades propuestas y los resultados previstos para la estrategia TRIP para el trienio 2017–2019. Los Estados Unidos apoyaban firmemente a la OACI como líder en la elaboración de normas relativas a los documentos de viaje para evitar la utilización de pasaportes falsos y promover la adopción de MRTD y la ampliación de los miembros del PKD de la OACI para la validación y autenticación de los pasaportes electrónicos. Si bien los Estados Unidos apoyaban a la Secretaría en el establecimiento y la implementación de una estrategia para el TAG/TRIP de la OACI y apoyarían los objetivos estratégicos de la OACI en el ámbito de los MRTD y la identificación de los viajeros, no darían su apoyo a ningún esfuerzo destinado a elevar la publicación sobre el pasaporte electrónico de la estrategia TRIP a la categoría de norma, habida cuenta del cambio mundial que se estaba produciendo, de la falsificación de documentos hacia la usurpación de identidad. Los Estados Unidos consideraban que el programa debería centrarse más bien en la gestión de la identidad, y en velar por que todos los MRTD y MRTD electrónicos se expidieran al titular legítimo y que el documento de viaje cumpliera con las normas de la OACI y fuera interoperativo en todo el mundo. En este contexto, la Delegada de los Estados Unidos hizo hincapié en que lo último que se necesitaba era la expedición de un pasaporte electrónico con todos los extras y opciones modernos a la persona equivocada.

49. La Delegada de los Estados Unidos indicó que, si bien su Estado había tomado nota de la nota WP/326 presentada por el Brasil, también observaba que cada contrato de concesión era diferente de los demás y probablemente singular, y que los indicadores de calidad de servicio (ICS) específicos que se pactaran en el contrato dependerían de la infraestructura de cada caso. Los modelos de aeropuertos variaban a tenor del tipo de líneas aéreas que los utilizaban, así como de las necesidades y expectativas de sus clientes. Habida cuenta de la considerable labor realizada en ese ámbito por la IATA y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), comprendidas las conferencias regionales convocadas por el ACI, los Estados Unidos no consideraban que existiera una necesidad de orientaciones por parte de la OACI.

50. Al referirse a la nota WP/191 presentada por Sudáfrica, la Delegada de los Estados Unidos observó que su Estado apoyaba los esfuerzos destinados a luchar contra la trata de niños y convenía en que el FALP debería tomar en consideración medidas adicionales en su siguiente reunión. No obstante, los Estados Unidos advertían que no se debería llegar a una decisión precipitada y elevar a la categoría de norma la cuestión de la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños, ya que en la actualidad la autoridad expedidora podía hacer constar el nombre del tutor en el pasaporte de un niño. Su Estado estimaba que el aspecto crítico del asunto consistía en identificar a cada uno de los solicitantes antes de la expedición del documento de viaje, y que ello formaba parte integrante del TRIP de la OACI.

51. Para terminar, la Delegada de los Estados Unidos señaló a la atención la nota de información WP/410 (*Compliance with Annex 9, Chapter 5, Standards 5.26 through 5.29*) presentada por su Estado bajo la Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo, en la que se ponían de relieve, alentándose su cumplimiento, las obligaciones de los Estados relativas a las personas no admisibles y los deportados, en particular las obligaciones expuestas en las Normas 5.26 y 5.27 del Anexo 9 a efectos de la pronta expedición de los documentos de viaje necesarios para sus nacionales que habían recibido la orden de abandonar otros Estados.

52. El Delegado de Burkina Faso respaldó las medidas propuestas por el Consejo en sus cuatro notas de estudio (WP/19, WP/40, WP/41 y WP/42). Tras encomiar el valor mostrado por Sudáfrica al presentar la nota WP/191 sobre la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños para encarar la cuestión de la trata de niños, puso de relieve la necesidad de tomar en consideración las observaciones de los Delegados de Portugal, del Canadá y otros Estados con miras a posibilitar la puesta en ejecución de esa propuesta tan seria.

53. El Delegado de Sudáfrica manifestó su apoyo a todas las notas presentadas bajo la Cuestión 19. Respecto de la nota WP/191 presentada por su Estado, convino con las opiniones manifestadas por la mayoría de los Delegados que habían tomado la palabra en el sentido de que la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños había de someterse a examen por los expertos técnicos del TAG/TRIP y del FALP. El Delegado de Sudáfrica subrayó que si bien su Estado no proponía la formalización de una norma correspondiente en esos momentos, sí deseaba que se tomara en consideración la viabilidad de esa norma.

54. El Delegado de Suiza manifestó su firme apoyo a las intervenciones de los oradores que le habían precedido, en particular los Delegados de Bélgica, Austria y Francia, y dio su respaldo a las enmiendas sugeridas por ese último para la Cláusula 6 de la parte preambular y la Cláusula 4 de la parte dispositiva del Apéndice B del proyecto de actualización de la Declaración consolidada (WP/41). También se manifestó a favor de las acciones propuestas por el Brasil en la nota WP/326.

55. Al encomiar las iniciativas de la OACI en el ámbito de la facilitación, el Delegado del Sudán manifestó su apoyo a las cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo. También dio su respaldo a las acciones propuestas en las notas WP/326 y WP/191.

56. El Delegado de Nigeria, tras recordar su anterior intervención (véase el párrafo 41, arriba), indicó que él también apoyaba los esfuerzos de Sudáfrica relativos a la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños (WP/191), así como a la totalidad de las recomendaciones efectuadas al respecto. Afirmó que Sudáfrica iba por buen camino.

57. Al efectuar observaciones sobre la nota WP/203 Revisada, la Observadora de la IATA dio las gracias a Indonesia por haber señalado en ella la importancia tanto del API y del PNR en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia transnacional como la necesidad de que los Estados armonizaran los requisitos del PNR con las mejores prácticas y las normas mundiales vigentes. Manifestó el pleno apoyo de la IATA por la conclusión de la nota, en la que se hacía un llamamiento a todos los Estados que solicitaban datos PNR a que armonizaran sus programas nacionales con las normas PNRGOV internacionalmente acordadas. La Observadora de la IATA aclaró que PNRGOV era sencillamente una estructura de mensajes basada en EDIFACT que se utilizaba para transmitir datos contenidos en los sistemas de las líneas aéreas, y que no existía el propósito de modificar la forma en que las líneas aéreas codificaban o utilizaban los datos de los pasajeros en sus sistemas de reservas. PNRGOV era sencillamente una forma de estructurar el mensaje y transmitirlo a las administraciones de los gobiernos. También puso de relieve que la estructura de mensajes PNRGOV ya era una estructura plenamente abierta y estaba disponible para todos los gobiernos que desearan implementar los requisitos en materia



de datos PNR. La Observadora de la IATA también señaló que el mantenimiento de la estructura de mensajes PNRGOV, y el control de esta, era responsabilidad de la OMA, y que la IATA y la OACI contribuían al trabajo conexas de la OMA en el contexto de su comité de enlace para los sistemas API y PNR. Hizo hincapié en que cualquier propuesta de modificación de las normas PNRGOV debería presentarse a ese foro de la OMA.

58. Al dar su apoyo a las observaciones de los Delegados de Australia, el Canadá y el Reino Unido en relación con la nota WP/191 presentada por Sudáfrica, la Observadora de la IATA convino en que la cuestión de la incorporación de los datos personales de los padres en los pasaportes de los niños debería remitirse al TAG/TRIP y al FALP para su examen adicional.

59. Al recordar sus experiencias en el período siguiente a las tragedias ocurridas en los vuelos MH370 y MH17 de la compañía Malaysia Airlines, los días 8 de marzo y 17 de julio de 2014 respectivamente, el Presidente del Comité Ejecutivo puso de relieve los problemas que surgieron en la identificación de las víctimas debido a las discrepancias en los nombres o nacionalidades indicados en el manifiesto de pasajeros de esos vuelos. Puso de relieve que tanto los nombres como las nacionalidades de los pasajeros podían variar, en particular si estos disponían de doble nacionalidad, y manifestó la esperanza de que la OACI estudiaría esta cuestión con miras a una armonización que permitiera evitar futuros casos de identificación errónea de las víctimas.

60. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación, al ofrecer un resumen de las deliberaciones del Comité, observó que se había manifestado un fuerte apoyo a las acciones propuestas en todas las notas de estudio presentadas bajo esta Cuestión, con algunas salvedades de menor cuantía. Respecto de las cuatro notas de estudio presentadas por el Consejo, señaló que el Comité convino en recomendar lo siguiente a la Plenaria: que respaldara el programa de trabajo relativo al PKD de la OACI expuesto en la nota WP/19 e instara a todos los Estados miembros a participar en el PKD de la OACI y a utilizarlo activamente para validar y autenticar los pasaportes electrónicos; que respaldara las prioridades propuestas y los resultados esperados para el trienio 2017–2019 para la estrategia TRIP de la OACI y para el programa FAL, según se exponía en las notas WP/40 y WP/42, respectivamente; y que adoptara el proyecto de actualización de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (nota WP/41), con sujeción a las enmiendas sugeridas por los Delegados de Francia, el Reino Unido y los Estados Unidos (véanse los párrafos 29, 45 y 46, arriba).

61. En relación con la nota WP/191, el Comité tomó nota de la iniciativa adoptada por Sudáfrica para encarar la cuestión de la trata de niños mediante la inclusión de los datos personales de los padres en los documentos de viaje de los niños, y las opiniones manifestadas por algunos Delegados a efectos de que ello podría añadir complejidad adicional a los procesos de expedición de pasaportes y los trámites fronterizos. No obstante, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que esta cuestión debería ser sometida a un examen adicional por los expertos técnicos de la OACI y remitida al TAG/TRIP y al FALP para su consideración.

62. En relación con la nota WP/203 Revisada, presentada por Indonesia, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que el Consejo debería considerar la promoción de la aplicación plena de las normas PNRGOV. Al observar que el mantenimiento y control de PNRGOV era responsabilidad de la OMA, que trabajaba conjuntamente con la OACI y la IATA al respecto, el Comité también acordó recomendar a la Plenaria que las organizaciones deberían revisar las normas de mensajes PNRGOV según fuera necesario. También tomó nota de que PNRGOV se basaba en un sistema de fuentes abierto y disponible para todos los Estados.

63. Asimismo, en relación con la nota WP/326 presentada por el Brasil, el Comité acordó recomendar a la Plenaria: que se instara a los Estados miembros a que tomaran nota de la relevancia de la

cuestión de la calidad de servicio en los aeropuertos internacionales; y que se pidiera al Consejo que fomentara el estudio de la cuestión en los foros técnicos de la OACI, tomando en consideración la labor ya realizada en ese ámbito por el ACI y la IATA.

**Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015**

*Aprobación del proyecto de texto para el Informe a la Plenaria*

64. El Comité examinó y aprobó, sin introducir ningún cambio, el proyecto de texto de su Informe sobre la cuestión 11 contenido en la nota WP/470, para su presentación a la Plenaria,.

**Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo**

**Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación**

*Aprobación del proyecto de texto para el Informe a la Plenaria*

65. Seguidamente el Comité examinó y aprobó, sin introducir ningún cambio, el proyecto de texto de su Informe sobre las cuestiones 12 y 13 contenido en la nota WP/471, para su presentación a la Plenaria. También acordó recomendar a la Plenaria la adopción de los siguientes proyectos de Resolución: Resolución 12/1: *Enmienda al Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; Resolución 12/2: *Ratificación del protocolo por el que se enmienda el Artículo 50 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; Resolución 13/1: *Enmienda del Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*; y Resolución 13/2: *Ratificación el Protocolo por el que se enmienda el Artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

**Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación**

**Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación  
(Sección sobre disposiciones generales, ruido y calidad del aire local)**

*Aprobación del proyecto de texto para el Informe a la Plenaria*

66. A continuación se examinó la nota WP/460 en la que se exponía el proyecto de texto para el Informe sobre estas dos cuestiones del orden del día.

67. El Comité acordó que, atendiendo a la sugerencia de la Delegada de los Estados Unidos, la tercera oración del párrafo 20.2.11 se enmendara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“Los Estados Unidos alentaron a los Estados miembros a seguir tratando de elaborar ~~una~~ ~~norma más rigurosa~~ **un nivel de rigurosidad para** ~~sobre~~ emisiones de nvPM de los motores durante la Reunión CAEP/11, en febrero de 2019, y apoyaron que se agregaran las emisiones de nvPM de los motores de las aeronaves al proceso del CAEP de examen de tecnologías y establecimiento de metas.”.

68. También se convino en aceptar una sugerencia adicional de la Delegada de los Estados Unidos a efectos de que se ampliara el párrafo 20.2.19 mediante la inclusión, al final del párrafo, de la nueva oración siguiente:

“Varios Estados se afirmaron en sus planes para continuar el apoyo a la labor del CAEP y alentaron a otros a hacer lo propio.”.

69. En relación con el párrafo 20.2.22, el Delegado de Dinamarca sugirió que se ampliara la última oración para reflejar que los métodos recomendados de la OACI para los derechos relacionados con el ruido deberían señalarse a la atención del CAEP para su consideración en colaboración con los dos paneles de la OACI que se ocupaban de los principios de los derechos, el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de Expertos sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP).

70. Si bien no tenía objeciones a la propuesta de inserción de una referencia al AEP y al ANSEP, la Delegada de los Estados Unidos sugirió que, puesto que el punto de mira estaba centrado en una cuestión relacionada con el ruido de las aeronaves y su impacto, la participación de los referidos grupos de expertos debería ser de índole consultiva, y no colaborativa.

71. Por consiguiente, el Comité acordó que la última oración del párrafo 20.2.22 se enmendara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris):

“El Comité recomendó que la propuesta de revisar los métodos recomendados de la OACI para los derechos en cuestión debería señalarse a la atención del CAEP para que la considere, en consulta con el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y el Grupo de Expertos sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP).”

72. Además, el Comité acordó, como habían sugerido los Delegados de Francia y de los Estados Unidos, respectivamente, que la segunda y la tercera oraciones del párrafo 20.2.23 se enmendaran como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“Si bien reconocieron esto, algunos Estados destacaron la utilidad de cierto grado de restricciones operacionales en circunstancias locales específicas y consideraron que el proyecto de texto de resolución no impedía a los Estados implementar restricciones operacionales basadas en la certificación de ruido de las aeronaves. También se tomó nota de que algunas las evaluaciones de las restricciones de ruido deberían considerar si las restricciones operacionales pueden desviar problemas de ruido de un Estado a otro.”

73. Con sujeción a las enmiendas de los párrafos 20.2.11, 20.2.19, 20.2.22 y 20.2.23 consignadas arriba, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su Informe sobre las cuestiones 20 y 21 contenido en la nota WP/460. También acordó recomendar a la Plenaria la adopción de la Resolución 20/1: *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.*

**Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica**

74. El examen de esta cuestión del orden del día se basó en las notas siguientes: WP/47 (*Política y actividades de cooperación técnica durante el período 2013–2015*) y WP/45 (*Programa OACI de voluntarios de la aviación*) presentadas por el Consejo, así como en las notas conexas presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales.

75. La Secretaría General presentó la nota WP/47, en la que se proporcionaba información actualizada sobre la aplicación de la política y la estrategia de asistencia técnica y cooperación técnica de la OACI y se informaba sobre los resultados operacionales y financieros del Programa de cooperación técnica en el trienio 2013–2015. La Secretaría General señaló que, en interés de la racionalización y el fortalecimiento de los programas de apoyo técnico de la OACI, la Organización brindaba asistencia técnica mediante los recursos del presupuesto del programa regular y las contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI. Por otra parte, el Programa de cooperación técnica daba apoyo a los Estados y otras entidades en el desarrollo y la implementación de proyectos de aviación civil financiados por los proyectos o los donantes sobre la base de recuperación de los costos. La Secretaría General recalcó el interés permanente de los Estados, los donantes y las entidades privadas en el Programa de cooperación técnica, que se había venido implementando desde 1951 por conducto de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI.

76. La Secretaría General puso de relieve las siguientes actividades de la Dirección de Cooperación Técnica durante el trienio en curso: realización de una media anual de 110 proyectos de aviación civil, en 150 Estados de todas las regiones; contratación de aproximadamente 3.000 expertos internacionales y nacionales para prestar servicios en proyectos sobre el terreno; e instrucción en una variedad de disciplinas relacionadas con la aviación civil a más de 17.000 empleados de la aviación civil en todo el mundo. El monto de las actividades del programa ascendía a la suma de 389,7 millones de dólares de los Estados Unidos. En el Apéndice A de la nota WP/47 se aportaban detalles sobre los resultados del Programa, tanto en prestaciones como en rendimiento financiero.

77. Al señalar que la consolidación del sistema de gestión de calidad de la Dirección de Cooperación Técnica había tenido lugar durante este período, la Secretaría General puso de relieve que todas las secciones de la División habían obtenido la certificación de cumplimiento ISO 9001:2008 a partir de octubre de 2014.

78. La Secretaría General recalcó además que desde el punto de vista financiero los resultados de las operaciones para 2015 y la primera mitad de 2016 arrojaban una perspectiva positiva para el siguiente trienio. En el ámbito operacional, indicó que cabía suponer que el Programa de cooperación técnica de la OACI seguiría realizando una función importante en la prestación de apoyo a los Estados.

79. Se invitó al Comité a examinar, y recomendar a la Plenaria para su respaldo, las acciones propuestas en el resumen de la nota WP/47; y tomar en consideración la actualización de la Resolución A36-17 de la Asamblea presentada en el Apéndice B de la nota, y recomendarla a la Asamblea para su adopción.

80. Seguidamente, la Secretaría General presentó la nota WP/45 sobre el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), aprobado por el Consejo en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. Al señalar que el objetivo perseguido por el IPAV consistía en prestar asistencia a los Estados miembros de la OACI para que resolvieran las deficiencias identificadas durante las auditorías de la OACI y respondieran ante situaciones de emergencia, así como fomentar la autonomía y el crecimiento, indicó que la OACI pondría a disposición de los Estados interesados, por conducto del

Programa, profesionales de la aviación cualificados y con experiencia que estuvieran dispuestos a prestar asistencia en su campo de especialización en calidad de voluntarios, a corto plazo y en estrecha colaboración con los funcionarios de los gobiernos. La Secretaria General subrayó que la participación en el IPAV estaba abierta a todos los profesionales de la aviación provenientes de la industria, los Estados y el sector privado, así como a jubilados de la OACI, con sujeción al examen de sus antecedentes por la Organización; señaló también que la Dirección de Cooperación Técnica llevaba una lista de voluntarios de la aviación cualificados en todas las disciplinas de la aviación civil.

81. La Secretaria General señaló que se había establecido un fondo voluntario para el IVAP a solicitud del Consejo, con el fin de recibir contribuciones en apoyo a la administración del Programa, y aprovechó la oportunidad para invitar a los Estados miembros de la OACI, las instituciones financieras, la industria de la aviación y otros interesados a participar en el IPAV mediante la aportación de recursos sostenibles, tanto financieros como humanos. Puso de relieve que la Secretaría confiaba en que la implementación del IPAV se traduciría en resultados positivos para los Estados clientes y para la aviación civil en todo el mundo, con unos costos mínimos o sin costo alguno.

82. Se invitó al Comité a examinar, y recomendar para su adopción por la Plenaria, el nuevo proyecto de resolución respecto del IPAV que figuraba como apéndice de la nota WP/45.

83. El Delegado de la República Dominicana presentó la nota WP/383 (*Mejora en los procesos de contratación y compra conducidos con la asistencia del Buró de Cooperación Técnica*). Señaló que, como se explicaba en la nota WP/47 presentada por el Consejo, los Estados se enfrentaban con considerables dificultades para la formación de la siguiente generación de profesionales de la aviación y el establecimiento de las plataformas económicas y tecnológicas necesarias para lograr los Objetivos estratégicos de la OACI. Por consiguiente, el Programa de cooperación técnica de la OACI realizaba una función importante al asistir a los Estados a hacer frente a esos desafíos y apoyar la iniciativa de la Organización, *Ningún país se queda atrás*.

84. La nota WP/383 ponía de relieve que el éxito de los procesos de contratación realizados por los Estados con el apoyo de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI era una responsabilidad compartida. Por consiguiente, era necesario tener presente que la afectación de los intereses de los Estados causaba daños irreversibles a la imagen pública y la credibilidad de la OACI, que había de protegerse íntegramente. La nota concluía que la garantía aportada por la responsabilidad solidaria del Programa de cooperación técnica respecto de los Estados solicitantes o beneficiarios de asistencia o de los donantes era un elemento importante; y que la reputación del Programa no debería verse menoscabada por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de terceros, especialmente si se tenía presente que los Estados se basaban en el apoyo de la Organización para mejorar sus sistemas de aviación y lograr o mantener el cumplimiento de las normas vigentes de la OACI. El Programa de cooperación técnica había obtenido la certificación de cumplimiento ISO 9001:2008, que atendía varias cuestiones fundamentales; la primera de estas era la mejora permanente, y la segunda era la satisfacción de los clientes. Por consiguiente, la nota ponía de relieve la importancia de que los intereses de los Estados no se vieran comprometidos en ningún caso.

85. Se invitó a la Asamblea a: a) solicitar la eliminación de la Lista de Proveedores de la OACI y la exclusión de participación activa en actividades auspiciadas por la OACI de los contratistas que no cumplieran los compromisos contraídos y/o mantuvieran litigios judiciales en perjuicio de los Estados; b) solicitar la publicación de la identidad de aquellos proveedores que no cumplieran los compromisos contraídos y/o mantuvieran litigios judiciales en perjuicio de los Estados; y c) acordar cualquier otra acción que estimara oportuna.

86. El Delegado de Indonesia presentó la nota WP/244 Revisada (*El valor de la cooperación y la promoción de instrumentos de financiamiento para la protección del medio ambiente*), en la que se ponía de relieve el papel que desempeña la cooperación internacional en la implantación del Plan de acción del Estados de Indonesia para la reducción de gases de efecto invernadero (GEI) en la aviación, que tenía por objeto exponer un modelo de cooperación efectivo que pudiera resultar adecuado para otros Estados miembros. En la nota también se señalaba la necesidad de facilitar apoyo financiero para la elaboración de programas para el medio ambiente en economías en desarrollo, incluida la materialización de la cooperación técnica que sería necesaria para la aplicación efectiva del plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM) una vez obtenido el correspondiente acuerdo de la Asamblea. La nota ponía de relieve que esa cooperación técnica debería estar respaldada por contribuciones de los Estados miembros y las partes interesadas al Fondo para el medio ambiente de la OACI e implantarse por medio de una cooperación y coordinación estrechas entre la Subdirección de medio ambiente (ENV) y la Dirección de cooperación técnica (TCB) de la OACI.

87. Se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota de la cooperación exitosa de Indonesia con la OACI, otros Estados y partes interesadas en la aplicación de medidas de protección del medio ambiente en la aviación civil; b) alentar a los Estados miembros, las partes interesadas, las organizaciones internacionales y otros organismos de las Naciones Unidas a proveer fondos y recursos a través del actual Fondo para el medio ambiente de la OACI; y c) establecer las disposiciones internas en la OACI para una estrecha coordinación entre la Subdirección de medio ambiente (ENV) y la Dirección de cooperación técnica (TCB) con el fin de proporcionar un Programa de cooperación técnica para el medio ambiente.

88. Seguidamente, el Delegado del Perú presentó la nota WP/292 (*Proyectos de cooperación técnica regionales en la Región Sudamericana*), presentada por su Estado y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Surinam, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de). En la nota se aportaba información detallada sobre los tres siguientes proyectos de cooperación técnica regional que se estaban llevando a cabo con el apoyo de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI (SAM) (Lima), con el objetivo de incrementar la seguridad operacional en todos los Estados SAM y el valor de la aplicación eficaz (EI) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP): **Proyecto RLA/99/901** – Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP); **Proyecto RLA/03/901** – Sistema de Gestión de la Red Digital Sudamericana de Comunicaciones (REDDIG) y Administración del Segmento Satelital; y **Proyecto RLA/06/901** – Asistencia en la implantación del sistema regional de gestión de navegación aérea según el concepto operacional ATM y el correspondiente apoyo tecnológico para las comunicaciones, la navegación y la vigilancia (CNS). Se subrayó que todos los procedimientos de navegación basada en la performance (PBN) implementados en virtud del tercer proyecto (RLA/06/901) habían dado como resultado una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. En la nota se concluía que los tres proyectos regionales contribuían a que los Estados SAM incrementaran sus valores EI del protocolo USOAP, lo cual había hecho a su vez que los valores EI de la Región SAM aumentaran a un 71,75%, un avance importante en la seguridad operacional a nivel regional. Se invitaba a la Asamblea a informar a los Estados miembros sobre las ventajas de trabajar hacia objetivos comunes a través de proyectos regionales implementados con arreglo al Programa de cooperación técnica de la OACI.

89. Se tomó nota de que también se habían presentado para su consideración bajo esta cuestión las dos notas de información siguientes: WP/415 [*European support to the No Country Left Behind initiative (NCLB)*] presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL, que se examinaría bajo la cuestión 14: Programa de asistencia técnica; y WP/141 [*New directions in the implementation of the ICAO-IAC Project RER/01/901 (COSCAP-CIS) and main outputs of its activities for the last 15 years*], presentada por el IAC.

## Análisis

90. En relación con la nota WP/383, el Delegado de la República de Corea señaló que su Estado aportaba fondos voluntarios al Fondo SAFE de la OACI de apoyo a la creación de capacidad en el plano mundial, y solicitaba que la Organización velara por que las necesidades prioritarias de los Estados se gestionaran de la manera más cooperativa posible, y con la máxima transparencia.

91. El Delegado de Portugal señaló que en la nota WP/383 presentada por la República Dominicana se suscitaban algunas cuestiones de importancia en relación con la calidad de los servicios prestados por los proveedores de la Lista de Proveedores de la OACI y la responsabilidad de la organización en ese ámbito. A la luz de los principios de buen gobierno, convino en la importancia de dar seguimiento al desempeño de los contratistas. El Delegado de Portugal convino asimismo en que se debería fomentar la transparencia y promover el intercambio de información relativa al desempeño de los proveedores, ya que los Estados contaban con recursos limitados que no se deberían malgastar. Recalcó que se debería alentar a los Estados Miembros a dar cuenta a la OACI del desempeño de los proveedores, con el fin de permitir que todas las partes interesadas tomaran decisiones mejor informadas en futuros procesos de licitación. Por otra parte, el Delegado de Portugal señaló asimismo que la nota WP/383 también planteaba ciertas cuestiones jurídicas que, a su modo de ver, deberían remitirse a la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores para que procediera a su análisis adicional y a la propuesta de un modo de proceder.

92. Al dar su respaldo a la nota WP/244 presentada por Indonesia, el Delegado de los Estados Unidos señaló que su Estado seguía apoyando la fructífera interacción y cooperación de Indonesia con varias entidades y partes interesadas del ámbito de la aviación civil, comprendida su propia Administración Federal de la Aviación (FAA), y esperaba con interés el afianzamiento adicional de sus asociaciones con la Dirección General de Aviación Civil (DGCA) de Indonesia en el futuro. Puso énfasis en que los Estados Unidos trabajarían con empeño para brindar asistencia técnica a los Estados miembros de la OACI con el fin de velar por que contaran con la capacidad para implementar todos los aspectos del plan mundial de MBM de la OACI, y que consultarían con esos Estados miembros para determinar el tipo de apoyo que sería más conveniente para cada situación. En opinión de los Estados Unidos, un fondo multilateral no era la mejor forma de lograr el apoyo necesario; más bien, consideraban que las discusiones bilaterales constituían una forma mejor de lograr una proyección exterior específica que identificara las necesidades.

93. Al poner de relieve que su Estado también experimentaba inquietudes respecto del desempeño de algunos proveedores, el Delegado de la Federación de Rusia indicó que por consiguiente apoyaba la nota WP/383 presentada por la República Dominicana. Señaló que la Federación de Rusia también daba su apoyo a la nota WP/244 presentada por Indonesia, ya que consideraba que era de naturaleza similar a su propia nota WP/387 [*El mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) para la aviación civil internacional como alternativa frente al plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*], que, entre otras cosas, presentaba una propuesta para el establecimiento de un mecanismo para movilizar los recursos disponibles para la aviación internacional. El Comité había examinado anteriormente la nota WP/387 bajo la cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación.

94. Con referencia a la nota WP/383 y las observaciones efectuadas al respecto, el Director de cooperación técnica señaló que, a tenor de lo recomendado por la Dependencia Común de Inspección en su examen titulado *Procurement Reforms in the United Nations System* (cf. JIU/NOTE/2011/1, Recomendación 12), y como parte de un esfuerzo en toda la Organización destinado a velar por la integridad en sus actividades de adquisición, la OACI ya había iniciado el proceso de desarrollo de una

política de sanciones a los proveedores, que se presentaría al Consejo para su examen y aprobación durante el 210º período de sesiones, en febrero/marzo de 2017. La Política propuesta se basaba en el Marco Normativo sobre la Idoneidad de los Proveedores elaborado por la Red de Adquisiciones del Comité de Alto Nivel sobre Gestión, del que la OACI formaba parte. Era una política administrativa, no judicial; y proporcionaría un marco para que la OACI procesara las denuncias de prácticas proscritas y tomara decisiones relativas a la inelegibilidad de los proveedores resultante de su participación en prácticas como fraude, corrupción, colusión, coacción, conducta o comportamiento no éticos, u obstrucción, según se definen en la Política.

95. El Presidente del Comité Ejecutivo tomó nota de las diversas actividades de cooperación técnica que se estaban llevando a cabo en todo el mundo.

96. Seguidamente, al ofrecer un resumen de los debates del Comité Ejecutivo, el Director de cooperación técnica indicó que el Comité tomaba nota de la información proporcionada en las notas WP/47 y WP/45 presentadas por el Consejo, sobre los resultados del Programa de cooperación técnica en el trienio en curso y el establecimiento y la promoción del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), respectivamente, y convino en recomendar a la Plenaria la adopción de los proyectos de Resolución conexos, presentados en los apéndices de las notas referidas.

97. En relación con la nota WP/383 presentada por la República Dominicana, se había manifestado apoyo al afianzamiento de la supervisión por la OACI de sus servicios de adquisiciones por medio de la consolidación de la transparencia y el intercambio de información relativa al desempeño de los proveedores. En particular, se había recomendado solicitar que los Estados aportaran información sobre los proveedores y la calidad de los servicios prestados, en consonancia con las obligaciones de la OACI relativas a la satisfacción de los clientes y su responsabilidad compartida en relación con los proyectos implementados por medio de su Dirección de Cooperación Técnica. Se había presentado la recomendación de que la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores examinara las cuestiones jurídicas resultantes de la propuesta de la nota WP/383. El Comité reconoció que ya estaba en proceso de elaboración una política de la OACI de sanciones a los proveedores, que se presentaría al Consejo para su examen y aprobación en su siguiente (210º) período de sesiones, en febrero/marzo de 2017.

98. Respecto de la nota WP/244 Revisada presentada por Indonesia, el Comité convino en la necesidad de facilitar apoyo financiero para la elaboración de programas para el medio ambiente en los Estados en desarrollo, incluida la aplicación efectiva de las medidas mundiales basadas en el mercado (GMBM) de la OACI. El Comité reconoció la función de la cooperación internacional en la movilización de recursos y las posibles vías de asistencia bilateral; reconoció asimismo las ventajas que ofrecían el mecanismo de asistencia de la OACI y los fondos voluntarios.

99. En relación con la nota WP/292 presentada por el Perú con el apoyo de los Estados sudamericanos, el Comité reconoció la importancia de la cooperación regional para la mejora de los sistemas de aviación civil y la infraestructura y recursos humanos conexos, de conformidad con los planes regionales de navegación aérea, mediante el intercambio de conocimientos especializados, la armonización de reglamentaciones e iniciativas de creación de capacidad, especialmente a la luz de los logros tangibles de los Estados sudamericanos, que se habían traducido en una mejora considerable de las puntuaciones de la aplicación eficaz (EI) en la región.

100. A la luz de los debates, el Comité invitó a la Asamblea a: a) alentar a los Estados Miembros, las instituciones financieras, el sector de la aviación y otras partes interesadas a participar en el Programa OACI de voluntarios de la aviación proporcionando recursos financieros y humanos de forma ininterrumpida; b) pedir a la Secretaria General que remitiera a la Dirección de asuntos jurídicos las cuestiones jurídicas que se planteasen de la propuesta presentada por la República Dominicana en la nota



WP/383, con miras a su examen; c) pidiera a la Secretaria General que examinara la viabilidad de establecer un Programa para el medio ambiente de Asistencia técnica de la OACI, teniendo en cuenta alianzas nuevas o existentes para aprovechar los recursos; y d) alentar a los Estados miembros de la OACI a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica regionales y subregionales.

**Cuestión 28:      Iniciativa “Ningún país se queda atrás”**

101.           El Comité Ejecutivo dio inicio a su examen de esta cuestión, documentada en las notas siguientes: WP/23 [*Iniciativa Ningún país se queda atrás (NLCB)*] y WP/24 (*Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*) presentadas por el Consejo; y las notas conexas presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales.

102.           La Secretaria General presentó la nota WP/23, que incluía un informe sobre la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NLCB), lanzada en diciembre de 2014 con ocasión del septuagésimo aniversario de la OACI, y un proyecto de resolución para apoyarla. En el informe se describían los objetivos de la iniciativa NLCB y los medios para alcanzarlos. Se señalaba que por medio de la iniciativa NLCB la OACI apuntaba a una concienciación mundial respecto de la importancia de la aplicación eficaz de los SARPS, las políticas, los planes mundiales y los programas de la OACI que daban apoyo a un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, eficiente, económicamente viable y ambientalmente racional. También se insistía en que la iniciativa NLCB era para todos los Estados, particularmente para aquellos con necesidades prioritarias de acuerdo con todos los objetivos estratégicos de la OACI, y servía para prestar una mejor asistencia a los Estados con respecto a la aplicación de las normas. Asimismo, el informe señalaba que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* ponía de relieve la importancia de la aviación para el desarrollo socioeconómico de los Estados, así como el hecho de que, para potenciar el crecimiento y desarrollo de la aviación civil, era indispensable que los Estados cumplieran de manera eficaz y sostenible con las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago, de apoyar

103.           El informe señalaba que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* reflejaba el mandato de la OACI, que abarcaba, entre otras actividades, la difusión de los beneficios que generaba la aviación para los Estados y la facilitación y coordinación de la creación de capacidad, así como la introducción de mejoras para dar cabida al crecimiento y desarrollo de la aviación. Con la iniciativa, la OACI cumplía una función coordinadora más activa. La iniciativa *Ningún país se queda atrás* también ayudaba a generar la voluntad política de apoyar las mejoras en la aviación y la disponibilidad de fondos voluntarios, y de crear la capacidad necesaria. En el informe se subrayaba que el apoyo, la colaboración y la asistencia de los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y otras partes interesadas eran fundamentales para el éxito de esos esfuerzos de la OACI, y que la creación de alianzas y el uso compartido de los recursos entre los Estados, las organizaciones internacionales, las entidades de desarrollo y la industria eran elementos esenciales para colaborar y contribuir a la prestación de asistencia técnica y la cooperación para que los Estados aplicaran eficazmente las normas, con resultados sostenibles.

104.           Se invitó al Comité a recomendar que la Plenaria: respaldara la iniciativa *Ningún país se queda atrás*; alentara a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes a apoyar la iniciativa; y adoptara la Resolución al respecto propuesta en el apéndice de la nota WP/23.

105.           Al presentar la nota WP/348 Revisión núm. 1 (*El desarrollo de recursos humanos en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”: una base de datos sobre cursos de instrucción y un comité de gestión de los recursos de instrucción*), el Delegado del Brasil felicitó a la Secretaría de la OACI por su destacado empeño para mejorar el marco de desarrollo de recursos humanos de la OACI y señaló que la nota procuraba contribuir a esos esfuerzos. Se recordaba en la nota que en el Apéndice D de la Resolución A38-12 de la Asamblea se determinaba que uno de los ámbitos de aplicación de las

actividades de la OACI era ayudar a los Estados miembros para que alcanzaran y mantuvieran las competencias de su personal aeronáutico mediante el Programa de instrucción aeronáutica de la OACI. Desde el punto de vista de la OACI, las actividades de instrucción se consideraban herramientas estratégicas, de las que habría de ocuparse mediante un sistema coordinado, eficaz y eficiente de impartición de instrucción aeronáutica y otras actividades de aprendizaje en apoyo de las estrategias de desarrollo de recursos humanos elaboradas por los Estados miembros.

106. En la nota se ponía de relieve que en el último informe sobre la Encuesta mundial de la OACI (2016) se definían las prioridades estratégicas fundamentales de los Estados miembros, pertenecientes a los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación y la creación de capacidad de recursos humanos. Cabía inferir que los Estados experimentaban unas necesidades de instrucción comunes. La OACI estaba en posición muy favorable para identificar tanto esas necesidades como los Estados que habían elaborado las mejores prácticas, y donde se hallaban los mejores conocimientos expertos. La propuesta del Brasil se basaba en una idea muy sencilla: se trataba de identificar las deficiencias, las necesidades y los recursos, y atender la cuestión sobre esa base por medio de una base de datos centralizada, cuya gestión se debería encomendar a un grupo específico que se considerase idóneo para la naturaleza de la tarea en cuestión.

107. Por consiguiente, se invitó a la Asamblea a lo siguiente: a) considerar la posibilidad de crear una base de datos centralizada sobre los cursos que existían en el mundo, con miras a ampliar y mejorar la red TRAINAIR PLUS y las iniciativas conexas como la Guía sobre instrucción en aviación y el *Global Aviation Training Course catalogue* [Catálogo mundial de cursos sobre instrucción en aviación], al objeto de facilitar la cooperación regional y mundial entre los Estados; y b) considerar la posibilidad de crear un comité en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* con el objetivo de identificar y gestionar recursos y necesidades de instrucción, en un intento por colmar las carencias de capacitación locales y regionales, y fomentar la planificación de la coordinación de la instrucción a nivel regional con el fin de racionalizar el uso de los recursos así como de favorecer el intercambio y la puesta en común de conocimientos especializados. El Delegado del Brasil señaló que la nota WP/348 Revisión núm. 1 también estaba incluida en la lista para su examen bajo la cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación.

108. A continuación, el Delegado de Vanuatu presentó la nota WP/218 Revisión núm. 1 (*Suboficina regional en el Pacífico*) en nombre de los copresentadores (Fiji, Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu). Su propuesta relativa al establecimiento de una suboficina regional en el Pacífico se basaba en los siguientes razonamientos: la Región Asia Pacífico (APAC) de la OACI comprendía el mayor espacio aéreo de todas las regiones de la OACI; estaba acreditada ante 38 Estados miembros y abarcaba 50 regiones de información de vuelo (FIR). Existían una oficina regional APAC emplazada en Bangkok (Tailandia) y una suboficina subregional emplazada en Beijing (China). De todas las regiones, la Región APAC experimentaba la diversidad más extrema en la escala, capacidad, seguridad, seguridad operacional, cumplimiento y volumen de operaciones de seguridad, debido a la falta de armonización. Las recientes puntuaciones de la aplicación eficaz (EI) demostraban la existencia de una amplia discrepancia entre los Estados de Asia y los Estados del Pacífico: la puntuación de EI del USOAP para un 41% de los Estados de Asia y un 84% de los Estados del Pacífico estaba por debajo del promedio mundial de la OACI del 63%. El promedio de puntuación de EI de los Estados de Asia representaba un 64%, esto es, un 5% por encima del promedio mundial, mientras que el promedio de puntuación EI de los Estados del Pacífico ascendía al 43%, es decir, un 20% por debajo del promedio mundial.

109. Se había puesto de manifiesto que ni siquiera los mayores esfuerzos de los grupos de trabajo regionales o de las oficinas regionales de la OACI, incluidos los bilaterales y los multilaterales, podrían dar una solución eficaz a las dificultades de cumplimiento que encaraban los Estados insulares

del Pacífico en materia de seguridad y seguridad operacional. Habida cuenta de que estos Estados siempre habían tenido que enfrentarse con la falta de recursos y con una capacidad limitada, habían determinado que existía la necesidad de que la OACI prestara asistencia a la Región del Pacífico. El Excmo. Sr. Niko Lee Hang, Ministro de Obras Públicas, Transporte e Infraestructura de Samoa, se había hecho eco de esa opinión en la declaración que pronunció ante la Asamblea durante su tercera sesión plenaria, el 28 de septiembre de 2016 (véase la nota WP/442). En conjunción con el Programa de Inversión en Aviación en el Pacífico del Banco Mundial, varios Estados, entre ellos Tonga, Samoa y Vanuatu, podrían contar con la capacidad para facilitar vuelos de larga distancia a Asia y al continente americano mediante el desarrollo y la construcción de nuevos aeropuertos y terminales y sistemas de equipos.

110. Por otra parte, respecto de la cuestión del Enfoque de observación continua – Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USAP-CMA) de la OACI, los Estados insulares del Pacífico informaron que este podría no ser adecuado en su caso, puesto que su entorno normativo estaba menos desarrollado y necesitaba mejoras adicionales. Por consiguiente, esos Estados instaron a la OACI a que en su caso modificara su enfoque de auditoría y se ocupara más del desarrollo de los ocho elementos críticos de un sistema de observación de la seguridad, centrados en objetivos específicos necesitados de servicios de apoyo. Los Estados insulares del Pacífico sugirieron que, al hacerlo, la OACI se remitiera a la propuesta de un examen posterior a la implantación del CMA del USOAP expuesta en la nota WP/213 presentada por Australia, Bangladesh, Chile, Federación de Rusia, India, Japón, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, República de Corea, Singapur, Tonga y Vanuatu bajo la cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Supervisión y análisis.

111. Los Estados insulares del Pacífico afirmaron que no querían quedarse atrás. En consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, propusieron que la OACI estableciera una suboficina regional en el Pacífico. Deseaban que la OACI pudiera apreciar las dificultades que encaraban en la implementación de los SARPS de la Organización, específicas tan solo de su subregión, y que la OACI supiera que esas dificultades se hacían más aparentes para los Estados insulares del Pacífico cuando sus recursos financieros se veían restringidos y su capacidad aeronáutica limitada. La iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI era tanto un desafío como una iniciativa alentadora, y los Estados insulares del Pacífico deseaban que la OACI explorase las ventajas que traería consigo una suboficina regional, ya que anhelaban contar con el beneficio y la comodidad de una asociación directa con la OACI, así como con su intervención y quizás con una función más proactiva de la Organización. Consideraban que una suboficina regional para el Pacífico lograría todo aquello, al arrojar luz sobre la vía a seguir y trazar una hoja de ruta para el futuro de su sector aeronáutico que ampliaría los efectos de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, del mismo modo que la piedrecilla lanzada al agua creaba ondas en el ancho océano.

112. El Delegado de El Salvador presentó la nota WP/261 [*Asistencia personalizada a los Estados: Estrategia Ningún país se queda atrás en las regiones norteamericana, centroamericana y del Caribe (NAM/CAR)*], presentada por su Estado con el apoyo de numerosos Estados de las regiones NAM y CAR. En la nota se presentaba la implementación de la estrategia de la OACI *Ningún país se queda atrás* en las regiones NAM y CAR con la asistencia personalizada y las expectativas y el compromiso asumido por cada uno de los Estados de esas regiones de mejorar la implementación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los objetivos de seguridad operacional, navegación aérea, medio ambiente y seguridad de la aviación. Se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota de la información proporcionada con respecto al compromiso de los Estados y al informe de asistencia personalizada contenido en la estrategia *Ningún país se queda atrás* de NACC y su evolución hacia el concepto de Proyecto de asistencia a la aviación civil multirregional (MCAAP); b) alentar a los Estados miembros a prestar apoyo adicional mediante designaciones, funcionarios a corto plazo y otros mecanismos; y c) alentar a la industria y a las instituciones de financiación a tomar nota del progreso de

los Estados en los diferentes ámbitos y a hacerse socios para obtener mejoras continuas y la sostenibilidad de los Estados que trabajan en colaboración con la OACI.

113. El Delegado de El Salvador, en nombre de los copresentadores de la nota WP/261, agradeció al Director Regional de la OACI, NACC (México) por el interés que había manifestado para velar que ningún país de la región se quedara atrás. En este contexto, puso de relieve que la puntuación de EI del USOAP obtenida por El Salvador había aumentado del 68% al 87% durante la última auditoría realizada.

114. El Delegado del Reino Unido presentó seguidamente la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*), presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL. En la nota se señalaba que las actividades de creación de capacidad, ya estuvieran organizadas por la OACI, los Estados individualmente, las organizaciones regionales o la industria, desempeñaban una función fundamental en apoyar los esfuerzos de los Estados miembros por alcanzar un cumplimiento efectivo y sostenible de los SARPS de la OACI. Por tanto, contribuían a la implementación de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, que contaba con el firme apoyo de Europa. Por consiguiente, la eficaz gestión de esas actividades de creación de capacidad resultaba fundamental para asegurar resultados tangibles.

115. Se invitó a la Asamblea a: a) recordar a los Estados miembros su responsabilidad en el cumplimiento de los SARPS de la OACI, y la necesidad de que brindaran un firme compromiso político para asegurar la sostenibilidad de las medidas que resultasen de las actividades de creación de capacidad; b) reiterar su apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y reconocer la contribución de esta iniciativa en el mejoramiento de la performance general de la aviación a nivel mundial; c) reconocer el valor añadido y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales y la industria; d) invitar a la OACI a que elaborase e implantase un enfoque orientado a los resultados, a priorizar actividades de creación de capacidad, incluyendo el uso de indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de sus actividades de creación de capacidad; y e) recordar la importancia de compartir información para mejorar la eficiencia e invitar a la OACI, a los Estados miembros, las organizaciones y la industria a que utilizaran las herramientas existentes (p.ej., la base de datos ISDAL de la OACI) para compartir información sobre sus actividades de creación de capacidad de las cuales se han beneficiado respectivamente o realizado con miras a alcanzar la eficiencia máxima, evitar la repetición de actividades idénticas y asegurar la priorización adecuada de Estados y medidas. Los copresentadores de la nota WP/105 sugirieron que el proyecto de Resolución sobre movilización de recursos (WP/26) y el proyecto de Resolución sobre la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (WP/23) se enmendaran con el fin de incluir los elementos indicados.

116. El Delegado de Nigeria en nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC presentó la nota WP/299 [*Informe sobre la marcha de la implantación del Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF)*], en la que se presentaba información acerca del progreso logrado en la implantación del HRDF, de carácter voluntario, para el sector de la aviación civil en África. Se recordó que el establecimiento del Fondo para el desarrollo de los recursos humanos fue iniciado por los Estados africanos mediante una Declaración de los Ministros en el tercer período de sesiones de la Conferencia de Ministros africanos a cargo de la aviación civil, celebrada en Malabo (Guinea Ecuatorial) del 7 al 11 de abril de 2014. Con posterioridad a la Declaración de Malabo, y con arreglo a una Resolución del Plenario de la CAFAC formulada durante el 24º período extraordinario de sesiones celebrado en Dakar del 1 al 4 de julio de 2014, la Secretaría de la CAFAC pidió a la OACI que, en estrecha colaboración con la CAFAC, elaborara modalidades para establecer el HRDF para África. Atendiendo a la solicitud de la CAFAC y de acuerdo con la política de la OACI sobre el establecimiento y gestión de fondos voluntarios, el Consejo aprobó el establecimiento del HRDF voluntario el 19 de septiembre de 2014 para ayudar a

proporcionar oportunidades de creación de capacidad para el sector de la aviación civil en los Estados africanos.

117. Era necesario continuar el desarrollo del HRDF mediante el establecimiento de programas y actividades adicionales que contribuyeran a satisfacer las necesidades operacionales de la aviación civil en África. El Fondo era independiente desde el punto de vista financiero del presupuesto del programa regular de la OACI y funcionaba en el marco del Reglamento financiero (Doc 7515) de la OACI y otros reglamentos dentro del ámbito de competencias del Consejo y de la Secretaria General. El éxito, la continuidad y la sostenibilidad del HRDF dependían de la recepción de contribuciones voluntarias. Por consiguiente, se exhortaba a los Estados miembros, las organizaciones internacionales, las entidades públicas y privadas y a todos los demás donantes interesados a que efectuaran contribuciones voluntarias al HRDF y a que participaran en el fortalecimiento de la capacidad humana en el sector de aviación civil de África.

118. Por todo lo anterior, se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota del establecimiento del HRDF, dirigido a aumentar la capacidad de recursos humanos para profesionales de aviación civil en África; b) tomar nota de los avances logrados en la implantación del HRDF; c) pedir al Consejo de la OACI que proporcionara programas y actividades adicionales dirigidos a fortalecer la capacidad humana en el sector de la aviación civil africana; y d) pedir a los Estados miembros, socios de la industria y organizaciones internacionales, así como a las entidades públicas y privadas, que efectuaran contribuciones voluntarias al HRDF, aportando así a su éxito, continuidad y sostenibilidad.

119. Se tomó nota de que la nota WP/364 (*Plan de acción de Egipto para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*) presentada por Egipto bajo esta cuestión había sido analizada anteriormente por el Comité bajo la cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación; y que el Comité examinaría bajo la cuestión 14: Programa de asistencia técnica las tres notas de información siguientes, que también se habían presentado bajo esta cuestión del orden del día: WP/415 [*European support to the No Country Left Behind initiative (NCLB)*] presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL; WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*) presentada por la República Dominicana; y WP/450 (*Supporting implementation of aviation safety and air navigation by Japan*) presentada por el Japón.

## **Análisis**

120. La Delegada de Sudáfrica, al referirse a la nota WP/23, felicitó a la OACI por su iniciativa *Ningún país se queda atrás*, una iniciativa bien concebida cuya intención era que ningún país se quedara atrás en el cumplimiento de los requisitos de los SARPS de la Organización; su Estado la respaldaba plenamente y comprometía su apoyo para asistirle de cualquier manera que fuera posible. También respaldaba el proyecto de Resolución que aparecía en el apéndice de la nota. Sudáfrica también daba su pleno apoyo a la nota WP/299 presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, entre los que se contaba, así como a las acciones y conclusiones reflejadas en la nota WP/348 Revisión núm. 1, presentada por el Brasil.

121. En relación con la nota WP/218 Revisión núm. 1, copresentada por su Estado, el Delegado de Singapur reiteró su apoyo a la iniciativa de estudiar el establecimiento de una suboficina regional para el Pacífico. Afirmó que esta medida estaba en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, y recaló que una suboficina regional para el Pacífico prestaría una asistencia más personalizada para encarar las necesidades técnicas y operacionales específicas de los Estados insulares del Pacífico. El Delegado de Singapur recaló la importancia de que la OACI implicara a los

Estados insulares del Pacífico en el estudio destinado a determinar el alcance de las actividades y el apoyo que serían pertinentes y trascendentes. Recalcó que el estudio también debería considerar el modo de asegurar la sostenibilidad de la suboficina regional en el largo plazo, y aprovechar las fuentes de financiación y recurso disponibles en el sistema de alianzas de la OACI, comprendidas las instituciones financieras y los Estados miembros. Al poner de relieve que a su Estado le unían una profunda amistad y alianzas con los Estados insulares del Pacífico, el Delegado de Singapur subrayó que seguiría poniendo recursos a disposición de estos Estados, para fines de asistencia técnica y creación de capacidades.

122. El Delegado de Francia señaló que durante mucho tiempo su Estado había implementado una política de asistencia y cooperación voluntarias en el plano mundial para compartir su experiencia y sus conocimientos, y así permitir que aquellos Estados con los que Francia cooperaba mejoraran su implementación de los SARPS de la OACI. Al poner de relieve que Francia había anunciado recientemente que durante los tres años siguientes asignaría más de un millón de euros a esa cooperación, y en particular a la formación, subrayó que estas medidas estaban en plena consonancia con la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*.

123. El Delegado de Francia indicó que para la aplicación de esa política su Estado actuaba directamente, bien por conducto de la École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) o bien mediante una nueva estructura de asistencia que aprovechaba los conocimientos de la Dirección General de Aviación Civil. Francia también actuaba por conducto de la UE, dentro del marco descrito en la nota WP/105, que contaba con su pleno apoyo habida cuenta de que era uno de sus copresentadores. Por añadidura, Francia actuaba en el contexto de asociaciones público-privadas, por ejemplo, con Airbus o con Vinci Airports.

124. El Delegado de Francia señaló que su Estado había extraído tres enseñanzas fundamentales de su variada experiencia mencionada, a saber: la importancia de asegurar la sostenibilidad de las acciones pro medio de un firme compromiso político con todas las partes implicadas; la importancia de establecer condiciones de trabajo favorables para retener a personal formado; y la importancia de una evaluación periódica de las acciones mediante indicadores clave de rendimiento (KPI), con el fin de beneficiarse de la experiencia obtenida a través de esas acciones.

125. El Delegado de Jamaica señaló que su Estado se sumaba al abrumador apoyo manifestado por la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. Sin embargo, al señalar que cuando un Estado solicitaba asistencia dentro del período de seis meses siguiente a una misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) esta asistencia no se prestaba, Jamaica pidió que se sometiera a nueva consideración esta estipulación de límites de tiempo.

126. El Delegado de Trinidad y Tabago señaló que su Estado reconocía el importante trabajo desarrollado por la OACI bajo su iniciativa *Ningún país se queda atrás* y encomiaba a la Oficina de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NAAC) (México) por su enérgica labor de asistencia a los Estados de la Comunidad del Caribe (CARICOM) para su cumplimiento de los SARPS de la OACI.

127. El Delegado de Nueva Zelandia subrayó que su Estado, copresentador de la nota WP/218 Revisión núm. 1, encomiaba vivamente la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, y que en ese contexto también estimaba que las cuestiones que planteaban en esa nota los Estados insulares del Pacífico revestían una importancia crítica. Por consiguiente, si bien Nueva Zelandia en tanto que país continuaría prestando su apoyo a los Estados insulares del Pacífico, estaba firmemente convencida de que la consideración de la viabilidad de una suboficina regional para el Pacífico aportaba una vía útil para la creación de capacidades en esa parte del planeta.

128. El Delegado de Australia señaló que muchas de las cuestiones planteadas en la nota WP/218, Revisión núm. 1, estaban bajo examen en el grupo de trabajo de la Comisión de Aviación Civil

de Asia y el Pacífico, en particular las mejores maneras de desarrollar capacidades en toda su variada región de Asia y el Pacífico de manera que ningún país se quedara atrás. Sugirió que la acción reflejada en el párrafo c) de la nota se modificara como sigue (el texto nuevo está sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“recomendar que la OACI, en estrecha colaboración con los Estados del Pacífico, ~~examine la viabilidad y~~ considere emprender mayores análisis de las cuestiones relacionadas con la seguridad operacional y la navegación aérea en la Región del Pacífico, incluidos los posibles medios para atender las cuestiones identificadas, como las ventajas de establecer una suboficina regional ~~para~~ **en** el Pacífico”.

129. El Delegado del Uruguay subrayó que su Estado apoyaba plenamente la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y la nota WP/23 conexas. Puso de relieve en el contexto de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* que la OACI, por medio de la Dirección de Cooperación Técnica y de la Oficina Regional SAM (Lima), había proporcionado asistencia técnica a la DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Ministerio de Defensa Nacional – Uruguay) durante el período 2014-2015. Esta asistencia había sido coordinada y supervisada por la Oficina Regional SAM por conducto del mecanismo de la organización de vigilancia de la seguridad operacional regional (RSOO); el proyecto se había financiado con cargo al Fondo de seguridad operacional (SAFE) de la OACI. El Delegado del Uruguay recalcó que el apoyo de la OACI había sido determinante para la consolidación de las capacidades y metodologías de trabajo que su Estado necesitaba para rectificar sin dilación sus dos preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y para conseguir mejoras palpables en la gran mayoría de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional; este resultado había llevado a un incremento en su puntuación de EI del USOAP. Al señalar que esos logros tan positivos se debían a la dedicación de la dirección y el personal de la Oficina Regional SAM y de la DINACIA, así como a la intervención del referido proyecto financiado con cargo al SAFE y administrado por la Dirección de Cooperación Técnica, manifestó el sincero agradecimiento del Uruguay a la Oficina Regional SAM por el apoyo prestado, y a la OACI y su Dirección de Cooperación Técnica por la organización y administración del proyecto de asistencia técnica. El Delegado del Uruguay reiteró el compromiso de su Estado con la continuación de sus esfuerzos destinados a velar por la sostenibilidad de los buenos resultados y la capacidad creada, con vistas a una mejora adicional de su puntuación de EI que permitiera afianzar la seguridad operacional y regularidad del transporte aéreo.

130. Al reiterar el pleno apoyo de su Estado a la nota WP/218 Revisión núm. 1, entre cuyos copresentadores se contaba, el Delegado de Papua Nueva Guinea observó que la nota daba apoyo al plan estratégico mundial para las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). Subrayó que los copresentadores solicitaban el respaldo general de la Asamblea, con miras a proseguir el estudio y análisis de su propuesta de establecimiento de una suboficina subregional para que los Estados insulares del Pacífico pudieran mejorar sus puntuaciones de EI y lograr los objetivos de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. Al tomar nota de las observaciones del Delegado de Australia, el Delegado de Papua Nueva Guinea subrayó que su Estado apoyaba las acciones propuestas en la nota tal como se había presentado.

131. El Delegado de Fiji también recalcó el pleno apoyo de su Estado a la nota WP/218 Revisión núm. 1 en su calidad de copresentador, y reconoció las contribuciones aportadas por Singapur y Nueva Zelanda, entre otros Estados. Señaló que en el documento se ponían de relieve las discrepancias en la Región de Asia y el Pacífico, y la consiguiente necesidad de una asistencia más focalizada a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) del Pacífico. Al observar que el estudio de viabilidad que se proponía en relación con el establecimiento de una suboficina regional para el Pacífico supondría un reconocimiento de la existencia de ciertas cuestiones y dificultades que hasta entonces no se habían

abordado y que requerían solución, el Delegado de Fiji insistió en que esta medida podría ofrecer la mejor forma de proceder, siempre y cuando se llevara a cabo de manera independiente.

132. El Delegado de la Federación de Rusia dio su respaldo a la nota WP/23 presentada por el Consejo, incluido el proyecto de Resolución sobre la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, así como a la nota WP/348, Revisión núm. 1, presentada por el Brasil y la nota WP/218, Revisión núm. 1, copresentada por Fiji, Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu.

133. Al unirse a los oradores que le habían precedido en su apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, el Delegado de las Islas Salomón insistió en que no debía quedar piedra por remover para lograr su implementación. También manifestó su apoyo a la nota WP/218 Revisión núm. 1 sobre la propuesta de establecimiento de una suboficina regional para el Pacífico.

134. La Delegada de Mauricio indicó que su Estado reconocía la valiosa labor realizada por la OACI en el contexto de su iniciativa *Ningún país se queda atrás* y por consiguiente respaldaba la nota WP/23 conexas y el proyecto de Resolución contenido en su Apéndice. Mauricio también apoyaba la nota WP/299, entre cuyos copresentadores se contaba.

135. El Delegado de Tonga, al poner énfasis en el intenso reconocimiento de su Estado por la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, se hizo eco de las observaciones expuestas por el Delegado de Fiji al apoyar la nota WP/218 Revisión núm. 1, de la que Tonga también era Estado copresentador. Si bien Tonga consideraba que sería más efectivo y eficaz para los PEID del Pacífico contar con una suboficina regional en el Pacífico, permanecería a la espera de las conclusiones y recomendaciones del estudio de viabilidad propuesto.

136. El Delegado del Pakistán expresó su apoyo a la nota WP/23 y declaró esperar con interés su implementación efectiva en la región de Asia y el Pacífico.

137. El Delegado de Arabia Saudita señaló que su Estado apoyaba la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y resaltaba las notas conexas, WP/23, WP/218, Revisión núm. 1, y WP/299. Al recordar el análisis previo, bajo la cuestión 14: Asistencia técnica, de la nota WP/392 presentada por el Consejo, en la que se exponían las recomendaciones dimanantes de la Cumbre ministerial mundial de la aviación [Riad (Arabia Saudita), 29 a 31 de agosto de 2016] relativa al establecimiento del Plan de implementación de Oriente Medio (MIDIP) para dar apoyo a las iniciativas regionales de seguridad operacional y navegación aérea, subrayó que Arabia Saudita se había brindado para acoger eventos de las RSOO a lo largo de los dos años siguientes con el fin de velar por que ningún país se quedara atrás.

138. Al manifestar su pleno apoyo a la nota WP/218 Revisión núm. 1, el Delegado de Sri Lanka puso de relieve que el establecimiento de una suboficina regional en el Pacífico ayudaría a los Estados vecinos a resolver sus diferencias por medio de un contacto más estrecho con la OACI, y les permitiría recibir la asistencia necesaria.

139. El Delegado de China hizo hincapié en que su Estado apreciaba y apoyaba la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y respaldaba la nota WP/23 conexas. Al poner de relieve las contribuciones financieras efectuadas por China en apoyo de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, así como la instrucción que había impartido a muchos profesionales de la aviación, señaló que su Estado proseguiría sus esfuerzos en apoyo de otros Estados miembros.



140. Al hacer referencia a la nota WP/218 Revisión núm. 1, la Secretaría General puso de relieve la necesidad de recursos para emprender el estudio de viabilidad propuesto en relación con el establecimiento de una suboficina regional en el Pacífico, e hizo un llamamiento a los Estados miembros, y en particular a los países vecinos, así como a las instituciones financieras internacionales, a efectos de que aportaran los recursos financieros y humanos necesarios.

141. El Director adjunto de seguridad operacional de la aviación, al resumir el debate del Comité Ejecutivo, señaló que tras su examen de la nota WP/23 presentada por el Consejo este había convenido en recomendar a la Plenaria que: respaldara la iniciativa *Ningún país se queda atrás*; instara a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes a apoyar esa iniciativa; y adoptara la nueva Resolución conexa propuesta en el apéndice de esa nota. El Comité también tomó nota del trabajo realizado por la OACI en el contexto de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* en la Región de Centroamérica y el Caribe según se exponía en la nota WP/261, presentada por El Salvador con el apoyo de numerosos Estados de las regiones NAM y CAR.

142. El Comité también tomo nota de la nota WP/348 Revisión núm. 1 (*El desarrollo de recursos humanos en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás”: una base de datos sobre cursos de instrucción y un comité de gestión de los recursos de instrucción*) presentada por el Brasil.

143. En relación con la nota WP/218 Revisión núm. 1 (*Suboficina regional en el Pacífico*) copresentada por Fiji, Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu, el Comité respaldó el examen por el Consejo de la posibilidad de realizar un estudio de viabilidad del establecimiento de una suboficina regional de la OACI en la región del Pacífico, con miras a aportar un mayor apoyo a los 12 Estados insulares del Pacífico, tomando en consideración la ya existente Oficina de Seguridad Aérea del Pacífico (PASO). Ello no obstante, la Secretaría General había señalado la necesidad de recursos para emprender ese estudio, y hecho un llamamiento al apoyo de los Estados y las instituciones financieras a efectos de que aportaran los recursos financieros y humanos necesarios.

144. El Comité también tomó nota de la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*), presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados de la CEAC, y EUROCONTROL, y de que la nueva Resolución sobre la iniciativa *Ningún país se queda atrás* que se incluía como apéndice de la nota WP/23 se ocupaba de las acciones que en ella se proponían.

145. En relación con la nota WP/299 presentada por los 54 Estados miembros de la CAFAC, el Comité tomo nota del progreso logrado en el establecimiento y la implantación del Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF) y su programa de adscripción, financiados por contribuciones voluntarias y dirigidos a fortalecer la capacidad humana en el sector de la aviación civil africana. Esta iniciativa de creación de capacidad se percibía como un acontecimiento positivo dentro de los empeños generales realizados en el contexto de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. Se puso de relieve la necesidad de un mayor desarrollo del FRDF mediante el establecimiento de programas y actividades adicionales. También se puso énfasis en que el éxito, la continuidad y la sostenibilidad del HRDF dependían de la obtención de contribuciones voluntarias.

146. Se convino en aplazar la presentación y el análisis de las notas relativas a la Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación y las publicaciones de la OACI a la siguiente sesión.

147. La sesión se levantó a las 1700 horas.

**Acta de la séptima sesión**  
(sábado, 1 de octubre de 2016, a las 1430 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión      28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás” (continuación)
- *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*
  - Nota presentada por el Japón
  - Nota presentada por los Estados Unidos
  - *Publicaciones de la OACI*
  - Nota presentada por el Canadá
2. Cuestión      14: Programa de asistencia técnica
- *Informe sobre el programa de asistencia técnica*
  - Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), CEAC, y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
  - Nota de información presentada por la República Dominicana
  - Nota de información presentada por el Japón
  - Nota de información presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL
  - *Progreso en África – Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI )*
  - *Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI SECFAL)*
  - Notas presentadas por los 54 Estados contratantes miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
  - Nota presentada por el Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA), en nombre del Grupo directivo de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) africanos
  - Nota de información presentada por la Asociación de Transporte Aéreo

Internacional (IATA)

— *Propuesta de Plan de ejecución MID (MIDIP) como apoyo de las iniciativas regionales de seguridad operacional y navegación aérea*

— *Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación*

— Nota presentada por Egipto

3. Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación

— *Programa de instrucción aeronáutica civil de la OACI y creación de capacidad en la aviación*

— Nota presentada por el Brasil

— Nota presentada por el Camerún

— Nota presentada por Egipto

— Nota presentada por la India

— Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás miembros de la CEAC, y EUROCONTROL

— Nota de información presentada por la Argentina

— Nota de información presentada por Indonesia

— Nota de información presentada por la Argentina, en representación de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

4. Cuestión 30: Movilización de recursos

— *Informe sobre la movilización de recursos*

— Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás miembros de la CEAC, y EUROCONTROL

— Nota presentada por el Grupo del Banco Mundial

5. Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

— *Aportes de la aviación a la concreción de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*

— Nota presentada por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)

— Nota presentada por el Banco Mundial

- Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la CANSO, la IATA, el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
- Nota de información presentada por la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA)

6. Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

*Asistencia a los familiares*

- *Informe sobre el establecimiento de requisitos reglamentarios de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares*
- Nota presentada por el Brasil
- Nota presentada por Italia, Malasia, México y España
- Nota presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (ACVFFI)

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

**Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”**

1. El Comité reanudó (EX/6) y concluyó su análisis de esta cuestión sobre la base de una nota de trabajo presentada por el Consejo, a saber, la nota WP/24 (*Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*), así como de notas de trabajo conexas.

***Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación***

2. La Secretaría General presentó la nota WP/24, que contenía un proyecto de resolución de la Asamblea sobre el establecimiento de un mecanismo de respuesta ante situaciones de crisis y estrategia de reducción de riesgo de desastres en la aviación. En el documento se ponía de relieve que los desastres seguían cobrándose un alto precio, afectando a las personas, las comunidades y los Estados. Más de 700.000 personas habían perdido la vida a lo largo de la década anterior, más de 1,4 millones habían sufrido lesiones y unos 23 millones habían perdido sus hogares de resultas de los desastres. La correspondiente pérdida económica mundial superaba los 1.300 billones de dólares de los Estados Unidos. Se puso de relieve que la aviación civil desempeñaba un papel esencial a la hora de acercar asistencia a los Estados y regiones afectados por desastres naturales, conflictos y pandemias. El transporte aéreo no solo era un catalizador del desarrollo sostenible, sino que también era capaz de actuar como principal medio de transporte para hacer llegar la ayuda humanitaria, especialmente a los países menos desarrollados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo. En su respuesta ante emergencias y desastres, la comunidad internacional había abandonado la cultura de la reacción para volcarse en la reducción del riesgo de desastres. La comunidad de la aviación civil internacional había realizado un tránsito semejante; había dejado atrás una actitud reactiva respecto de la seguridad operacional para favorecer un enfoque proactivo/predictivo de gestión de la seguridad operacional y la gestión de la seguridad.

3. En el documento se recordaba que, a tenor de la experiencia adquirida a lo largo de las últimas décadas, los Estados habían adoptado una serie de marcos de las Naciones Unidas que encaraban la respuesta ante los desastres, incluido el *Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030*. En sus más de 70 años de vida, la OACI había respondido a numerosas crisis, desde hechos que atañían específicamente a la aviación hasta desastres naturales y provocados por el ser humano que la afectaban. Las normas vigentes trataban de las responsabilidades de los Estados relativas a la planificación y la respuesta ante situaciones de emergencia y la gestión del control fronterizo. Sin embargo, no existía en ese momento en la OACI un mecanismo consolidado que se ocupara específicamente de la respuesta de la Organización ante situaciones de crisis como los accidentes aéreos, los desastres naturales y provocados por el ser humano, los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional y las pandemias con incidencia significativa en el transporte aéreo y en la confianza del público. Por tanto, se requería un enfoque sistemático que reconociera el papel fundamental que le cabía al Estado afectado, el alcance multisectorial de cualquier crisis y la necesidad de que la OACI convocara a numerosas entidades para movilizar los recursos necesarios tanto táctica como estratégicamente. El proyecto de resolución de la Asamblea que se proponía tenía la intención de favorecer el objetivo de la OACI de “satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico” e incorporar los principales conceptos del referido Marco de Sendái.

4. En la nota WP/24 se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de las disposiciones de los Anexos 1 – *Licencias al personal*, 6 – *Operación de aeronaves*, 9 – *Facilitación*, 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, 14 – *Aeródromos* y 19 – *Gestión de la seguridad operacional* relativas a la planificación para situaciones de emergencia y respuesta ante desastres; tomar nota de la adopción del *Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres* por los Estados Miembros de las Naciones Unidas y del Plan de Acción de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres para la Resiliencia que había hecho suyo la Junta de los Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación; respaldar la estrategia de alistamiento y respuesta ante emergencias de la OACI; y adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea que figuraba en el apéndice de la nota.

5. El Delegado del Japón expresó apreciación por el apoyo mundial brindado a las víctimas de los terremotos que tuvieron lugar en Kumamoto los días 14 y 16 de abril de 2016 e informó del progreso constante en la recuperación y reconstrucción de las zonas devastadas. A continuación, presentó la nota conexas WP/280, Revisión núm. 1, en la que se ponía de relieve la necesidad de adoptar medidas por anticipado para combatir los desastres naturales. Se invitó a la Asamblea a: tomar nota de la información que figuraba en la nota; y alentar a los Estados a que considerasen la posibilidad de elaborar sus respuestas en caso de emergencia sobre la base de las experiencias de los desastres naturales que afectaron al Japón.

6. El Delegado de los Estados Unidos presentó la nota WP/264, en la que se proponía el establecimiento de un proceso de gestión de crisis. Recordó que, durante los últimos años, se habían producido varios sucesos que habían afectado a la aviación civil de una manera jamás experimentada en el pasado. Como observaba el Consejo en la nota WP/24, esos sucesos incluían desastres tanto naturales como provocados por el hombre, causantes de considerables trastornos al sistema de aviación civil. Como consecuencia de los adelantos en la performance de las aeronaves, cualquier perturbación entrañaba la posibilidad de efectos adversos no solo para los explotadores de las aeronaves sino también para los proveedores de servicios. Para reducir los efectos al mínimo, la coordinación había de ser rápida y robusta, y debía abarcar numerosas regiones. Lamentablemente, los procesos y sistemas necesarios no existían en esos momentos. Aunque los Planes regionales de navegación aérea incluían planificación de contingencia, no estaban estructurados para dar una respuesta integral. Por consiguiente, los Estados Unidos estimaban que existía una necesidad urgente de revisar los mecanismos de respuesta ante las crisis con el fin de determinar sus necesidades de mejora y de nuevas conexiones. La cultura de la comunidad de aviación internacional no debería ser una cultura de respuesta, sino basarse en enfoques proactivos;

todos deberían trabajar de consuno para crear un sistema robusto e integral que incluyera a las autoridades de aviación civil, los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves. En la nota WP/264 se invitaba a la Asamblea a: tomar nota de las disposiciones de los Anexos 1 – *Licencias al personal*, 6 – *Operación de aeronaves*, 9 – *Facilitación*, 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, 14 – *Aeródromos* y 19 – *Gestión de la seguridad operacional* relativas a la planificación de contingencias; e instar a la OACI a que examinara las políticas y procedimientos existentes, a fin de desarrollar una estrategia para institucionalizar las respuestas ante las crisis dentro de la Organización y facilitar el establecimiento de planes y medidas regionales de contingencia que activaran rápida y eficientemente una red para gestionar las disrupciones de las operaciones de la aviación civil.

## **Análisis**

7. El Observador de la IATA recordó que, en materia de desastres, las Naciones Unidas habían identificado la actual necesidad de preparación, mitigación y gestión. Consideraba fundamental que la industria de la aviación, en tanto que miembro de la comunidad internacional, adoptara un enfoque coordinado ante acontecimientos mundiales, tanto los naturales como los causados por el ser humano, y manifestó su acuerdo con la declaración contenida en la nota WP/24 a efectos de que la comunidad de la aviación civil tenía que pasar de las respuestas proactivas a una gestión estratégica proactiva. El Observador de la IATA, por consiguiente, expresó el firme apoyo de su Organización al proyecto de Resolución de la Asamblea relativo a la estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación, contenido en el Apéndice de la nota WP/24, y afirmó el compromiso de su organización de trabajar estrechamente con la OACI y otras partes interesadas para afianzar el esfuerzo de colaboración.

8. El Delegado de la Federación de Rusia expresó su pleno apoyo a la nota WP/264, presentada por los Estados Unidos.

9. Al resumir los debates, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación indicó que la estrategia internacional para la mitigación de los desastres, el *Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030*, de las Naciones Unidas, reflejaba un importante cambio del paradigma tradicional de reacción ante los desastres a la reducción del riesgo de desastres, y procuraba promover una cultura preventiva que ya estaba instaurada en la OACI. El Comité puso de relieve que cualquier respuesta por parte de la OACI debería orientarse hacia el Estado afectado y llevarse a cabo en concierto con él, ya que la responsabilidad general de respuesta ante esos acontecimientos era incumbencia de los Estados.

10. Teniendo presentes las mejores prácticas aplicadas en el Japón tras los terremotos que habían dañado los edificios y otras instalaciones del Aeropuerto de Kumamoto, según se exponía en la nota WP/280 Revisión núm. 1, el Comité convino en que se debería alentar a los Estados a preparar sus respuestas de emergencia ante los desastres a tenor de las medidas adoptadas y experiencias extraídas por el Japón, así como por otros Estados miembros que habían tenido que enfrentarse con crisis similares.

11. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación señaló el apoyo manifestado por el proyecto de Resolución de la Asamblea que aparecía en el apéndice de la nota WP/24. Concluyó a partir de las deliberaciones que el Comité Ejecutivo daría su apoyo a ciertas enmiendas a ese proyecto, que reflejarían la necesidad de que los Estados tomaran en consideración tanto las prioridades relativas a la reducción de los riesgos, contenidas en el Marco de Sendái de las Naciones Unidas, como las mejores prácticas de los Estados miembros aplicadas durante su recuperación tras los desastres. Por añadidura, cabía la posibilidad de incluir texto adicional por el que se hiciera un llamamiento al Consejo a establecer tanto una política como una estrategia que institucionalizaran el enfoque estratégico y las respuestas tácticas de la Organización ante las crisis específicas de la aviación que pudieran afectar a la seguridad y

continuidad de la aviación civil internacional. Se acordó que estas enmiendas quedarían debidamente reflejadas en el texto de la Resolución de la Asamblea que se incluiría en el proyecto de informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 28.

### ***Publicaciones de la OACI***

12. El Delegado del Canadá presentó la nota WP/369, en la que se proponía que la Asamblea ampliara aún más las opciones presentadas en la Decisión del Consejo C-DEC 205/7 sobre la escala de acceso gratuito a los documentos mediante el acceso electrónico gratuito a los documentos, manuales y normas relacionados con la seguridad operacional, en apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. El acceso libre a esos documentos aseguraría que los Estados y las partes interesadas contaran con el mismo acceso a un sistema de transporte aéreo seguro y fiable, y apoyaría la iniciativa de la OACI de afianzar la seguridad operacional de la aviación civil mundial. La propuesta del Canadá atendía la causa principal de que los SARPS de la OACI no se comprendieran debidamente y no fueran de fácil acceso para todas las partes interesadas, ya que eliminaría la existente carga financiera. Esta medida podía llevarse a cabo progresivamente a lo largo del siguiente trienio, y se podrían lograr resultados concretos antes de la siguiente Asamblea de 2019. Como punto de partida, podría darse prioridad a los anexos y las instrucciones técnicas entre los primeros documentos que se suministraran gratuitamente en línea. En la nota WP/369 se invitaba a la Asamblea a reafirmar el compromiso del Consejo de la OACI con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*; apoyar las iniciativas destinadas a ayudar a los Estados a aplicar las normas y métodos de la OACI; aprobar el acceso gratuito al sitio web para consultar documentos y manuales de carácter técnico; buscar otras oportunidades para generar ingresos adicionales; y considerar una enmienda de la Política de publicaciones y del *Reglamento de publicaciones de la OACI* para que se reflejara la decisión mencionada.

### **Análisis**

13. El Delegado de Finlandia expresó su firme apoyo a la propuesta del Canadá de acceso gratuito a las publicaciones de la OACI en el sitio web.

14. El Delegado de Francia subrayó que brindar el máximo acceso posible a las publicaciones de la OACI a todos los usuarios potenciales era un requisito previo para la aplicación mundial de los SARPS de la OACI, y por consiguiente un factor esencial para asegurar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Por ello, apoyaba la propuesta del Canadá, basándose en el supuesto de que a tenor de lo indicado en el párrafo 3.3 de la nota WP/369 no daría lugar a un desequilibrio presupuestario, y sugirió que fuera remitida al Consejo para su consideración. El Delegado de Francia señaló a este respecto que ya existían modelos económicos para el libre acceso a los programas y documentos fundamentales.

15. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) también expresó su apoyo a la propuesta del Canadá, ya que estimaba que un acceso oportuno a los documentos técnicos vigentes de la OACI era de vital importancia para la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. Señaló no obstante que sería oportuno evaluar las posibles repercusiones presupuestarias de la propuesta para el siguiente trienio.

16. Tras respaldar las anteriores intervenciones, el Delegado de la Federación de Rusia puso de relieve que la propuesta del Canadá de acceso gratuito en línea a las publicaciones de la OACI estaba en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y era de fundamental importancia para asegurar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

17. Tras expresar pleno apoyo a la propuesta del Canadá, el Delegado del Senegal reiteró que los documentos técnicos de la OACI eran esenciales para la implementación mundial de los SARPS de la OACI. Alentó a la Organización a suministrar en línea todos los documentos técnicos de referencia y a garantizar un acceso fácil y justo a todos los que tuvieran necesidad de consultarlos, dentro de las limitaciones técnicas existentes y con el debido respeto por las normas por las que se regía la confidencialidad de determinados tipos de documentos de la OACI. El Delegado del Senegal afirmó que ese acceso daría apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y también a los esfuerzos de los Estados destinados a implementar los SARPS de la OACI.

18. La Secretaria General dio las gracias al Delegado del Canadá por haber suscitado la cuestión del libre acceso a las publicaciones de la OACI en la nota WP/369 y expresó su apoyo al concepto de proporcionar la totalidad de los documentos de la OACI de forma gratuita a los Estados miembros, en particular a los que estaban en situación de necesidad. Recordó, no obstante, que la Comisión Administrativa acababa de dar su respaldo (AD/1) al Presupuesto del Programa regular de la Organización para el siguiente trienio, que incluía los ingresos generados por las ventas de publicaciones de la OACI, entre ellas las que el Canadá proponía para su disponibilidad gratuita. Habida cuenta de la importancia de la cuestión, la Secretaria General recomendó que se pidiera al Consejo que la analizara e informara a la siguiente Asamblea acerca de las opciones para su implementación.

19. El Delegado de China expresó su acuerdo, en principio, con la propuesta del Canadá. Convino con el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) en que sus consecuencias presupuestarias merecían consideración.

20. El Delegado de México reafirmó el pleno apoyo de su Estado por la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. Al respaldar las observaciones de la Secretaria General, reiteró que si bien la disponibilidad gratuita para los Estados miembros de todos los documentos de la OACI era un objetivo que la Organización debería perseguir, podría tener consecuencias presupuestarias para el siguiente trienio. En este contexto, el Delegado de México recordó que el Presupuesto del Programa regular para el trienio 2017-2019 que había sido aprobado por la Comisión Administrativa se basaba, entre otras cosas, en mantener el *statu quo* respecto de las cuotas de los Estados y los ingresos generados por la venta de las publicaciones de la OACI. Por consiguiente, estaba de acuerdo en que se debería pedir al Consejo que considerara las opciones para lograr ese objetivo en el trienio siguiente y presentara un informe al respecto a la Asamblea en su 40º período de sesiones. El Delegado de México suscribía las opiniones expresadas al respecto por los Delegados de China y de Venezuela (República Bolivariana de).

21. El Delegado de Chile también expresó su apoyo a la intervención de la Secretaria General.

22. Al concluir su debate sobre la cuestión 28, el Comité Ejecutivo acordó recomendar a la Plenaria para su adopción la nueva Resolución de la Asamblea sobre la iniciativa *Ningún país se queda atrás* propuesta por el Consejo en la nota WP/23, así como la nueva Resolución de la Asamblea sobre una Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación, propuesta por el Consejo en la nota WP/24 y enmendada a la luz de las deliberaciones (véase el párrafo 11 arriba). El Comité Ejecutivo también acordó recomendar que la Asamblea pidiera al Consejo que analizara la propuesta relativa a la disponibilidad gratuita en la web de los documentos de la OACI contenida en la nota WP/369 presentada por el Canadá y que informara a la Asamblea en su 40º período de sesiones sobre las opciones para su implementación.



**Cuestión 14: Programa de asistencia técnica**

23. El Presidente del Comité Ejecutivo recordó que varias de las notas de estudio incluidas en el orden del día bajo esta cuestión ya se habían analizado anteriormente bajo otras cuestiones, y por consiguiente no se volverían a considerar. Esas notas eran, a saber: la nota WP/28 (*Informe sobre el programa de asistencia técnica*) presentada por el Consejo, y la nota WP/105 conexas presentadas por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL; la nota WP/21 Revisada [*Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*] presentada por el Consejo, y la nota WP/164 Revisada conexas, presentadas por los 54 Estados contratantes miembros de la CAFAC; la nota WP/351 (*Declaración de Riad sobre seguridad de la aviación y facilitación*) presentada por el Consejo y la nota WP/364 conexas presentadas por Egipto. Por consiguiente, bajo la cuestión 14 solo quedaba pendiente el análisis de dos notas de estudio presentadas por el Consejo, la nota WP/27 [*Progreso en África – Informe sobre el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)*] y la nota WP/392 [*Propuesta de Plan de ejecución MID (MIDIP) como apoyo de las iniciativas regionales de seguridad operacional y navegación aérea*], junto con las notas de estudio conexas y una nota de información.

***Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)***

24. La Secretaria General presentó la nota WP/27, en la que se exponía el progreso en la implementación del Plan AFI y el programa de trabajo conexo. Se recordó que en 2015 el Consejo había aprobado la ampliación del Plan AFI después del trienio en curso; su alcance se había ampliado anteriormente, en marzo de 2013, para incluir todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional, a saber: licencias al personal (PEL), operación de aeronaves (OPS), aeronavegabilidad (AIR), investigación de accidentes e incidentes de aeronaves (AIG), servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos y ayudas terrestres (AGA). Se señaló asimismo que en el contexto del Plan AFI se habían aprobado cuatro proyectos de asistencia destinados a los Estados seleccionados que revestían prioridad, en las esferas de certificación de aeródromos, mecanismo africano de evaluación entre pares de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP) y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), y afianzamiento de los servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR).

25. En la nota se recalca que la ejecución continua del Plan AFI de manera eficaz y sistemática en todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional, alineada plenamente con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), contribuiría a acelerar los esfuerzos que estaban realizando los Estados africanos para alcanzar los objetivos del GASP y las metas regionales de seguridad operacional adoptadas durante la Conferencia ministerial sobre seguridad operacional de la aviación, celebrada en Abuja (Nigeria) en julio de 2012. Se puso de relieve que los esfuerzos destinados a alcanzar esas metas de seguridad operacional de la aviación y lograr mejoras sostenibles en la seguridad operacional ya habían dado resultados palpables: varios Estados africanos habían resuelto sus preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y logrado mejoras considerables en sus sistemas de supervisión de la seguridad operacional, según se reflejaba en el incremento en sus niveles de aplicación efectiva (EI) de los elementos críticos (CE) de un sistema de supervisión de la seguridad operacional, determinado mediante auditorías realizadas a tenor del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional/Enfoque de observación continua (USOAP CMA). Entre julio de 2012 y junio de 2016 el número de Estados en la región AFI con un nivel mínimo de EI del 60% había aumentado de 14 a 24, y el número de Estados con SSC se había reducido de 20 a 4.

26. La nota también aportaba detalles sobre otras actividades de seguridad operacional afines realizadas por los equipos de seguridad operacional de la oficina regional (ROST), el Plan de inspección

cooperativa – África-Océano Índico (AFI-CIS) de la CAFAC, los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y los programas regionales similares de seguridad operacional de la aviación, así como las comunidades económicas regionales. Se puso de relieve la función destacada realizada por la OACI en la coordinación y apoyo a sus actividades, que sirvió para evitar la duplicación de esfuerzos y velar por un aprovechamiento eficiente de los recursos.

27. En la nota WP/27, se invitó a la Asamblea a tomar nota de la continuación de las actividades del Plan AFI después de 2016 como parte de los programas de trabajo de las oficinas regionales, y de su expansión para incluir todas las áreas de seguridad operacional; pedir a los Estados, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y la industria que apoyaran el programa; y encargar a la Secretaria General que promoviera las mejores prácticas del modelo del Plan AFI para que otros programas regionales de asistencia técnica las considerasen y se beneficiaran de ellas.

28. Seguidamente, el Delegado de Malí presentó la nota WP/215, presentada por la CAFAC en nombre de 54 Estados africanos, en la que se exponían los logros progresivos en materia de mejora de la seguridad operacional alcanzados mediante la ejecución del Plan AFI. Entre esos logros se contaban los siguientes: el desarrollo y la implementación de Planes específicos de acción de la OACI en 32 Estados que revestían prioridad; el apoyo para la creación y puesta en marcha de Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y Organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO); la asistencia para la creación de varias organizaciones de instrucción en aviación para armonizar esta instrucción en África; la realización de numerosas actividades, incluidos seminarios teóricos y prácticos, sobre diversos ámbitos relacionados con la seguridad operacional; el lanzamiento de programas de certificación de aeródromos; y el establecimiento de SSP y SMS sostenibles. El Delegado de Malí reafirmó el deseo de la CAFAC y sus Estados miembros de contar con una cultura de seguridad operacional en toda África, y su apoyo a todas las iniciativas relacionadas con el Plan AFI. Confirmó que la asistencia brindada a los Estados AFI se había utilizado para la implementación de los Planes de acción de la OACI, contribuyendo por ese medio a la mejora en las responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional en ciertos Estados, según lo demostraba el aumento de sus niveles EI. A tenor de los logros mencionados, la CAFAC y sus Estados miembros apoyaban plenamente los objetivos del Plan AFI y tenían la certeza de que su continuación permitiría a esos Estados lograr mejoras adicionales en la seguridad operacional de la aviación en África y acelerar el progreso obtenido hasta entonces.

29. En la nota WP/215 se invitaba a la Asamblea a tomar nota de los logros conseguidos por el Plan AFI y el compromiso de los Estados africanos respecto de la aplicación del Plan AFI y sus objetivos; respaldar la continuidad de las actividades del Plan AFI; pedir a los Estados contratantes, las organizaciones internacionales y la industria que prestaran apoyo al Programa y los proyectos conexos; y alentar a otras regiones a que considerasen adoptar un enfoque similar al Plan AFI para hacer frente a las deficiencias y los problemas en materia de seguridad operacional.

30. El Delegado de Côte d'Ivoire presentó, en nombre de la CAFAC, la nota WP/171 sobre el Plan de inspección cooperativa – AFI-CIS, uno de los resultados positivos del Plan AFI establecido por la CAFAC conjuntamente con la OACI para ayudar a los Estados AFI en sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, y en particular en las funciones de certificación y supervisión. Mediante el Plan AFI-CIS se creaba un grupo de inspectores cualificados, escogidos en el seno de la Región AFI, para ayudar a los Estados AFI en sus deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional, con atención especial a los Estados que presentaban preocupaciones significativas de seguridad operacional (EEC) o bajos niveles de EI. Habida cuenta de que el AFI-CIS había permitido que los Estados miembros de la CAFAC resolvieran esas deficiencias y elevaran sus correspondientes niveles de EI, el Delegado de Côte d'Ivoire invitó a la Asamblea a colaborar con la CAFAC en el afianzamiento del

programa, en particular mediante la instrucción apropiada de los inspectores. De ese modo, la CAFAC se aseguraría de que se prestara asistencia prioritaria en virtud del AFI-CIS a los Estados con niveles EI muy bajos.

31. En la nota EP/171 se invitó a la Asamblea a tomar nota de los logros alcanzados por el programa AFI-CIS como iniciativa regional de seguridad operacional; pedir a la OACI que continuara su apoyo al programa AFI-CIS; y alentar a los Estados contratantes, otras organizaciones internacionales y socios en el desarrollo de la industria para que apoyaran esa iniciativa.

32. El Observador de ASECNA presentó, en nombre del Mecanismo africano de evaluación entre pares de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP), la nota WP/456, Revisión núm. 1, relativa al Programa de evaluación entre pares de los proveedores africanos de servicios de navegación aérea, cuyo lanzamiento tuvo lugar en febrero de 2015 a iniciativa del Presidente del Consejo, a la luz de las dificultades que habían de encarar los ANSP africanos. El objeto del Programa consistía en el establecimiento de un marco regional para la cooperación y un mecanismo de evaluación entre pares para mejorar la performance operacional de la navegación aérea en África. En la nota se ponían de relieve los beneficios del Programa, entre los que se contaban la reducción de los costos derivada de la combinación de las capacidades de vigilancia y la sostenibilidad de los resultados de la evaluación derivada de la independencia del sistema. También se señalaba que se había dado inicio a un proceso bajo el plan AFI destinado a dar apoyo al desarrollo y la implementación de un marco regional eficiente para dar cobertura al Programa de evaluación entre pares de los ANSP africanos.

33. En la nota WP/456, Revisión núm. 1, se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la información presentada en la nota; alentar a la OACI a continuar su apoyo al Programa de evaluación entre pares de los proveedores africanos de servicios de navegación aérea, en coordinación con el Grupo directivo de los ANSP africanos; reconocer la importancia de la contribución que brindaba el Plan AFI a la implementación de un marco regional efectivo para el Programa de evaluación entre pares de los ANSP africanos; pedir a los ANSP africanos que trabajaran de consuno con miras a la puesta en acción del Programa de evaluación entre pares de los ANSP africanos para consolidar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo en África; y alentar a las demás regiones OACI a aprovechar los beneficios del Programa de evaluación entre pares de los proveedores africanos de servicios de navegación aérea como medio para mejorar los servicios de navegación aérea.

34. Se tomó nota de que la IATA también había presentado una nota de información, la nota WP/309 (*Safety and air navigation capacity and efficiency: Ensuring that no AFI country is left behind*).

### **Análisis**

35. El Delegado de Nigeria expresó su apoyo al Plan AFI según se detallaba en la nota WP/27 (Consejo).

36. El Delegado de Etiopía encomió a la OACI por el lanzamiento del Plan AFI destinado a asistir a los Estados africanos a atender sus deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, y manifestó su apreciación por la recomendación formulada por el Consejo en la nota WP/27 relativa a la continuación del Plan AFI después del trienio en curso. Atribuyó el aumento en el número de Estados africanos con niveles EI del 60% o superiores y la disminución del número de esos Estados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) a las intervenciones de la OACI por medio del Plan AFI. Al poner de relieve la necesidad de logros adicionales por parte de los Estados africanos, el Delegado de Etiopía señaló que no debería darse ninguna SSC en la región AFI. Recalcó la necesidad de la continuación de la asistencia a los Estados africanos después de 2016 por medio del Plan AFI para reducir la brecha entre el nivel EI de los Estados africanos y el promedio mundial de EI. Por consiguiente,

el Delegado de Etiopía dio su apoyo a la nota WP/27 (Consejo), y a las notas WP/171 y WP/215 (CAFAC).

37. La Delegada de Sudáfrica manifestó su apoyo a la continuación de la implementación del Plan AFI, el AFI-CIS y el Programa de evaluación entre pares de los proveedores africanos de servicios de navegación aérea. También encomió a la OACI, la CAFAC y los Estados africanos por el progreso logrado hasta entonces, y dio su respaldo a las acciones propuestas en las cuatro notas que se habían presentado. La Delegada de Sudáfrica agradeció a los Estados y las organizaciones que continuaban su apoyo a ese Plan y esos programas, e instó a más Estados y organizaciones a que hicieran lo propio.

38. El Delegado de Portugal acogió complacido el informe del Consejo sobre la implementación del Plan AFI y su programa de trabajo conexo (nota WP/27). Recordó que la *Declaración de Abuja sobre la seguridad operacional de la aviación en África*, de julio de 2012, reconocía la seguridad operacional como una prioridad para África y había definido unos objetivos claros en materia de seguridad operacional. Desde entonces, el Plan AFI, promovido activamente, había contribuido a la mejora de los objetivos de seguridad operacional gracias a los esfuerzos de la OACI y de muchos Estados de África. El Delegado de Portugal subrayó que su Estado y los demás Estados miembros de la CEAC continuarían brindando apoyo a los Estados africanos y trabajando con ellos, bilateral o colectivamente, según se exponía en la nota WP/105 y en la nota de información WP/415 presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL.

39. El Delegado de la República Unida de Tanzania declaró su firme apoyo a la nota WP/27 (Consejo) e instó a los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras y la industria a que apoyaran el importante Plan AFI. También manifestó firme apoyo a las notas WP/171 y WP/215 (CAFAC) y abogó por la implementación de las acciones que en ellas se proponían.

40. Los Delegados de Cabo Verde, Egipto, Namibia, Somalia, Lesotho, Mauricio, Botswana e Indonesia también manifestaron su pleno apoyo a las notas WP/27, WP/171 y WP/215. Al hacerlo, el Delegado de Cabo Verde señaló que el Plan AFI podría servir como modelo para otras regiones. El Delegado de Egipto hizo hincapié en que la OACI debería prestar asistencia técnica previa solicitud de los Estados miembros, ya que estos eran los más indicados para conocer sus respectivas necesidades. El Delegado de Namibia reiteró el llamamiento al trabajo de los asociados multilaterales con los Estados de África para atender las dificultades que estos encaraban a la hora de crear la capacidad necesaria para velar por la seguridad operacional del transporte aéreo internacional. El Delegado de Indonesia reafirmó el compromiso de su Estado con el apoyo a la instrucción por medio del Plan AFI.

41. Los Delegados de Egipto y Somalia también dieron su respaldo a la nota WP/456, Revisión núm. 1 (ASECNA).

42. El Presidente del Comité Ejecutivo reconoció el amplio apoyo manifestado por el Plan AFI, así como los resultados positivos de este.

43. Al resumir el debate, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación indicó que el Comité Ejecutivo tomaba nota de la nota WP/27 presentada por el Consejo y convenía en que, en aras de la mejora continuada de la seguridad operacional de la aviación en África, el Plan AFI debería continuar después de 2016, incluidos sus programas de trabajo ampliados que abarcaban las esferas AIG, AGA y ANS. El Comité también tomó nota del progreso logrado en la implementación del Plan AFI y convino en la necesidad de continuar la asistencia a los Estados por medio del Plan AFI, en colaboración con los asociados de seguridad operacional de la aviación.

44. Respecto de las notas WP/171 y WP/215 (CAFAC), el Comité reconoció que, como suplemento al Plan AFI, el AFI-CIS también contribuía a la consolidación de la creación de capacidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional en los Estados AFI. Por consiguiente, el Comité alentó a la OACI y los asociados a continuar su apoyo a esa iniciativa.

45. Respecto de la nota WP/456 Revisión núm. 1 (ASECNA), el Comité Ejecutivo respaldó el Programa africano de evaluación entre pares de los ANSP, cuya ejecución se estaba llevando a cabo a través de un proyecto realizado mediante el programa de trabajo del Plan AFI. Observó el apoyo abrumador de los Estados al Plan AFI y el AFI-CIS y alentó a la OACI a continuar su apoyo en pro de una seguridad operacional reforzada en la región africana.

46. Asimismo, el Comité tomó nota con reconocimiento de la nota de información WP/309 (IATA).

### ***Propuesta de Plan de ejecución MID (MIDIP)***

47. La Secretaría General presentó la nota WP/392, en la que se exponían las recomendaciones de la Cumbre Ministerial Mundial sobre Aviación, celebrada en Riad (Arabia Saudita) los días 2 al 31 de agosto de 2016, relacionadas con seis proyectos e iniciativas regionales de seguridad operacional y navegación aérea emprendidos en coordinación con Estados y organizaciones regionales e internacionales, tomando en consideración las prioridades identificadas en el marco del Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea (MIDANPIRG) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación – Oriente Medio (RASG-MID), así como las iniciativas en curso de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC); y la creación de un Plan de ejecución para la región de Oriente Medio (MIDIP) para fomentar la cooperación de todas las partes interesadas en relación con el desarrollo y la ejecución de iniciativas y proyectos destinados a optimizar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia del sistema de transporte aéreo en la región como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. El Plan serviría además como marco para la movilización de recursos para contribuir a la ejecución eficaz de las iniciativas y proyectos regionales y subregionales, de modo que contaran con personal y fondos suficientes. Se invitó a la Asamblea a encomendar al Consejo que tomara las medidas necesarias para crear el MIDIP.

### **Análisis**

48. El Delegado de Arabia Saudita señaló que el hecho de que la Cumbre se hubiera celebrado en su Estado ponía de manifiesto el apoyo de su Estado a la iniciativa MIDIP, así como a las iniciativas y proyectos regionales destinados a la seguridad operacional y la navegación aérea de la región. Al expresar su agradecimiento al Consejo por su aceptación de los resultados de la Cumbre, manifestó la esperanza de que la OACI crearía el MIDIP. El Delegado de Arabia Saudita recalcó al respecto que su Estado continuaría su pleno apoyo a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI para lograr que se cumplieran sus objetivos.

49. Tras declarar su apoyo a la nota WP/392, el Delegado de Egipto recordó que se había encomendado al Consejo la implementación de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*

50. El Presidente del Comité Ejecutivo señaló el apoyo manifestado por la iniciativa MIDIP. Indicó que en su informe el Comité recomendaría que se pidiera a la OACI que tomara las medidas precedentes para el examen de las recomendaciones de la Cumbre GMA presentadas en la nota WP/392; y que se alentara a los Estados de las regiones CAAC y MID de la OACI a crear y ejecutar el MIDIP, con el apoyo de la OACI.

**Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación**

51. El Presidente del Comité Ejecutivo recordó que varias notas de estudio relacionadas en el orden del día para esta cuestión ya se habían analizado anteriormente bajo otras cuestiones, y por consiguiente no se volverían a examinar. Esas notas eran las siguientes: las notas WP/348, Revisión núm. 1 (Brasil), WP/364 (Egipto) y WP/105 (Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL). Por consiguiente, solamente quedaba pendiente de análisis bajo la cuestión 23 una nota de estudio presentada por el Consejo, a saber, la nota WP/62 (*Programa de instrucción aeronáutica civil de la OACI y creación de capacidad en la aviación*), junto con las notas de estudio y de información conexas. Se tomó nota de que la nota WP/346 (India) no se presentaría, debido a la ausencia del Delegado de ese Estado.

52. La Secretaría General presentó la nota WP/62, en la que se proporcionaba un resumen de las actividades y los logros de la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) desde su establecimiento el 1 de enero de 2014. También se presentaba información sobre el estado de ejecución de la Resolución de la Asamblea A38-12, Apéndice D; la *Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil*, y las prioridades para el siguiente trienio (2017-2019). Se ponía de relieve que en 2015, la OACI inició un plan de preparación de cursos de instrucción basados en las competencias con asociados externos e internos, así como con instituciones académicas, para contribuir a la creación de capacidades en los recursos humanos de los Estados miembros. En particular, la OACI se había asociado con la John Molson School of Business (JMSB) de la Universidad Concordia para lanzar en septiembre de 2016 un programa de estudios conducente a un Certificado en gestión de la aviación. A lo largo del siguiente trienio, la OACI tenía la intención de continuar su apoyo a los Estados miembros en la optimización de sus capacidades de desarrollo de actividades de instrucción, así como de supervisar el progreso de la implementación e impartición de instrucción, estrategias de desarrollo de los recursos humanos y creación de capacidades. En la nota WP/62 se invitaba a la Asamblea a aprobar el plan de trabajo de la GAT para el siguiente trienio presentado en el párrafo 3 de la nota y alentar a los Estados miembros a que aprovecharan las actividades y eventos de la GAT y participaran en ellos activamente. La Secretaría General manifestó su agradecimiento a los Estados miembros y la industria por su apoyo permanente a las actividades de la GAT.

53. Seguidamente, el Delegado del Camerún presentó la nota WP/349 Revisión núm. 1, en la que se describía el proyecto de elaboración de una hoja de ruta para el desarrollo de competencias aeronáuticas que había puesto en marcha su Estado, con un detalle de los avances hasta la fecha. Al igual que muchos Estados miembros, el Camerún se enfrentaba con una escasez de personal de aviación cualificado y competente. Era probable que el crecimiento previsto en el transporte aéreo agravara ese problema si no mediaba una adecuada planificación del capital humano. Conscientes de esta situación, que se mencionaba en la Resolución 38-12, Apéndice D, de la Asamblea de la OACI, las autoridades del Camerún procuraban dar solución al problema de las competencias aeronáuticas integrando a los actores que probablemente intervendrían en el proceso de instrucción (profesionales de la aeronáutica e instituciones académicas y de enseñanza técnica). Entre las prioridades de la hoja de ruta que estaba en elaboración se contaban los esfuerzos en curso para poner en marcha la Escuela de Instrucción de la Autoridad de Aviación Civil del Camerún (AAC) a fin de proporcionar instrucción reglamentaria y específica al personal de la CAA. El Camerún siempre había asumido la iniciativa en el apoyo a las iniciativas subregionales de instrucción. El refuerzo de las correspondientes capacidades en el Camerún podría beneficiar a otros Estados de la región del África central, así como a otros Estados francófonos y anglófonos del continente, debido a la ventaja que entrañaba el bilingüismo.

54. En la nota WP/349, Revisión núm. 1, se invitaba a la Asamblea a examinar el proyecto iniciado por el Camerún de elaboración de una hoja de ruta para el desarrollo de competencias

aeronáuticas; alentar a los Estados miembros que no contaran con suficiente personal cualificado para aplicar los SARPS y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) a elaborar hojas de ruta para fortalecer sus competencias; pedir al Consejo que continuara su apoyo a los Estados miembros para la armonización de los niveles de competencia de los profesionales aeronáuticos; disponer que la OACI proporcionara con regularidad a los Estados miembros las competencias necesarias para aplicar los SARPS; y disponer que la OACI ayudara a los Estados miembros a llevar a la práctica una hoja de ruta para el desarrollo de capacidad en la aviación.

55. Se tomó nota de que se también se habían presentado las siguientes notas de información: WP/183 (*Capacitación – Labor de organizaciones especializadas en la República Argentina*), presentada por la Argentina; WP/353 (*Indonesia progress on the implementation of inspector training system*), presentada por Indonesia; y WP/354 [*Capacitación – Implementación del Instituto Panamericano de Aviación Civil (IPAC)*], presentada por la Argentina, en representación de los Estados miembros de la CLAC.

### **Análisis**

56. El Delegado de Nigeria encomió los logros de la Oficina GAT que se exponían en la nota WP/62 (Consejo) y alentó a los Estados a aprobar el plan de trabajo para el siguiente trienio que en ella se describía. También manifestó su apoyo a la nota WP/349, Revisión núm. 1 (Camerún).

57. Al referirse a la nota WP/62, el Delegado de la República Dominicana expresó su agradecimiento por los esfuerzos de la OACI en la esfera de la instrucción y la creación de capacidad, en particular los correspondientes al elemento crítico 4 (Cualificaciones e instrucción del personal) de un sistema de supervisión de la seguridad operacional. Tras reconocer que la instrucción y la creación de capacidad en todas las esferas de la aviación revestían importancia fundamental, sugirió que se llevara a cabo un examen periódico de los honorarios relativos a los distintos niveles del programa TRAINAIR PLUS [Asociado, Miembro pleno y Centro regional de excelencia en instrucción (RTCE)] con miras a evaluar, y procurar reducir, el costo para los centros de instrucción y los Estados de manera que no resultaran prohibitivos. El Delegado de la República Dominicana puso de relieve que con ello se promovería el desarrollo y la utilización de los Conjuntos de material didáctico normalizados y se evitaría que los Estados adquirieran la condición de Miembros TRAINAIR PLUS con el fin exclusivo de exponer su certificado. Recalcó la necesidad de que la OACI evitara la centralización del proceso de diseño de cursos de instrucción, y que fomentara más bien la participación de expertos nacionales en su elaboración, examen y validación, con lo cual se afianzaría el proceso de diseño al tiempo que se reducirían los costos. Al concluir su intervención, el Delegado de la República Dominicana manifestó su apoyo a la nota WP/349 Revisión núm. 1 (Camerún).

58. El Delegado de Malasia felicitó a la Oficina GAT de la OACI por sus esfuerzos destinados a velar por la implementación eficiente, efectiva y armonizada de la *Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil*. Señaló en particular que la Malaysia Aviation Academy (MAVA), que era Miembro pleno del Programa ICAO TRAINAIR PLUS, reconocía y participaba activamente en los eventos de instrucción TRAINAIR mundiales y regionales, ya que estos brindaban oportunidades para el intercambio de puntos de vista relativos a la instrucción aeronáutica, la identificación de nuevas herramientas y técnicas de instrucción, y el análisis de oportunidades para el afianzamiento del desarrollo de los recursos humanos.

59. El Delegado de Malasia recordó que la Oficina GAT de la OACI llevaba a cabo evaluaciones y reevaluaciones periódicas destinadas a mantener vigente la condición de miembro de TRAINAIR PLUS, a efectos de evaluar la capacidad operacional de los centros de instrucción y de asistir a los centros en el fortalecimiento de su impartición de instrucción basada en competencias. En este

contexto, sugirió el establecimiento de un vínculo entre las evaluaciones de TRAINAIR PLUS y los SARPS del Anexo 1 de la OACI – *Licencias al personal* que permitiera minimizar las duplicaciones y reducir el número de evaluaciones y auditorías a las que se habían de someter los centros de instrucción. Al concluir su intervención, dio su respaldo al programa de trabajo de la Oficina GAT para el trienio siguiente presentado en la nota WP/62 (Consejo) y declaró esperar con interés las nuevas herramientas, en particular la herramienta de evaluación de las necesidades de instrucción, ya que estas permitirían a los centros de instrucción realizar una identificación eficaz de las necesidades de instrucción, y con ello sentar las bases para unos planes de instrucción perfeccionados así como para el desarrollo de programas de instrucción basada en las competencias, que en última instancia constituirían las pruebas fundamentales para los auditores USOAP-CMA de la OACI.

60. El Delegado de Somalia expresó pleno apoyo a la nota WP/62 (Consejo) sobre el programa de instrucción en aviación y creación de capacidades de la OACI y por la nota WP/349, Revisión núm. 1 (Camerún), relativa a la preparación de una hoja de ruta para la elaboración de competencias aeronáuticas. Hizo un llamamiento a la impartición, bajo la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, de instrucción y creaciones de capacidades adicionales para aquellos Estados que las necesitaran, con miras a que su personal aeronáutico alcanzara el mismo nivel de competencias y estuviera en mejores condiciones de llevar a cabo de forma armonizada las operaciones de los sistemas de transporte aéreo de sus Estados.

61. El Delegado de Egipto, al respaldar a su vez la nota WP/62, puso de relieve que tan solo 4 de los 87 conjuntos de material didáctico normalizado disponibles correspondían al medio ambiente, y reiteró la solicitud efectuada por su Estado en la nota WP/364 de inclusión por la OACI, en el programa TRAINAIR PLUS, de un curso de instrucción especializado relativo a los Planes de acción estatal voluntarios sobre la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Asimismo, el Delegado de Egipto saludó y manifestó su apoyo a la iniciativa del Camerún (WP/349, Revisión núm. 1).

62. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) expresó apoyo a la nota WP/62 (Consejo) y manifestó su reconocimiento a la CLAC por sus esfuerzos en la esfera de la creación de capacidades, que eran importantes para asegurar el éxito de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. Al declarar su firme apoyo a la intervención del Delegado de la República Dominicana, puso de relieve que la relación costo-beneficio de la participación como miembro de TRAINAIR PLUS y el empleo de conjuntos de material didáctico normalizado entrañaban beneficios fundamentales para los Estados. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) recalcó que, si bien era importante impartir formación al personal aeronáutico, también lo era, en aras de velar por la robustez de las instituciones nacionales, contar con una estrategia de gestión de los recursos humanos con el fin de retener a estos profesionales formados, que de otro modo podrían procurarse un empleo más lucrativo en otros Estados.

63. El Delegado de la República de Corea manifestó su apoyo a la nota WP/62 (Consejo), habida cuenta del considerable aumento en el promedio mundial de EI de los elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional determinado mediante auditorías realizadas a tenor del USOAP CMA.

64. El Delegado de la República Centroafricana expresó apoyo a la nota WP/349 Revisión núm. 1 (Camerún) relativa a la preparación de una hoja de ruta para el desarrollo de competencias aeronáuticas.

65. Al recordar que la Academia Saudita de Aviación Civil (SACA, por sus siglas en inglés) había adquirido la condición de Miembro pleno de TRAINAIR PLUS, el Delegado de Arabia Saudita



expresó su apoyo a la nota WP/62 (Consejo). Recalcó que las actividades de instrucción y creación de capacidades de la Oficina GAT habían causado efectos positivos en todos los Estados.

66. El Delegado del Pakistán, al tiempo que manifestó su apoyo a la nota WP/62, subrayó que el Programa TRAINAIR PLUS debería implementar actividades de instrucción en todos los Estados en desarrollo para consolidar la capacidad de su personal aeronáutico.

67. Al resumir las deliberaciones, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación señaló que el Comité Ejecutivo había apoyado unánimemente las actividades de la Oficina GAT y refrendado su plan de trabajo para el siguiente trienio, expuesto en la nota WP/62 (Consejo). El Comité Ejecutivo también había manifestado su apoyo a la nota WP/349, Revisión núm. 1 (Camerún), en la que se pedía la elaboración de una hoja de ruta sobre actividades de instrucción y creación de capacidad por parte de los Estados que hacían frente a la escasez de personal aeronáutico cualificado competente, y la enmienda de la Resolución A38-12 de la Asamblea, Apéndice D, habida cuenta de la necesidad de esa hoja de ruta. Asimismo, el Comité Ejecutivo pidió que las evaluaciones realizadas en el marco del Programa TRAINAIR PLUS se vincularan a los SARPS del Anexo 1 de la OACI – *Licencias al personal*, con objeto de reducir las redundancias de las evaluaciones y auditorías. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación observó que el Comité Ejecutivo había acogido con satisfacción la herramienta de evaluación de las necesidades de instrucción, a fin de permitir a los centros de instrucción determinar esas necesidades de forma eficaz. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación confirmó que algunas de las mejoras que se habían puesto de relieve durante el debate ya estaban en curso, y serían implementadas en breve por la Oficina GAT.

### **Cuestión 30: Movilización de recursos**

68. Esta cuestión se examinó sobre la base de una nota de estudio presentada por el Consejo, la nota WP/26 (*Informe sobre la movilización de recursos*), así como de una nota de estudio conexas. Se tomó nota de que, habida cuenta de que la nota WP/105 (Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL) se había examinado anteriormente bajo la cuestión 28 (iniciativa *Ningún país se queda atrás*), no se volvería a analizar.

69. La Secretaría General presentó la nota WP/26, que contenía un informe sobre las actividades de movilización de recursos de la Organización, comprendida la aprobación de la *Política de movilización de recursos de la OACI* dirigida a obtener contribuciones voluntarias adecuadas, más previsibles y sostenibles, que permitieran cumplir la misión de la Organización, complementar el Presupuesto del Programa regular y, lo que era más importante, asistir a los Estados mediante la facilitación de su acceso a fondos para mejorar sus sistemas de transporte aéreo. En la nota se señalaba que para 2030 se proyectaba la duplicación del transporte aéreo, lo que pondría mayor presión sobre los Estados miembros y la industria para contar en sus territorios con sistemas de transporte aéreo que cumplieran con las normas de la OACI. Ello incrementaría las necesidades de los Estados miembros de contar con asistencia de la OACI, y las contribuciones voluntarias podrían ser insuficientes para cubrir esas necesidades. Por consiguiente, era fundamental que todos los interesados reconocieran los beneficios que entrañaban tanto la movilización como las inversiones de recursos para el desarrollo sostenible de los sistemas de transporte aéreo de todos los Estados miembros. De no realizarse las inversiones necesarias, la modernización y ampliación de la infraestructura de la aviación, así como la implementación efectiva de los SARPS de la OACI, podrían verse limitadas las oportunidades para la aviación en tanto que factor habilitador del desarrollo.

70. La OACI había aprovechado la experiencia de los fondos fiduciarios existentes y emprendido la creación de una capacidad holística de movilización de recursos para encarar las necesidades previstas de los Estados miembros y de la industria en consonancia con el desarrollo de la

aviación. Además, la OACI estaba fortaleciendo esa iniciativa mediante el fomento de las alianzas, tanto existentes como otras nuevas, con los donantes, los organismos de las Naciones Unidas, las instituciones financieras y el sector privado. La movilización de todos los recursos disponibles de varias fuentes en apoyo de los Estados miembros de la OACI respondería a sus necesidades crecientes y cambiantes de financiación. La OACI apreciaba sobremanera las contribuciones voluntarias efectuadas por los Estados a los fondos voluntarios de la Organización, e invitaba a que continuaran esas contribuciones. Por añadidura, se instaba a todos los Estados a efectuar contribuciones voluntarias a esa iniciativa, dirigida a todos los Estados miembros de la OACI. La dirección estratégica adoptada por la OACI para la movilización de recursos se destinaría a proyectos de asistencia para los Estados y otras actividades que no contaban con financiación pero estaban ya en consonancia con el mandato y las prioridades de la OACI. Conforme a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, las necesidades de financiación de los Estados se evaluarían y priorizarían para apoyar las mejoras de los sistemas de transporte aéreo. Se alentaba a los Estados a dar apoyo a la implementación en la OACI de una capacidad de movilización de recursos sólida y consistente que permitiera a la Organización hablar con una sola voz al movilizar recursos en apoyo de las mejoras en la aviación civil internacional.

71. En la nota WP/26 se invitó a la Asamblea a manifestar su agradecimiento por las contribuciones voluntarias que se habían recibido de Estados miembros, donantes y partes interesadas; encargar a la Secretaria General que impulsara alianzas con miras a movilizar todos los recursos disponibles para el desarrollo sostenible de la aviación; instar a los Estados miembros, organizaciones internacionales, la industria, los donantes y todas las partes interesadas a que asistieran a los Estados en el fortalecimiento de sus sistemas de transporte aéreo y que aportaran a los fondos voluntarios de la OACI; y adoptar el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre movilización de recursos que se proponía en el Apéndice de la nota WP/26.

72. En nombre del Grupo Banco Mundial, el Observador de la IATA presentó la nota WP/240 (*Apoyo para el desarrollo del transporte aéreo en países en desarrollo*). En reconocimiento del impacto catalizador de un desarrollo seguro y sostenible en el sector del transporte aéreo, el Grupo Banco Mundial proporcionaba financiación para la mejora de los sistemas de transporte aéreo en los países clientes y el apoyo al logro de las metas de desarrollo sostenible de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. El Grupo Banco Mundial financiaba aproximadamente 30 proyectos de transporte aéreo en varios países en desarrollo. No obstante, la cartera activa de USD 1.500 millones era limitada en comparación con la financiación global del Grupo Banco Mundial para todos los sectores, que en el ejercicio 2016 ascendía a USD 250.000 millones. Ello se debía en gran medida a la percepción en muchos países clientes de que el transporte aéreo no era un factor que contribuyera al desarrollo socioeconómico. Por consiguiente, el sector del transporte aéreo no se incluía en los planes de desarrollo nacional de los Estados miembros del Banco Mundial y la OACI, ni tampoco en los Marcos de Colaboración entre los Países (MCP), que constituían la estrategia de desarrollo convenida entre el Banco Mundial y cada país cliente. En la nota se describía el acceso por los Estados al financiamiento por el Grupo Banco Mundial para sus proyectos de desarrollo del transporte aéreo, y la colaboración por el Grupo Banco Mundial con los asociados para la implementación de esos proyectos. En la nota WP/240 se invitaba a la Asamblea a reconocer la importancia de aumentar la prioridad del sector de la aviación en los planes nacionales de desarrollo de los Estados miembros e instar a los Estados miembros a considerar la inclusión del sector del transporte aéreo en sus estrategias de desarrollo mediante sus respectivos Marcos de Colaboración entre los Países (MCP) con el Grupo Banco Mundial.

73. Al no haberse efectuado ningún comentario, el Director adjunto de observación y vigilancia indicó que el Comité expresaba su agradecimiento por las contribuciones voluntarias recibidas y recomendaba que la Asamblea tomara la acción propuesta en la nota WP/26; que encargara a la Secretaria General el fomento de alianzas para movilizar recursos para el desarrollo sostenible de la aviación; que exhortara a los Estados Miembros, las organizaciones internacionales, la industria, los

donantes y todas las partes interesadas a que prestaran ayuda a los Estados en el fortalecimiento de sus sistemas de transporte aéreo y a realizar contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI; y que adoptara la nueva Resolución de la Asamblea sobre la movilización de recursos que se proponía en el Apéndice de la nota.

74. El Comité Ejecutivo también tomó conocimiento de la nota WP/105 presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, de los demás Estados miembros de la CEAC y de EUROCONTROL, y observó que ya se había analizado al tratar la cuestión 28 (iniciativa *Ningún país se queda atrás*).

75. Asimismo, el Comité Ejecutivo tomó nota del impacto catalizador del transporte aéreo en el desarrollo, según se describía en la nota WP/240 (Grupo Banco Mundial), y recomendó que la Asamblea exhortara a los Estados miembros a reconocer tal circunstancia elevando la prioridad del sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo, y a fomentar las contribuciones de la aviación para apoyar el logro de las MDS de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. El Comité Ejecutivo tomó nota asimismo del apoyo que el Grupo Banco Mundial ofrecía a los Estados miembros para su sector de transporte aéreo y de sus mecanismos de financiación, y también recomendó que la Asamblea invitara a los Estados miembros a considerar la conveniencia de incluir al sector del transporte aéreo en sus estrategias de desarrollo a través de sus respectivos MCP con el Grupo Banco Mundial, según correspondiera.

**Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)**

76. Esta cuestión se examinó sobre la base de la nota de estudio WP/25 (*Aportes de la aviación a la concreción de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*) presentada por el Consejo, así como de notas de estudio conexas y de una nota de información. Se tomó nota de que, al haberse examinado anteriormente la nota WP/240 (Grupo Banco Mundial) bajo la cuestión 30 (Movilización de recursos), no se volvería a examinar.

77. La Secretaría General presentó la nota WP/25, en la que se exponían los aportes que los sistemas de transporte seguros, eficientes, protegidos, económicamente viables y respetuosos del medio ambiente de los Estados brindaban al cumplimiento de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. También proporcionaba un informe sobre las actividades de la OACI destinadas a asistir a sus Estados miembros a afianzar sus sistemas de transporte aéreo mediante el aprovechamiento de los mecanismos existentes, y contribuir en consecuencia a los ODS de las Naciones Unidas. La comunidad aeronáutica era consciente de que el transporte aéreo era un catalizador de la conectividad mundial y del desarrollo económico y social. Ese modo de transporte también era fundamental para llevar ayuda humanitaria a lugares de todo el mundo y responder a las crisis y las emergencias de salud pública. Además, la industria tenía presente la necesidad de proteger el medio ambiente y los ecosistemas del mundo al ocuparse del cambio climático.

78. Con la adopción de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas se tomó en cuenta por vez primera que el transporte aéreo propiciaba el desarrollo sostenible. Por consiguiente, se reconoció que las mejoras en este sector deberían estar intrínsecamente relacionadas con los marcos de desarrollo mundiales, regionales y nacionales, e integrarse en ellos. En el plano nacional, se instaba a los Estados a incluir a la aviación, elevando su prioridad, en sus planes nacionales de desarrollo. Para lograr los resultados previstos, esos planes se habían de apoyar en unos planes maestros estratégicos y de aviación civil robustos, destinados al sector del transporte aéreo. La OACI era consciente de que ciertos Estados requerían asistencia para desarrollar esos planes con el fin de poder asegurar un sistema de transporte aéreo saneado que cumpliera con los requisitos de la OACI. Por consiguiente, se había establecido la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y también una estrategia de movilización

de recursos, destinados a brindar apoyo a los Estados en la implementación efectiva de los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI. Se esperaba que con ese apoyo se aportaran a los sistemas de transporte aéreo de los Estados las mejoras necesarias para el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional en el futuro.

79. En el plano internacional, la OACI participaba activamente en la plataforma de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas con el objeto de lograr el reconocimiento y la priorización de las contribuciones significativas de la aviación al desarrollo sostenible. Se esperaba que esos esfuerzos facilitaran la introducción de la aviación por los Estados miembros en sus planes de desarrollo. La OACI también aprovechaba la plataforma que aportaba la Agenda 2300 para abogar en pro de la aviación ante múltiples asociados, con miras a reunir la voluntad política necesaria para lograr el apoyo a unas mejoras en la aviación que generarían beneficios para todos en el contexto del desarrollo sostenible.

80. Además, la OACI creaba y propiciaba alianzas entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras y de desarrollo, así como los donantes y la industria. Esas medidas facilitarían la participación activa intensiva y mundial de los actores, que movilizarían todos los recursos disponibles en apoyo de las mejoras de los sistemas de transporte aéreo de los Estados, con el fin de que todos pudieran potenciar el desarrollo sostenible y beneficiarse de una conectividad aérea mejorada.

81. En la nota WP/25 se invitaba a la Asamblea a alentar a los Estados a cumplir los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI en consonancia con los objetivos estratégicos de la Organización, con miras a contribuir con ello al logro de los ODS de las Naciones Unidas; encargar a la OACI que siguiera prestando asistencia a sus Estados miembros en el perfeccionamiento de sus sistemas de transporte aéreo y se asegurara de que ningún país se quedara atrás, de modo que todos pudieran fomentar el desarrollo sostenible y beneficiarse de una mejor conectividad aérea; y adoptar la nueva Resolución de la Asamblea sobre la contribución de la aviación a la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas que se proponía en el Apéndice de esa nota.

82. Seguidamente, el Observador de la CANSO presentó la nota WP/194 (*Proyecto Loon – Antenas flotantes de telefonía móvil en el cielo*), en el que se exponía información actualizada sobre el Proyecto Loon, una pesada red de globos libres no tripulados que pretendía hacer llegar Internet a partes del mundo con déficit de suministro, en claro respaldo de los ODS de las Naciones Unidas número 9 y 17. También se esbozaban los logros recientes y los planes futuros y, como continuación a la comunicación a los Estados de la OACI AN 13/22.1-16/42, de 17 de junio de 2016, se solicitaba la asistencia de las autoridades de aviación civil y los ANSP. La ANSO apoyaba el Proyecto Loon y alentaba a los Estados a participar activamente en esa iniciativa por medio de su apoyo. La CANSO y sus Miembros acogían los muchos cambios que tenían lugar en la gestión del tránsito aéreo, entre los que se contaban varios nuevos operadores en el espacio aéreo. El Proyecto Loon, un nuevo miembro de la CANSO, constituía un excelente ejemplo de la nueva generación de operadores del sector privado, comprometidos con su calidad de ciudadanos recientes del mundo de la aviación. El Proyecto Loon cumplía plenamente con las normas de la OACI y de la Administración Federal de Aviación (FAA) para globos libres no tripulados. Sus globos estaban provistos de un sistema dedicado exclusivamente a la aviación y las comunicaciones, y no estaban provistos de cámaras ni contaban con capacidad de vigilancia o grabación; se lanzaban desde los Estados Unidos y permanecían en el aire en la medida en que lo permitieran los Estados. Hasta ese momento, el proyecto había lanzado 1.000 globos; se habían realizado 800.000 horas de vuelo y recorrido 24 millones de kilómetros de vuelo.

83. De conformidad con el Convenio de Chicago de la OACI de creación y preservación de la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo a través del uso pacífico de la

aviación, en la nota WP/194 se invitaba a la Asamblea a instar a los Estados a que animaran a sus PSNA a informarse más sobre el proyecto Loon, revisando la circular de la OACI AN 13/22.1-16/42 del 17 de junio de 2016; solicitar a los Estados que se unieran a la CANSO en apoyo de la capacidad operativa del Proyecto Loon, revisando la sus procedimientos estatales; solicitar a los Estados que establecieran Cartas-Acuerdo con relación al Proyecto Loon para permitir que los globos Loon pudieran sobrevolar de forma segura el espacio aéreo de los Estados, lo cual ayudaría a la mejora de los servicios de Internet en zonas del mundo con déficit de suministro; y solicitar a los Estados que establecieran Cartas-Acuerdo bilaterales o multilaterales con Estados limítrofes y con el Proyecto Loon para que los globos Loon pudieran atravesar de modo seguro los límites entre regiones de información de vuelo.

84. El Observador de la IATA, en nombre de la ACI, la CANSO, la IATA, el IBAC y el ICCAIA, presentó la nota WP/374 relativa a la contribución de la aviación a la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, de las Naciones Unidas. Puso de relieve que las Naciones Unidas, al finalizar los ODS en 2015, fijaron para los Gobiernos un marco para el logro del progreso mundial sostenible para los 15 años siguientes, y que al sector empresarial, en particular el sector del transporte y la movilidad, le correspondía una función fundamental de contribución al logro de esas metas. La industria de la aviación había identificado 14 de los 17 ODS en los que el transporte aéreo podía contribuir, según se describía en la nota. La industria de la aviación estaba comprometida con el fomento de su trabajo en esta esfera y con la determinación del modo en que la aviación podía asumir la función que le correspondía. En ese contexto, el Observador de la IATA presentó el nuevo informe del Grupo de acción sobre transporte aéreo, *Aviation: Benefits Beyond Borders* ([www.aviationbenefits.org](http://www.aviationbenefits.org)), en el que se examinaba la función que desarrollaban en el mundo tanto la aviación como la conectividad que esta permitía, y el apoyo que podía aportar el transporte aéreo al marco mundial del desarrollo sostenible. En la nota WP/374 se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la información contenida en el informe del Grupo de acción sobre transporte aéreo, *Aviation: Benefits Beyond Borders*; invitar a los Estados a distribuir ampliamente el informe entre sus funcionarios y utilizar los datos siempre que fuera posible para destacar la contribución de la aviación a los ODS; e invitar a los Estados a reconocer los beneficios mundiales, regionales y nacionales de la aviación y reflejar ese hecho activamente en políticas que fomentaran aún más el desarrollo de la aviación como motor de beneficios económicos y sociales y de otra índole.

85. Se tomó nota de que la nota de información WP/427 (*ICAO's climate change measures and the Sustainable Development Goals*) también había sido presentada por la ICSA.

86. En relación con las medidas propuestas en las notas WP/194 (CANSO) y WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA), el Presidente del Comité Ejecutivo recordó que, de conformidad con el Artículo 38 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600), “No se discutirá ninguna moción o enmienda sin que haya sido previamente apoyada. Sólo los miembros de las delegaciones de los Estados contratantes podrán presentar y apoyar mociones y enmiendas.”

## **Análisis**

87. El Delegado de Burkina Faso señaló que el Proyecto Loon demostraba el beneficio que Internet aportaba a los Estados en desarrollo en muchas esferas, en particular en las de los servicios de sanidad y la enseñanza. Al afirmar que el nuevo informe del Grupo de acción sobre transporte aéreo, *Aviation: Benefits Beyond Borders*, constituía un recurso valioso en cuanto afianzaba la sensibilización y la comprensión relativas a los beneficios que la aviación civil aportaba a la humanidad y su estimulación de la voluntad política, indicó que sería útil contar con ese informe en múltiples idiomas. Por consiguiente, el Delegado de Burkina Faso pidió al Comité Ejecutivo que apoyara las notas conexas WP/194 (CANSO) y WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA).

88. Al poner de relieve que la nota WP/374 aportaba información útil para alimentar la reflexión colectiva respecto de una cuestión de gran importancia tanto para la aviación civil como para las sociedades en general, el Delegado de la Argentina reafirmó el compromiso de su Estado con la implementación de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. La Argentina compartía la opinión de que la aviación civil entrañaba un potencial considerable como motor del desarrollo económico y social, y estimaba que ese potencial se haría realidad en tanto en cuanto los gobiernos, los organismos internacionales como la OACI y la industria aeronáutica actuaran en consonancia con los principios rectores de la Agenda. En ese contexto, el Delegado de la Argentina subrayó la importancia de la consideración de vías para exponer a unos sectores más amplios de la población mundial a los beneficios de la aviación. Manifestó su agradecimiento por la información presentada en la nota WP/374 relativa a los beneficios regionales del transporte aéreo y su potencial contribución al crecimiento regional. El Delegado de la Argentina recalcó que el crecimiento previsto en el transporte aéreo también debería traer consigo la expansión del comercio mundial y facilitar el acceso en los mercados mundiales a los productos de los Estados en desarrollo. Al recordar que más de un tercio del comercio mundial, en términos de valor, se transportaba por vía aérea, subrayó que las medidas adoptadas en ese contexto no deberían distorsionar los mercados mundiales sino más bien promover el crecimiento del sector de la aviación.

89. Al expresar su pleno apoyo a la nota WP/25 (Consejo) relativa a la contribución de la aviación a la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas, el Delegado del Reino Unido afirmó que el vínculo entre la implementación efectiva de los SARPS de la OACI y el logro de los ODS más amplios de las Naciones Unidas era el elemento más visionario de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*. Citó, como ejemplo de este vínculo, la reciente Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre *Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas: Seguridad de la aviación*, en la que se señalaba la relación entre la implementación de los SARPS relativos a la seguridad de la aviación y la iniciativa *Ningún país se queda atrás*. El Delegado del Reino Unido subrayó que este vínculo revestía la misma importancia en relación con los otros objetivos estratégicos de la OACI, en particular la seguridad operacional y el desarrollo económico del transporte aéreo. Al señalar que la aprobación de esa Resolución había demostrado la importancia del trabajo realizado por la OACI con otras organizaciones de las Naciones Unidas, recalcó que el Reino Unido aguardaba con interés la posibilidad de apoyar ese trabajo, según se había indicado durante el Segundo Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF2016), celebrado el 26 de septiembre de 2016 con el tema *Alianzas de la aviación para el desarrollo sostenible*.

90. El Delegado del Reino Unido observó que todas las organizaciones que habían presentado notas bajo esta cuestión habían puesto de relieve la necesidad de examinar las funciones de la industria de la aviación y las organizaciones no gubernamentales en el apoyo al desarrollo sostenible. Se unió a los Delegados de Burkina Faso y de la Argentina al acoger con beneplácito la nota WP/374 y dar su apoyo a las acciones que en ella se proponían.

91. El Delegado de los Estados Unidos expresó apoyo a las notas WP/25 (Consejo) y 374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA).

92. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) observó que todas las notas que se habían presentado estaban en consonancia con el Convenio de Chicago y la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, así como con los ODS de las Naciones Unidas. Al destacar el apoyo de su Estado al Proyecto Loon (WP/194), señaló la posibilidad de programar reuniones bilaterales con la CANSO con miras a que esta proporcionara información más detallada sobre el alcance del Proyecto y su importancia para los posibles Estados partidarios. Al referirse a la declaración efectuada por la Secretaria General al presentar la nota WP/25, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) reiteró la importancia de poner de relieve la voluntad política y creación de capacidades necesarias para asegurar la

implementación efectiva por los Estados de los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI, y la necesidad de incluir a la aviación y elevar su prioridad en los planes nacionales de desarrollo de los Estados, ya que era una herramienta para su desarrollo socioeconómico. Manifestó su apoyo a las observaciones efectuadas por los Delegados de Burkina Faso y de la Argentina.

93. Los Delegados de Sri Lanka y Guatemala manifestaron pleno apoyo a la nota WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA); este último instó a la Secretaría a proseguir su trabajo destinado a profundizar en la contribución de la aviación al logro de los ODS de las Naciones Unidas.

94. Los Delegados de Sudáfrica y Arabia Saudita respaldaron las notas WP/25 y WP/374. Si bien ambos apoyaban el propósito de la nota WP/194 (CANSO) relativa al Proyecto Loon, subrayaron que, aunque los proyectos de esa índole debían alentarse en el contexto de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, habían de ser los Estados individuales quienes decidieran, con arreglo a sus procedimientos internos, si les daban o no su apoyo; y en caso afirmativo, la forma de implementarlos.

95. La Observadora de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) tomó la palabra en nombre del ACI para manifestar el pleno apoyo del ACI por la nota WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA) en relación con la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. Al afirmar que la industria efectuaba una contribución importante al logro de los ODS de las Naciones Unidas, puso de relieve que el liderazgo del sector aeroportuario en materia de sostenibilidad abarcaba el desarrollo económico, el desarrollo social, la protección del medio ambiente y la eficiencia operacional. La Observadora de la CMNUCC señaló que los operadores aeroportuarios generaban considerables efectos económicos positivos para las comunidades a las que prestaban servicio, y precisó que generaban 450.000 puestos de trabajo directos en todo el mundo, así como 5,5 millones de puestos de trabajo indirectos en los aeropuertos del planeta (en establecimientos de ventas, agencias de la administración de los gobiernos y otros servicios). Las responsabilidades sociales de los aeropuertos también se ponían de manifiesto en el trabajo realizado en estrecha colaboración con sus comunidades. Constituían un ejemplo de participación activa con esas comunidades, hecho que había reconocido el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), al recopilar 48 estudios monográficos de los aeropuertos del mundo, publicados en la Circular 351 (*Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*). Al poner de relieve la relación directa de las actividades aeroportuarias con los ODS de las Naciones Unidas en el contexto de la protección del medio ambiente, la Observadora de la CMNUCC recalcó que la planificación aeroportuaria y su gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero, ruidos, calidad del aire local, energía, desechos, aguas, vida silvestre, resiliencia y adaptación al cambio climático brindaban a los operadores aeroportuarios una oportunidad singular para contribuir al logro de los ODS de las Naciones Unidas y mejorar la sostenibilidad de las comunidades a las que prestaban sus servicios.

96. El Observador de la ICSA celebró el apoyo de la OACI y la industria aeronáutica a los ODS de las Naciones Unidas, según se expresaba en las notas WP/25, WP/194 y WP/374. Al observar la relación entre los ODS de las Naciones Unidas y el conjunto de medidas de la OACI para encarar el cambio climático, subrayó la necesidad de que las medidas de apoyo al desarrollo sostenible también atendieran el cambio climático, y recalcó la necesidad de que ambos objetivos lograsen el éxito, ya que de otro modo fracasarían los dos. El Observador de la ICSA recalcó que de ello se seguía que el trabajo de la OACI relacionado con el cambio climático era fundamental para lograr que la aviación internacional se ajustara plenamente al desarrollo sostenible. De igual manera, las medidas destinadas a afrontar el cambio climático también deberían apoyar el desarrollo sostenible. En particular, el plan mundial de medidas basadas en el mercado que se había presentado a la Asamblea para su adopción y todas las políticas de la OACI para promover los combustibles alternativos en la aviación entrañaban riesgos y oportunidades para el desarrollo sostenible que trascendían el sector de la aviación. El Observador de la ICSA subrayó que mediante la aplicación de unos criterios sólidos de elegibilidad esas medidas podrían ser, y deberían

ser, un factor positivo para el desarrollo sostenible, en particular en los países en desarrollo. Manifestó su apoyo al trabajo en curso del CAEP relativo a la elaboración de esos criterios, que habían de velar por una reducción real de las emisiones y brindar apoyo al desarrollo sostenible. El Observador de la ICSA recalcó la existencia de incertidumbres considerables en cuanto a si a partir de 2035 el actual conjunto de medidas serviría por sí solo para lograr las metas de la OACI relativas al cambio climático. En particular, una ampliación considerable del uso de combustibles alternativos podría incidir en varios ODS de las Naciones Unidas, entre ellos los ODS 2 y 6, relativos a los alimentos, el agua y el saneamiento; el ODS 12, sobre producción y consumo responsables; y los ODS 14 y 15, sobre la biodiversidad. Por consiguiente, parecería existir la necesidad de medidas adicionales para velar por que la acción de la OACI relativa al clima estuviera en plena consonancia con el desarrollo sostenible a largo plazo. Al concluir, el Observador de la ICSA instó a la OACI, por conducto del trabajo en curso del CAEP, a reconocer las contribuciones positivas y evitar cualquier posible perjuicio que su conjunto de medidas destinadas a hacer frente al cambio climático pudiera causar a las metas más amplias de desarrollo sostenible.

97. Al resumir el debate, el Director adjunto de observación y vigilancia indicó que a tenor de la nota WP/25 (Consejo) el Comité Ejecutivo tomaba nota de que la consecución de los resultados de los objetivos estratégicos de la OACI, la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y el Foro mundial sobre aviación de la OACI posibilitaban importantes aportes al logro de la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. Instó a los Estados a dar más prioridad a la aviación e incluirla en sus planes nacionales de desarrollo, y apoyar esos planes con planes estratégicos robustos para el sector del transporte aéreo y planes maestros para la aviación civil; y encargó a la OACI que prosiguiera el fomento de alianzas y la ayuda a los Estados para hacer realidad los aportes de la aviación al desarrollo sostenible. El Comité tomó nota de los distintos aspectos ambientales relacionados con los ODS de las Naciones Unidas y del progreso de los trabajos del CAEP de la OACI para el logro de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas

98. En relación con la nota WP/194 (CANSO), el Comité Ejecutivo tomó nota de que el Proyecto Loon apoyaba directamente los ODS 9 y 17 de las Naciones Unidas, y alentó a la Asamblea a respaldar el espíritu de la nota y hacerlo extensivo a todas las soluciones aeronáuticas conformes con los SRPS de la OACI que contribuyeran al logro de aquellos ODS que apuntaban a ampliar el acceso a Internet a las partes del mundo con déficit de cobertura.

99. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información contenida en la nota WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA) y alentó a los Estados miembros a reconocer los beneficios mundiales, regionales y nacionales de la aviación promoviendo el desarrollo sostenible del sector de la aviación como motor de beneficios socioeconómicos y muchos otros beneficios.

100. El Comité Ejecutivo también tomó nota de la nota de información WP/427 (ICSA). Se reconoció que las notas WP/78 (Consejo) y WP/140 (IATA), presentadas bajo las cuestiones 31 y 39, respectivamente, así como las notas de información WP/294 (India) y WP/305 (IATA), contenían varias referencias importantes a los ODS de las Naciones Unidas que apoyaban el espíritu de la nueva Resolución de la Asamblea sobre el aporte de la aviación a la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas que el Consejo proponía en la nota WP/25.

101. En conclusión, a la luz de debate el Comité Ejecutivo convino en recomendar esa Resolución de la Asamblea para que la adoptara la Plenaria.



**Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

102. Esta cuestión se examinó sobre la base de tres notas de estudio presentadas por el Consejo, a saber: la nota WP/32 (*Informe sobre el establecimiento de requisitos reglamentarios de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares*); la nota WP/33 [*Programa de la OACI – Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)*]; y la nota WP/78 (*Programa OACI de la igualdad de género: Promover la participación de mujeres en la aviación*), además de notas de estudio y notas de información conexas.

***Asistencia a los familiares***

103. La Secretaría General presentó la nota WP/32, en la que se informaba de las medidas tomadas en respuesta a la Resolución A38-1 de la Asamblea sobre la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. En esa Resolución, la Asamblea estimaba que los Estados deberían dar una solución homogénea de atención a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, e instaba al Consejo a considerar más a fondo la conveniencia de elaborar SARPS para la adopción de leyes, reglamentos o políticas en los Estados que ofrecieran apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. A su vez, el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 había establecido que al producirse un accidente aéreo el transportista debe brindar asistencia a las víctimas y a las personas físicas que tengan derecho a indemnización, procediendo sin demora a efectuar pagos adelantados. La Conferencia de Montreal también había adoptado la resolución núm. 2, que instaba a los transportistas a pagar esos adelantos. En respuesta a la Resolución A38-1 de la Asamblea, el Consejo había adoptado un método recomendado para el Anexo 9 – *Facilitación* relativo a la sanción en los Estados de leyes, reglamentos o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota de la información contenida en la nota WP/32 y adoptar el proyecto de Resolución que se presentaba en su apéndice, sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, en reemplazo de la Resolución A38-1.

104. Seguidamente, el Delegado del Brasil presentó la nota WP/247, en la que se aportaba información de antecedentes sobre la consideración de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación en años recientes y se esbozaban las acciones emprendidas por la Agencia Nacional de Aviación Civil del Brasil para velar por que todas las partes interesadas tuvieran consciencia de los procedimientos críticos que se habían de seguir para prestar una asistencia adecuada a esas víctimas y sus familiares. El Brasil consideraba que sería más ventajoso para los pasajeros si los Estados, los explotadores de servicios aéreos, las organizaciones de asistencia y otros proveedores privados de servicios fomentaran colectivamente la conciencia de la importancia de estar preparados para hacer frente a accidentes de aviación con víctimas. Se invitó a la Asamblea a considerar el establecimiento de un foro oficial para el intercambio de las experiencias de los Estados miembros respecto a los reglamentos sobre asistencia a los familiares a fin de perfeccionar los SARPS de la OACI correspondientes.

105. El Delegado de España, en nombre de Italia, Malasia y México, presentó la nota WP/137 Revisión núm. 1 sobre la necesidad de políticas adecuadas para brindar apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Puso de relieve que las consecuencias de un accidente aéreo eran, sobre todo, consecuencias humanas, y que la comunidad de aviación internacional y los Estados deberían contar con políticas y planificación adecuadas para brindar apoyo a las víctimas y sus familiares. Como se reflejaba en la nota WP/32 (Consejo), el 38º período de sesiones de la Asamblea, atendiendo a la sugerencia de España y otros Estados, había convenido en incluir un método recomendado en el Anexo 9 – *Facilitación* relativo a la sanción por los Estados de leyes, reglamentos o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. Subsiguientemente, se había adoptado el nuevo método recomendado 8.46 como parte de la Enmienda 25 del Anexo 9, que había entrado en vigor a partir del 25 de febrero de

2016. El Delegado de España puso de relieve que, si bien ello representaba un primer paso importante, era necesario tomar medidas que fueran más allá de las descritas en la nota WP/32. Al tomar nota de que la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (ACVAAF) expresaba un sentir parecido en la nota WP/270, encomió a la ACVAAF por su intenso trabajo de apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

106. En la nota WP/137, Revisión núm. 1, se invitaba a la Asamblea a instar a los Estados a adoptar las medidas pertinentes para implantar las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* sobre asistencia a las víctimas, así como la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998); instar al Consejo de la OACI a que considerase elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9 sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, en vista del nivel de aplicación eficaz de dicho método recomendado por los Estados; instar al Consejo a considerar la posibilidad de introducir, en el Anexo 9, una disposición por la que se estableciera una Recomendación, de forma que los explotadores de aeronaves y aeroportuarios tuvieran planes adecuados para proporcionar asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares; y pedir a la OACI que revisara el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), actualizándolo para incluir nuevas preguntas que facilitarían la identificación del nivel de aplicación de las disposiciones y políticas sobre asistencia a las víctimas y sus familiares y tener más información acerca del nivel de aplicación eficaz.

107. Antes de iniciar su presentación de la nota WP/270, la Observadora de la ACVAAF expresó su agradecimiento a la Organización por el liderazgo demostrado al aprobar la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y por las medidas adoptadas subsiguientemente para su implementación. Puso de relieve la necesidad de continuar avanzando y de elevar a la categoría de norma la Recomendación 8.46 del Anexo 9, a tenor de lo propuesto en la nota WP/270 por su Federación, así como por Italia, Malasia, México y España en la nota WP/137 Revisión Núm. 1. La Observadora de la FIVAAF recalcó que, además de las acciones previstas en la Resolución A38-1 de la Asamblea, a los Estados, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos les incumbía una función fundamental en la implementación de esa política de la OACI. Al tomar nota de que la IATA y el ACI abogaban por la incorporación de las correspondientes preguntas sobre asistencia a los familiares en las auditorías realizadas en virtud del USOAP de la OACI, recalcó que con ello se cerraría el círculo y se aseguraría la implementación eficaz de las políticas de asistencia a los familiares. En la nota WP/270 se invitaba a la Asamblea a que instara al Consejo a elevar el rango de la Recomendación 8.46 del Anexo 9 adoptándola como norma internacional, e incluir en el Plan de Auditorías (USAP) de la OACI formulaciones que permitieran la comprobación del cumplimiento en cada uno de los Estados de la Recomendación 8.46.

108. La Observadora de la FIVAAF subrayó que la inversión en la seguridad operacional de la aviación también entrañaba un enfoque en las consecuencias humanas de los accidentes aéreos, esfera a la que su Federación podía contribuir en virtud de sus conocimientos y experiencia. En recuerdo de las más de 600 víctimas mortales causadas por los recientes accidentes aéreos en Alemania, España y el Pakistán, y de todas las víctimas similares, instó a la Asamblea a dar su apoyo a la nota WP/270 y las acciones que en ella se proponían.

109. La Observadora de la FIVAAF también expresó su apoyo a la nota WP/137, Revisión núm. 1 (España), y a la nota WP/247 (Brasil), así como a una Resolución actualizada de la Asamblea relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares propuesta por el Consejo en la nota WP/32, que reemplazaría la Resolución A38-1 de la Asamblea.

## Análisis

110. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) expresó apoyo a las notas WP/32 (Consejo) y WP/137, Revisión núm. 1. Al reafirmar la solidaridad de su Estado con la FIVAAF y su apoyo a las iniciativas de esta, y encomiar a la Federación por su valor, dedicación y compromiso con el logro de progresos adicionales para velar por la provisión de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, también refrendó la nota WP/270.

111. El Delegado de Italia manifestó su apoyo a la nota WP/32, y en particular al proyecto de Resolución de la Asamblea que esta incorporaba como apéndice. Recalcó la necesidad de brindar apoyo armonizado a las víctimas de los accidentes aéreos y sus familiares en todo el mundo, mediante las normativas nacionales de los Estados y la consideración ante todo de las necesidades y emociones de las personas afectadas por los accidentes. El Delegado de Italia expresó su convencimiento de que la comunidad internacional de la aviación y los Estados deberían contar con políticas adecuadas y con la debida planificación para brindar apoyo a las víctimas y sus familias, según se ponía de relieve en la nota WP/137, Revisión núm. 1.

112. El Delegado de los Estados Unidos recordó que a partir de 1996, tras determinados accidentes sufridos por operadores de transporte aéreo en los Estados Unidos, la legislación estadounidense recogía especificaciones relativas a la prestación de asistencia a los familiares. A lo largo de 20 años, los Estados Unidos habían podido experimentar la creciente atención prestada a la importancia de velar por que los supervivientes y los familiares de las personas afectadas por siniestros aéreos recibieran una asistencia adecuada. Por consiguiente, el Delegado de los Estados Unidos dio su apoyo a las notas WP/32, WP/137 Revisión núm. 1, WP/247 y WP/270.

113. En relación con las notas WP/137, Revisión núm. 1 (Italia, Malasia, México y España), y WP/270 (FIVAAF), el Delegado del Reino Unido convino con los oradores que le habían precedido en que la OACI y sus Estados Miembros tenían el deber de hacer todo lo posible por las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares afectados por estos acontecimientos traumáticos, y atenderlos durante el curso de unas investigaciones que para ellos podían suponer una experiencia desagradable y perturbadora. En particular, alentó a los Estados a poner en común sus experiencias al respecto con el fin de contribuir a la mejora de las prácticas de otros Estados, como se sugería en la nota WP/247 (Brasil), con miras a que de esos terribles siniestros se pudiera derivar algún resultado positivo.

114. Al indicar la disposición de su Estado a prestar asistencia en ese respecto, el Delegado del Reino Unido expresó pleno apoyo al apartado dispositivo a) del resumen de la nota WP/137 Revisión núm. 1, por el que se instaba a los Estados a tomar las medidas adecuadas para la implementación de la disposición del Anexo 9 – *Facilitación* relativa a la asistencia a las víctimas, así como la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998). Respecto de los apartados dispositivos b) y c), estimó que aún no había llegado el momento de elevar a la categoría de Norma la Recomendación 8.46 y de introducir una nueva Recomendación. Puesto que la Recomendación 8.46 se había incorporado al Anexo 9 muy recientemente, el Delegado del Reino Unido consideraba prudente dejar transcurrir algo más de tiempo, con el fin de que la OACI pudiera realizar un examen exhaustivo de su eficacia y determinar si existía la necesidad de introducir mejoras adicionales. Respecto del apartado dispositivo c), si bien convenía en que los aeropuertos y los operadores de aeronaves deberían elaborar planes para la asistencia a las víctimas de accidentes y sus familiares, el Delegado del Reino Unido sugirió que la elaboración de una Recomendación del Anexo 9 conexas se remitiera al Grupo de expertos sobre facilitación (FALP) para que este realizara un examen exhaustivo del asunto antes de su consideración por el Consejo.

115. Respecto de la acción reflejada en el apartado dispositivo d) del resumen de la nota WP/137, Revisión núm. 1, el Delegado del Reino Unido manifestó su preferencia por que se examinara la necesidad de incluir en el USOAP nuevas preguntas relativas al nivel de implementación de las disposiciones y políticas relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares como parte del trabajo en curso sobre la cuestión más amplia de si las normas del Anexo 9 que no estaban relacionadas con la seguridad operacional se deberían someter a auditorías en el futuro, y en caso afirmativo, cómo se debería llevar a cabo esta acción. Recordó en ese contexto el enfoque basado en una lista de verificación del cumplimiento que se había puesto a prueba en un período anterior de 2016.

116. El Delegado del Líbano refrendó las notas WP/32, WP/137, Revisión núm. 1, WP/247 y WP/270. En relación con el proyecto de Resolución de la Asamblea presentado como apéndice de la nota WP/32, que sustituiría a la Resolución A38-1 de la Asamblea, expresó su apoyo en particular a la inclusión de una nueva Cláusula 6 en el preámbulo relativa al Artículo 28 del Convenio de Montreal de 199 y a la Resolución núm. 2 aprobada por la Conferencia de Montreal, así como una nueva Cláusula 15 del preámbulo sobre la inclusión en 2105 de una disposición en el Anexo 9 sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. El Delegado del Líbano señaló que su Estado se enorgullecía de haber participado en la redacción del Convenio de Montreal, que estaba logrando la aceptación internacional, habida cuenta de que su propósito era cubrir las necesidades económicas inmediatas de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares mediante la provisión sin demora de pagos adelantados efectuados por los correspondientes operadores de transporte aéreo.

117. Al resumir las deliberaciones, el Director adjunto de seguridad operacional de la aviación indicó que el Comité Ejecutivo apreciaba sobremanera los esfuerzos realizados por el Consejo al adoptar la Recomendación 8.46 del Anexo 9 sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y acordaba recomendar para su adopción por la Plenaria la nueva Resolución de la Asamblea sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares propuesta por el Consejo en la nota WP/32, en reemplazo de la Resolución A38-1

118. Respecto de la nota WP/247 (Brasil), el Comité Ejecutivo, tras recordar que el primer SARP de la OACI sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a esa asistencia se había introducido en el Anexo 9 el 25 de febrero de 2016, acordó recomendar a la Plenaria que se invitara al Consejo a considerar la convocatoria de una reunión mundial de la OACI sobre la asistencia a los familiares después de 2019, cuando los Estados hubieran obtenido suficiente experiencia sobre esa cuestión.

119. Respecto de la nota WP/137 Revisión núm. 1 (Italia, Malasia, México y España), si bien el Comité Ejecutivo reconocía las encomiables iniciativas emprendidas por el Consejo en años recientes, en particular la adopción de la Recomendación 8.46 del Anexo 9, manifestó su apoyo a la idea de que el sufrimiento experimentado por las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares se podría reducir aún más mediante la implementación de planes adecuados de asistencia a los familiares por parte de los operadores de aeronaves y aeropuertos, a tenor de lo recomendado en la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998).

120. Respecto de la nota WP/270 (FIVAAF), el Comité Ejecutivo acordó que la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998), el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973), así como la introducción de la Recomendación 8.46 en el Anexo 9 el 25 de febrero de 2016, habían dado lugar a un avance considerable en el nivel mundial de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Al recordar que las correspondientes preguntas se habían incorporado a la enmienda de las

preguntas del USOAP (en vigor a partir de enero de 2017), acordó recomendar a la Plenaria que se invitara al Consejo a examinar más a fondo la propuesta de elevar la Recomendación 8.46 a la categoría de Norma, así como a elaborar una Recomendación relativa a la cabal aplicación del plan de asistencia a los familiares por los operadores de aeronaves y aeropuertos, con posterioridad a un estudio de los resultados de las auditorías del USOAP.

121. El Comité Ejecutivo acordó diferir la presentación de las notas relativas a enfermedades infecciosas y desinfección de aeronaves, el Programa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación y el *Programa OACI de igualdad de género* hasta la siguiente sesión, en la que se analizarían todos esos asuntos de alta política.

122. Se levantó la sesión a las 1720 horas.

**Acta de la octava sesión**  
(lunes, 3 de octubre de 2016, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

*Enfermedades infecciosas y desinsectación de aeronaves*

- Nota presentada por los Estados Unidos

*Nueva generación de profesionales de la aviación*

- *El Programa Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI*

- Nota presentada por la República Dominicana

*Programa OACI de igualdad de género: Promover la participación de mujeres en el sector mundial de la aviación*

- *Programa OACI de igualdad de género: Promover la participación de mujeres en el sector mundial de la aviación*
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota de información presentada por los Estados Unidos
- Nota de información presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

2. Cuestión 24: Gestión de recursos humanos

- *Gestión de recursos humanos*
- Nota de información presentada por China

3. Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI

- *Situación relativa al personal de la OACI*

4. Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI

- *Multilingüismo en la OACI*

- Nota presentada por Colombia en nombre de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- Nota presentada por la Federación de Rusia

5. Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

- *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*
- *Para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI*
- Nota presentada por Cuba
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota de información presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- *Reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede como mecanismo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI*
- Nota presentada por el Grupo ABIS, CERG, Chile y NORDICAO
- Nota de información presentada por el Comité aeronáutico interestatal (IAC)

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

1. El Comité reanudó (EX/7) y concluyó sus deliberaciones relativas a la cuestión 31, partiendo del asunto de las enfermedades infecciosas y la desinsectación de aeronaves.

#### **Enfermedades infecciosas y desinsectación de aeronaves**

2. El Delegado de los Estados Unidos presentó la nota WP/84 (*Necesidad de orientaciones sobre evaluación de riesgo y criterios basados en el rendimiento para la desinsectación de aeronaves*), en la que se ponía de relieve la necesidad de que la OACI trabajara en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) para elaborar un enfoque normativo basado en el rendimiento e impulsado por los riesgos para los métodos de desinsectación de aeronaves químicos y no químicos. El enfoque de tres vertientes propuesto para controlar la propagación de vectores portadores de enfermedades por medio de la aviación internacional permitiría aplicar unos criterios convenidos, basados en el desempeño, para los métodos de desinsectación químicos o no químicos; la provisión de orientaciones específicas por la OMS sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que permitiera a los Estados determinar si la desinsectación de aeronaves era necesaria; y la provisión de un medio eficaz para intercambiar información sobre control de vectores, medidas de desinsectación y situación en los aeropuertos internacionales. El Apéndice de la nota contenía un proyecto de Resolución sobre criterios basados en el desempeño, y textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, y sustituiría a la Resolución A37-14 (*Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales*).

## **Análisis**

3. Al manifestar su apoyo a las acciones propuestas en la nota WP/84 y el proyecto de Resolución en ella contenido, la Delegada de Suecia puso de relieve la necesidad de evaluar la eficacia de los métodos no químicos para la desinsectación de las aeronaves, habida cuenta de la posible ineficacia de algunas sustancias químicas, las restricciones impuestas por algunos Estados sobre el empleo de aerosoles y las posibles preocupaciones en materia de salud pública. También acogió complacida el Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos, que beneficiaría a los Estados al permitir que tomaran decisiones informadas en cuanto a las medidas preventivas contra las enfermedades transmitidas por vectores y mejoraría el sistema preventivo en el plano internacional.

4. Al tiempo que manifestaba su apoyo y reconocimiento por la nota WP/84, el Observador de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) puso de relieve la eficacia del empleo de métodos alternativos no químicos de desinsectación como solución a los problemas que planteaba el empleo de insecticidas.

5. El Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación informó al Comité de que la Secretaría había emprendido trabajo sobre los criterios de desempeño para realizar pruebas de desinsectación no química. El desarrollo inicial del proyecto de modelo que habían de utilizar los Estados para determinar la necesidad de desinsectación de aeronaves ya se había puesto en marcha, y se llevaría adelante en colaboración con la OMS bajo el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). Además, el Registro de medidas de control de vectores en los aeropuertos estaba disponible en el sitio público de la OACI en la web para facilitar la puesta en común de información sobre las medidas vigentes en los aeropuertos internacionales. También se informó al Comité de que la desinsectación química se seguiría utilizando en las operaciones de aeronaves de carga.

6. A la luz de las deliberaciones, el Comité Ejecutivo acordó recomendar que la Asamblea adoptara el proyecto de Resolución sobre criterios basados en el desempeño y los textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores del Apéndice de la nota WP/84.

## **Nueva generación de profesionales de la aviación**

7. La Secretaría General presentó la nota WP/33, en la que se aportaba una visión panorámica sobre el trabajo relativo al Programa Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI. Al reconocer la importancia de su trabajo, la Organización había elevado la iniciativa NGAP a la categoría de Programa, y sus objetivos se habían incorporado en el Plan de negocios de la OACI, el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP). No obstante, el éxito del Programa NGAP dependía del apoyo de los Estados, los organismos internacionales, la industria y el sector académico. A estos efectos, se invitaba a la Asamblea a adoptar el proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota, que promovía las actividades relativas a la NGAP y alentaba el apoyo al Programa para asegurar que un contingente de profesionales de la aviación altamente especializados estuviera disponible para sostener el sistema de transporte aéreo internacional del futuro.

8. El Delegado de la República Dominicana presentó la nota WP/329 (*Propuesta de implementación de un plan de promoción de las carreras de aviación como parte del programa NGAP*), en la que su Estado ponía de relieve la necesidad de una formación adecuada para cumplir con las demandas proyectadas para el futuro en cuanto a profesionales de la aviación altamente cualificados; y propuso el análisis y diseño de un plan de acción, con el apoyo de la Fuerza de Trabajo NGAP y la participación de los centros miembros de TRAINAIR Plus, que los Estados pudieran utilizar como



modelo para el desarrollo de estrategias destinadas a poner a las autoridades de la aviación civil en relación con las instituciones de enseñanza que ayudarían a velar por la creación de capacidad de los profesionales de la aviación.

9. Se tomó nota de la presentación de dos notas de información, a saber: la nota WP/458 (*Aportes de la República Dominicana a las iniciativas NCLB y NGAP en materia de formación de personal y asistencia a los Estados de la región*) presentada por la República Dominicana; y la nota WP/457 (*UAE international cooperation*) presentada por los Emiratos Árabes Unidos.

### **Análisis**

10. Al expresar su apoyo a la nota WP/33, el Delegado del Pakistán afirmó que el NGAP aportaba el mejor enfoque para cubrir las demandas proyectadas para el futuro en cuanto a profesionales de la aviación altamente cualificados. Señaló que el Pakistán estaba dispuesto a aportar recursos humanos para el Programa NGAP.

11. El Delegado de Etiopía subrayó la crucial necesidad de asistencia de la OACI para el desarrollo y la ampliación de los centros de instrucción en aviación, en particular en los Estados en desarrollo, con el fin de cubrir las necesidades de instrucción. Tras expresar agradecimiento a la OACI por sus esfuerzos destinados a encarar este grave desafío mediante la incorporación de su programa NGAP en el Plan de negocios de la Organización, refrendó la nota WP/33 y el proyecto de Resolución conexo.

12. La Delegada de España, tras felicitar a la República Dominicana por su iniciativa (WP/329), manifestó su apoyo al plan de acción propuesto, las iniciativas de la Fuerza de Trabajo NGAP y la participación del Programa TRAINAIR PLUS (TPP). Puso de relieve la necesidad de que los planes de acción abarcaran no solo las disciplinas de aviación vigentes sino también las nuevas y emergentes, como el análisis de datos, y de que estuvieran vinculados a las propuestas conexas presentadas por la UE, la CEAC y EUROCONTROL en otras notas, en particular la nota WP/105 (*Enfrentar los retos en el ámbito de la creación de capacidad*).

13. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) manifestó su firme apoyo a las acciones propuestas por la República Dominicana en la nota WP/329 y las observaciones efectuadas por la Delegada de España, y puso de relieve la importancia de promover nuevas profesiones de la aviación que no necesariamente pertenecieran a la esfera técnica pero también fueran necesarias para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación. A modo de ejemplo, citó a los abogados especializados en temas aeronáuticos, los estadísticos y los economistas.

14. Al declarar el pleno apoyo de su Estado por las acciones propuestas en la nota WP/33 y el proyecto de Resolución conexo, el Delegado de Malasia subrayó que su Estado continuaría aportando asistencia a los Estados en materia de creación de capacidades mediante su Programa de cooperación técnica.

15. El Delegado de la República de Corea también declaró su pleno apoyo a la nota WP/33, y puso de relieve la necesidad de encarar la inminente escasez de pilotos por medio del Programa NGAP.

16. Al no haber observaciones adicionales, el Comité acordó recomendar que se invitara a la Asamblea a realizar las acciones propuestas en el resumen de la nota WP/33, como sigue: a) tomar nota de las novedades del Programa NGAP de la OACI; b) alentar a los Estados, los organismos internacionales, la industria, los medios académicos y la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP) a

participar y apoyar a la OACI proporcionando recursos (humanos, financieros y datos) en apoyo del Programa NGAP, habida cuenta de que este último no se había incluido en el Presupuesto del Programa Regular para el siguiente trienio; c) encargar a la Secretaria General que actualizara los *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años* (Doc 9956), teniendo en cuenta la igualdad de género, y que hiciera que el documento fuera fácilmente accesible para todos; y d) adoptar el proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice de esa nota.

17. El Comité también tomó nota de la nota WP/329 y de que sería necesario contar con recursos financieros y humanos adicionales para emprender las acciones propuestas.

### **Programa OACI de igualdad de género – Promover la participación de mujeres en el sector mundial de la aviación**

18. La Secretaria General presentó la nota WP/78, en la que el Consejo proponía el establecimiento de un Programa OACI de igualdad de género, apoyándolo en los logros ya obtenidos. Habida cuenta de las recientes novedades mundiales en materia de género, en particular el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 5 de las Naciones Unidas sobre igualdad de género y empoderamiento de la mujer, esta importante iniciativa llevaba a la OACI y los Estados a trabajar activamente para el establecimiento de un marco que creara conciencia sobre el asunto e intensificara los esfuerzos para afianzar la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer en la OACI y en el sector mundial de la aviación. En el apéndice A de la nota se presentaba una Resolución actualizada y reforzada que vendría a sustituir la Resolución A36-27 (*Igualdad de género*).

19. El Comité tomó nota de que bajo esta cuestión se habían presentado las dos notas siguientes: WP/410 (*Compliance with Annex 9, Chapter 5, Standards 5.26 through 5.29*), presentada por los Estados Unidos; y WP/305 (*Prevención del tráfico ilegal de fauna silvestre por medio de la aviación comercial*), presentada por la IATA.

### **Análisis**

20. El Delegado de la Argentina manifestó su firme apoyo a la nota WP/78 y felicitó a la OACI por su iniciativa, que entre otras cosas tenía por objeto incrementar el porcentaje de mujeres profesionales en los sectores público y privado de la aviación. Al poner de relieve la importancia de que la Secretaría vigilara el progreso logrado en cuanto a la igualdad de género en todos los planos en la OACI, sus Estados miembros y la industria, recalcó la necesidad de adoptar las medidas siguientes: alentar a los Estados Miembros a seleccionar mujeres representantes ante los órganos rectores y técnicos de la OACI sobre la base de sus cualificaciones y conocimientos expertos, tanto técnicos como en materia de política; optimizar la recopilación de datos de los Estados miembros y la industria relativos a asuntos de género en la aviación, y establecer indicadores clave de rendimiento basados en las estadísticas suministradas; y organizar y facilitar cursos de instrucción para mujeres mediante el otorgamiento de becas de estudio dirigidas a estas últimas. El Delegado de la Argentina subrayó que la contribución al ODS 5 de las Naciones Unidas de la OACI por medio de su Programa de igualdad de género lograría que “Ninguna mujer se quedara atrás”.

21. La Delegada de Noruega también manifestó apoyo al Programa propuesto; subrayó que la igualdad de género era uno de los pilares sobre los que se construía una sociedad moderna y afirmó que la igualdad también era de aplicación al sector de la aviación.

22. Al recordar que se contaba entre los Representantes del Consejo que habían redactado el proyecto de Resolución, la Delegada de Polonia le dio su respaldo y afirmó que podía recibir el apoyo de todos, puesto que su objetivo era lograr el ODS 5 de las Naciones Unidas y acelerar el ímpetu creado por

las acciones anteriores emprendidas por la OACI respecto del empoderamiento de la mujer y la igualdad de género.

23. El Delegado de Suecia manifestó su profundo reconocimiento al Consejo de la OACI por su trabajo en este asunto, así como su pleno apoyo a las acciones propuestas en la nota WP/78; también reconoció las observaciones del Delegado de la Argentina, e insistió en que las organizaciones eran más eficientes y lograban mejor sus objetivos cuando se beneficiaban plenamente del potencial de las mujeres en el cumplimiento de sus tareas y la atención a los desafíos del futuro. Al tomar nota de las acciones e iniciativas proactivas adoptadas para atraer a las mujeres al sector de la aviación en los planos nacional y regional, recalcó la necesidad de que la OACI hiciera lo propio, no solo mediante la promoción de oportunidades para la participación de las mujeres en su trabajo sino mediante el aumento en el número de mujeres calificadas que presentaban sus candidaturas a puestos en la OACI.

24. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) felicitó a los Representantes ante el Consejo de Australia, Portugal, Japón, Emiratos Árabes Unidos, Nicaragua, Kenya y en particular Polonia por su elaboración del citado proyecto de Resolución sobre el Programa de igualdad de género de la OACI y por el impulso por ellos aportado a esa iniciativa. Al apoyar con entusiasmo las acciones propuestas en la nota WP/78, puso de relieve la obligación de todos de cumplir con las metas reflejadas en esa Resolución. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) señaló al respecto el establecimiento por su Gobierno de un Ministerio para la Mujer y la Igualdad de Género.

25. Tras señalar que en el sector de la aviación civil de su Estado se había implantado una política de igualdad de género, el Delegado de El Salvador felicitó al Consejo por su propuesta de creación de un Programa de igualdad de género de la OACI y manifestó su apoyo a este Programa, así como la esperanza de que otros Estados miembros siguieran esa iniciativa.

26. El Delegado de Nicaragua señaló a la atención la necesidad de vincular la nota WP/78 con la nota WP/74 (*Gestión de recursos humanos*) presentada por el Consejo bajo la cuestión 24, con miras a velar por la igualdad de participación de varones y mujeres en el sector de la aviación.

27. Tras manifestar su apoyo a la nota WP/78, la Delegada del Perú recalcó que el establecimiento del Programa de igualdad de género de la OACI y el seguimiento de su implementación en la Organización, los Estados Miembros y la industria eran medidas muy oportunas para la promoción de la importancia de la igualdad de género en todos los aspectos del sector de la aviación. Puso de relieve la política pública del Perú de igualdad de género y eliminación de la discriminación.

28. Al reconocer que en los próximos años se produciría una grave escasez de conocimientos en algunas disciplinas técnicas de la aviación, habida cuenta del crecimiento previsto en la aviación sumado a una tasa muy elevada de jubilaciones, el Delegado del Reino Unido acogió complacido la nota WP/78. Señaló que tan solo un 0,6% de los pilotos de las líneas aéreas del mundo eran mujeres, y puso de relieve que incumbía a todos los Estados rectificar esta situación. El Delegado del Reino Unido señaló al respecto que su Estado apoyaba la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas A/RES/69/151 relativa a la igualdad de género, así como la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. Si bien el Reino Unido también apoyaba firmemente el Programa de igualdad de género de la OACI, aceptaba el hecho de que el perfil de género de la Organización reflejaba en gran medida el correspondiente perfil de los Estados que aportaban su personal cualificado a la OACI. El Delegado del Reino Unido subrayó que incumbía a los Estados y los asociados de la industria realizar esfuerzos concertados para contratar a mujeres para la fuerza de trabajo de la aviación e implementar medidas para retenerlas, y recalcó que era fundamental crear una fuerza de trabajo competente y flexible para dar apoyo al crecimiento de la aviación. Por consiguiente, apoyaba los puntos señalados al respecto por el Delegado de la Argentina. El Delegado del Reino Unido estimaba que uno de los aspectos más

beneficiosos del Programa de igualdad de género de la OACI era el intercambio de las mejores prácticas de los Estados y la industria para atraer, contratar y retener a mujeres en las disciplinas técnicas de la aviación, con miras a colmar tanto la brecha de género como la brecha de competencias en la aviación.

29. La Delegada de Austria también acogió complacida la nota WP/78 y declaró su pleno apoyo a las acciones propuestas y el proyecto de Resolución. Al convenir en que sería oportuno intercambiar las mejores prácticas relativas a la igualdad de género, sugirió que la plataforma prevista para el intercambio de datos sobre la fuerza de trabajo se podía utilizar para ese propósito. La Delegada de Austria puso de relieve la importancia del ejemplo para hacer frente a los asuntos relacionados con el género y manifestó su confianza en que la OACI, que contaba con una Secretaria General, lograría sus objetivos. Refrendó las intervenciones de todos los oradores que le habían precedido, en particular la del Delegado de la Argentina.

30. Al sumar su apoyo a la nota, el Delegado de Arabia Saudita indicó considerar que la igualdad de género era un objetivo alcanzable, ya que era un componente de la justicia social. Puso de relieve la necesidad de expertos cualificados, y recalcó que una vez cubierta esa necesidad se podría alcanzar la igualdad de género.

31. El Delegado del Sudán declaró compartir esa opinión, e insistió en la importancia de un enfoque a la contratación de personal basado en la competencia, más que en el mero aumento del número de puestos ocupados por mujeres.

32. Al manifestar su pleno apoyo a la nota WP/78, el Delegado de Sudáfrica señaló que su Estado se había beneficiado del liderazgo de las mujeres, especialmente en el sector de la aviación civil, donde las titulares de los puestos de Ministra y Viceministra de Transportes y de Directora de Aviación Civil eran mujeres. Tras recordar las observaciones del Delegado del Reino Unido, hizo un llamamiento a la OACI y sus Estados miembros a efectos de que adoptaran medidas concretas para asegurar que las muchas desigualdades que aún prevalecían fueran atendidas y así lograr la igualdad de género.

33. La Delegada de Bélgica agradeció al Consejo de la OACI todos sus esfuerzos para promover la igualdad de género, y también manifestó pleno apoyo a la nota WP/78. Manifestó que compartía los puntos de vista expresados por el Delegado de la Argentina y todos los demás oradores, y reiteró la importancia de poner en común las mejores prácticas y los ejemplos a seguir.

34. Los Delegados de Mónaco, Nigeria, Paraguay, Sri Lanka, Turquía y Swazilandia manifestaron su apoyo; este último puso de relieve la importancia de promover las carreras en la aviación entre las niñas desde el principio mismo de su escolarización.

35. El Observador de la IATA sumó su apoyo a la nota WP/78 y reiteró que incumbía a todos la responsabilidad relativa al logro de la igualdad de género en el sector mundial de la aviación.

36. Tras agradecer a todos los oradores su pleno apoyo a la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, la Secretaria General convino en que la OACI, sus Estados miembros y la industria podrían alcanzar logros considerables si trabajaban de consuno para promover la igualdad de género y la participación de la mujer en el sector mundial de la aviación. Al poner de relieve que la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer serían factores integrantes del Programa NGAP, indicó que la OACI colaboraría con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular la UNESCO, para promover las carreras en la aviación en el seno de las instituciones de enseñanza, con miras a atraer a las jóvenes generaciones, en particular a las niñas, y afianzar con ello la reserva de talentos. La Secretaria General puso de relieve la posibilidad de hallar oportunidades profesionales en la aviación tanto para los varones como para las mujeres.

37. El Comité reconoció la importancia de la iniciativa de establecer un Programa de igualdad de género de la OACI como marco para abordar la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, no solo en la OACI sino también en el sector mundial de la aviación, y también que ello coadyuvaría al apoyo al ODE 5 de las Naciones Unidas. Asimismo, el Comité tomó nota de que las acciones descritas en la nota WP/78 sobre la igualdad de género estaban interrelacionadas con las iniciativas prioritarias y futuras medidas definidas para el siguiente trienio en relación con la gestión de recursos humanos en la nota WP/74, y que también estaban vinculadas con actividades previstas para el Programa NGAP de la OACI en la nota WP/33. Puso de relieve los principios de igualdad de acceso a la educación, el desarrollo de habilidades y competencias y las oportunidades profesionales en la comunidad aeronáutica mundial para todas las niñas y niños, mujeres y varones. Asimismo señaló que la consideración primordial en el nombramiento de personal para la OACI sería la necesidad de garantizar los más altos estándares de eficiencia, competencia e integridad.

38. A la luz del debate, el Comité acordó recomendar que la Asamblea aprobara el Programa de igualdad de género y las acciones conexas que se proponían en la Sección 2 de la nota WP/78 y adoptara el proyecto de Resolución presentado en el Apéndice de la nota, que vendría a sustituir la Resolución A36-27.

#### **Cuestión 24: Gestión de recursos humanos**

39. La Secretaria General presentó la nota WP/74, en la que se resumían las iniciativas en curso para mejorar la gestión de los recursos humanos y promover la ética, la eficiencia y la transparencia en toda la Organización. En la nota también se identificaban las esferas prioritarias que se habían de atender, que se centrarían en la diversidad de la fuerza de trabajo, la gestión del talento, la motivación y retención del personal, la gestión del desempeño, la planificación de la sucesión, el bienestar del personal y la automatización de los procesos relacionados con los recursos humanos, con el fin de perfeccionar la gestión de los recursos humanos y brindar una ayuda considerable a la OACI en el cumplimiento de sus objetivos estratégicos y necesidades institucionales. Se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota de las reformas que se habían llevado a cabo y de los logros de la Organización en términos de la gestión de sus recursos humanos, y b) respaldar las iniciativas prioritarias y las acciones futuras que se habían identificado para la gestión de los recursos humanos en el siguiente trienio, como se exponía en el párrafo 9.1 de la nota WP/74 y de acuerdo con el plan operacional para la gestión de recursos humanos y sus resultados previstos.

40. El Comité tomó nota de la presentación por China de la nota de información WP/423 (*CAAC's support for ICAO in human resources*).

#### **Análisis**

41. El Delegado de China dio su apoyo a las diversas medidas emprendidas por la OACI para mejorar la gestión de los recursos humanos, resumidas en la nota WP/74.

42. Al reconocer la importancia de la continuidad en el personal de nivel superior, el Delegado de Ucrania recomendó que se introdujera un sistema de evaluación más eficiente para los cargos de nivel superior, según se indicaba en el párrafo 2.4 de la nota WP/74, ya que las limitaciones de los mandatos correspondientes a los puestos de ese nivel podrían tener efectos adversos sobre la continuidad del trabajo de la OACI y sobre la memoria institucional.

43. El Delegado de la República Unida de Tanzania manifestó firme apoyo a la nota WP/74.

44. La Delegada de Georgia también manifestó su apoyo a esa nota, y agradeció a la OACI, el Consejo y la Secretaría el ingente trabajo realizado para mejorar la gestión de los recursos humanos. Al tiempo que declaró compartir el punto de vista del Delegado de Ucrania, recalcó que sería provechoso para la OACI aumentar el número de períodos de servicio permitidos para los puestos de nivel superior o someter a nuevo examen el asunto presentado en el párrafo 2.4.

45. El Delegado de Turquía manifestó su pleno apoyo a la nota WP/74, así como a las observaciones de los Delegados de Ucrania y Georgia.

46. Al refrendar a su vez la nota, el Delegado de Arabia Saudita afirmó que resultaría útil llevar a cabo proyectos de cooperación técnica en todas las regiones del mundo.

47. El Delegado de Malasia también manifestó su apoyo a la nota, y puso de relieve la importancia de incluir la planificación de las sucesiones en las acciones propuestas para el siguiente trienio.

48. En su respuesta a las inquietudes suscitadas por los Delegados de Ucrania, Georgia y Turquía, la Secretaria General sugirió que el asunto de los límites en los períodos de servicio para los puestos de nivel superior se devolviera al Consejo para su examen.

49. Al no presentarse observaciones adicionales, el Comité Ejecutivo acordó recomendar que la Asamblea adoptara las medidas propuestas en la nota WP/74, y que: a) tomara nota de la reformas que se habían llevado a cabo y de los logros de la Organización en términos de la gestión de sus recursos humanos; b) respaldara las iniciativas prioritarias y las decisiones futuras que se habían identificado para la gestión de los recursos humanos en el siguiente trienio, como se exponía en el párrafo 9.1 de la nota WP/74 y de acuerdo con el plan operacional para la gestión de recursos humanos y sus resultados previstos; y c) devolviera al Consejo el referido asunto de los límites en los períodos de servicio para los puestos de nivel superior.

#### **Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI**

50. La Secretaria General presentó la nota WP/73 [y su Corrigendo núm. 1 (en árabe, francés e inglés únicamente)], en la que el Consejo presentaba el estado de situación del personal de la OACI, a 31 de diciembre, correspondiente a 2013, 2014 y 2015. También se incluía información sobre la situación en materia de representación geográfica equitativa (RGE) y de género, así como un análisis de los nombramientos en las categorías Profesional y superiores y su efecto en la RGE y de género, a lo que se agregaban datos de Recursos Humanos sobre edad, años de servicio y proyección de las jubilaciones. Se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota del informe de situación presentado en la nota WP/73; y b) instar a los Estados miembros a colaborar con la Secretaría de la OACI para construir y mantener una dotación diversa, flexible y motivada.

#### **Análisis**

51. Al celebrar la recepción de la nota, el Delegado de Sudáfrica sugirió que se tomara en consideración la posibilidad de la obtención del respaldo de los Estados miembros a los funcionarios nombrados, habida cuenta de su interés particular en el logro de la RGE y la igualdad de género en la Organización.

52. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) manifestó agradecimiento por la información proporcionada en la nota WP/73 y subrayó que la OACI debería procurar lograr un equilibrio

prudente en la distribución de los puestos en las categorías Profesional y superiores. Sugirió que la OACI identificara medios para regular la financiación de los puestos, en particular los puestos financiados con cargo a AOSC, habida cuenta de la posible incidencia negativa que la reducción de la financiación podría causar en el trabajo de la OACI.

53. Al reiterar el punto suscitado por el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de), la Delegada de España sugirió que la discrepancia en la proporción entre puestos de las categorías D-1 y D-2 y los puestos de la categoría Profesional se sometiera a un examen por la Asamblea para asegurar que la OACI estuviera contratando a los mejores expertos para los puestos de sus diversos programas al tiempo que limitaba el número de puestos de nivel superior.

54. Al no efectuarse observaciones adicionales, el Comité Ejecutivo acordó recomendar que la Asamblea tomara la acción propuesta en la nota WP/73 y: a) tomara nota del informe de situación que en ella se presentaba; y b) instara a los Estados miembros a colaborar con la Secretaría de la OACI para construir y mantener una dotación diversa, flexible y motivada.

#### **Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI**

55. La Secretaria General presentó la nota WP/43, en la que el Consejo informaba sobre la ejecución de políticas y decisiones adoptadas para fomentar el multilingüismo en la OACI al tiempo que se aumentaba la eficiencia y la eficacia en los servicios de idiomas. Al reconocerse la importancia del multilingüismo para la difusión a escala mundial de la documentación de la OACI y para el adecuado funcionamiento de la Organización y sus órganos permanentes, los servicios de idiomas prestados en los seis idiomas de trabajo de la OACI se basaron en los principios de paridad de los idiomas, calidad de los servicios y distribución simultánea, y cumplimiento de las mejores prácticas de las Naciones Unidas en materia de servicios de idiomas. Las eficiencias logradas por medio de la optimización de los recursos disponibles y la introducción de herramientas tecnológicas mejoradas que se habían implementado para hacer frente a la considerable reducción en la financiación desde 2008 y a las correspondientes dificultades encaradas por la Secretaría en los servicios de traducción, interpretación y publicación habían permitido a los servicios de idiomas atender el aumento constante en la demanda de sus servicios. Se proponían asimismo medidas adicionales como resultado del proyecto de Presupuesto del Programa regular para el siguiente trienio (2017-2019). Se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota de las actividades relacionadas con el multilingüismo en la OACI; y b) instar a los Estados miembros a que colaboraran activamente con la Secretaría de la OACI para promover el multilingüismo como parte integral de los programas y actividades de la Organización.

56. En nombre de los 23 Estados miembros de la CLAC, el Delegado de Colombia presentó la nota WP/355 (*Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*), en la que se ponía de relieve la necesidad de un nivel adecuado de los servicios de idiomas en los idiomas oficiales de trabajo de la OACI para dar apoyo a la seguridad, la seguridad operacional y otras esferas del trabajo de la Organización. Para velar por la continuación de la prestación por la OACI de unos servicios de idiomas de calidad a sus Estados miembros, habida cuenta en particular de que el proyecto de Presupuesto de crecimiento nominal nulo para el trienio 2017 – 2019 planteaba un riesgo para el multilingüismo, los Estados miembros de la CLAC invitaron a la Asamblea a: a) reafirmar la necesidad de mantener el multilingüismo en los trabajos de la OACI de interés para la región hispanohablante; b) continuar explorando nuevos métodos y procedimientos para aumentar más la eficiencia y asegurar que la OACI pudiera seguir prestando servicios de calidad a sus Estados miembros; y c) solicitar que se empoderara a las Oficinas regionales para desarrollar mecanismos con recuperación de costos y así poder elaborar traducciones oficialmente reconocidas por la OACI.

57. El Delegado de la Federación de Rusia presentó la nota WP/357 (*Multilingüismo – Uno de los principios fundamentales para alcanzar las metas de la OACI como organismo especializado de las Naciones Unidas*), en la que se señalaban las consecuencias de la reducción de los servicios de idiomas para el trabajo de la Organización y sus Estados miembros, y en particular para la participación de los Estados miembros no anglófonos en el proceso de desarrollo y ejecución de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y en la iniciativa conexas de la OACI *Ningún país se queda atrás*. Conforme a las Resoluciones de la Asamblea A22-29, A24-21 and A37-25 así como al informe de la Dependencia Común de Inspección titulado *El multilingüismo en las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas: estado de aplicación* (JIU/REP/2011/4), la Federación de Rusia invitaba a la Asamblea a dar su acuerdo a las acciones propuestas que se exponían en el párrafo 5 de la nota WP/357. Estas acciones tenían el fin de velar por el respeto al multilingüismo como uno de los principios fundamentales de la Organización, en aras de facilitar el acceso uniforme a todos los órganos legislativos de la Organización y la participación en ellos, en cumplimiento del Artículo 37 del Convenio de Chicago, que ponía de relieve la importancia de lograr uniformidad en las normas y los SARPS. El Delegado de la Federación de Rusia aprovechó también la ocasión para dar su respaldo a la nota WP/355 presentada por la CLAC.

### **Análisis**

58. Al manifestar su apoyo a la nota WP/43, el Delegado de la Argentina anunció el compromiso de su Estado con la colaboración activa con la OACI para la promoción del multilingüismo como parte integrante de los programas y actividades de la Organización, mediante su trabajo continuo destinado al desarrollo de una versión en español del sitio público de la OACI en la web. También reiteró su apoyo a la nota WP/355, entre cuyos copresentadores se contaba su Estado.

59. El Delegado de España expresó agradecimiento por el empeño de la Argentina. Al respaldar también la nota WP/43, señaló que el multilingüismo era parte integrante de todos los organismos de las Naciones Unidas – su ADN – y de importancia fundamental para el trabajo de la OACI. El Delegado de España también manifestó su apoyo a la nota WP/355 y sugirió que la propuesta de la CLAC de empoderar a las Oficinas regionales para desarrollar mecanismos con recuperación de costos para la elaboración de traducciones oficialmente reconocidas por la OACI se remitiera al Consejo para su examen. Al manifestar su acuerdo con los principios expresados en la nota WP/357, el Delegado de España sugirió que las acciones propuestas por la Federación de Rusia en su párrafo 5 se dirigieran a la OACI en su conjunto, y no solo a la Secretaria General. En relación con el apartado 5 d), reiteró la importancia de asegurar que, en la medida de lo posible, se proporcionaran servicios de interpretación como mínimo en todas las reuniones de alto nivel, reuniones de grupos de expertos y simposios internacionales. En relación con el apartado 5 h), el Delegado de España subrayó la necesidad de que el Consejo diera seguimiento al nivel de servicios de traducción e interpretación contratados externamente, tomando en consideración el nivel promedio de otros organismos especializados de las Naciones Unidas.

60. Tras manifestar su apoyo a la acción propuesta en la nota WP/43 y a las opiniones manifestadas por todos los oradores que le habían precedido, el Delegado de Arabia Saudita reiteró la importancia del multilingüismo en la difusión de la documentación de la OACI a sus Estados miembros para asistir en la aplicación de los SARPS, en particular en las esferas de la seguridad operacional y de la seguridad.

61. Al recalcar la gran importancia que su Estado daba al multilingüismo en las organizaciones internacionales, el Delegado de Francia reiteró que el multilingüismo era el ADN del multilateralismo, y advirtió que cualquier efecto adverso sobre la diversidad lingüística vendría a empobrecer el pensamiento colectivo. Al insistir en que Francia permanecería alerta para evitar cualquier tal efecto adverso sobre el multilingüismo en la OACI, manifestó su apoyo a las propuestas presentadas



en las notas WP/355 y WP/357. El Delegado de Francia recalcó que la promoción activa del multilingüismo debería ser un objetivo común de la Secretaría, los Estados miembros y otros asociados, ya que mejoraba la eficiencia y eficacia de la OACI y facilitaba la comprensión y la ejecución de los SARPS, y estaba en plena consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la Organización.

62. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) refrendó las notas presentadas por el Consejo, la CLAC (de la que su Estado era miembro) y la Federación de Rusia. Al hacer extensivo su agradecimiento a la Argentina por el desarrollo de una versión en español del sitio web público de la OACI, afirmó que esta era una contribución valiosa y alentó a otros Estados y regiones a hacer lo propio. El Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) puso de relieve la importancia de una documentación oportuna y de elevada calidad en relación con los SARPS, y señaló que los servicios de idiomas no deberían considerarse como un mero gasto, sino que se deberían ver como una inversión para el logro de los objetivos de la OACI. Subrayó que a tenor de la nota WP/357, que estaba en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y también con las observaciones del Delegado de la Argentina, “ningún idioma debería quedarse atrás”, para velar con ello por que la OACI contribuyera eficaz y efectivamente al desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.

63. El Delegado de Nicaragua, al dar su pleno apoyo a las notas WP/355 (de la que su Estado era copresentador) y WP/357, así como a las observaciones del Delegado de Venezuela (República Bolivariana de), puso de relieve que los retrasos en la traducción de la documentación relacionada con los SARPS creaba el riesgo de que los Estados no contaran con tiempo suficiente para realizar cabalmente el análisis y la aplicación de los SARPS. Insistió en que de nada servía que la OACI promoviera su iniciativa *Ningún país se queda atrás* si los Estados no contaban con acceso a la documentación técnica necesaria en el idioma adecuado para permitir la ejecución de los SARPS.

64. El Delegado del Canadá subrayó que su Estado, oficialmente bilingüe y culturalmente diverso, apoyaba firmemente las políticas en las que se fundaban las comunicaciones multilingües en el seno de la OACI y con los Estados miembros, pero dentro de los límites de una presupuestación prudente y eficiente. El Canadá alentó a la OACI a velar por el acceso uniforme y coherente por los Estados miembros a sus comunicaciones en los seis idiomas de trabajo de la Organización y a publicar la documentación oficial de la OACI simultáneamente en esos idiomas, ya que cualquier retraso en la difusión de los SARPS u otra documentación de la OACI en uno o más idiomas podría dar lugar a discrepancias y confusión entre los Estados miembros en la aplicación de las políticas esenciales de la aviación.

65. Al sumarse a las observaciones de los oradores que le precedieron relativas a la importancia del multilingüismo, el Delegado de Côte d'Ivoire expresó su firme apoyo a la intervención del Delegado de Francia. En ese contexto, señaló que Côte d'Ivoire, cuyo idioma oficial era el francés, era miembro de pleno derecho de la Organisation internationale de la francophonie (OIF).

66. El Delegado de Mónaco también sumó su apoyo a la intervención del Delegado de Francia y señaló que el multilingüismo era un tema recurrente no porque se cuestionara su importancia, sino más bien porque representaba un considerable problema presupuestario para la OACI. Por consiguiente, sugirió, a modo de medida pragmática, que la Secretaría presentara al Consejo de la OACI para su examen un estudio en el que se expusieran claramente los costos reales de la provisión de los servicios de idiomas y que permitiera a los Estados miembros determinar su incidencia en sus correspondientes cuotas de la OACI.

67. El Delegado de Burkina Faso manifestó su apoyo a las notas WP/43, WP/355 y WP/357, y afirmó que las acciones en ellas propuestas permitirían a la OACI cumplir sus objetivos bajo la iniciativa *Ningún país se queda atrás* a tenor de lo expuesto por el Delegado de Francia.

68. El Delegado de Mozambique también respaldó las tres notas referidas, y señaló que, si bien el portugués ocupaba el séptimo puesto entre los idiomas de mayor difusión mundial, ya que lo empleaban unos 330 millones de personas en todo el mundo para fines de comunicación, y era un idioma de trabajo oficial, entre otros organismos, de las Naciones Unidas, la Unión Africana (UA) y la UE, no era un idioma de trabajo oficial de la OACI. Puso de relieve las dificultades dimanantes de la traducción al portugués por personas que no eran expertas en aviación de los documentos de la OACI relacionados con la seguridad y la seguridad operacional, y sugirió que el Consejo de la OACI examinara en un futuro la posibilidad de hacer traducir este tipo de documentos al portugués.

69. Al manifestar su apoyo a la intervención del Delegado de Mozambique, el Delegado de Portugal afirmó que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI y el concepto “Ningún idioma se queda atrás” eran dos caras de la misma moneda. No obstante, comprendía la posición expuesta por el Delegado de Mónaco en relación con las restricciones presupuestarias, y sugirió que este asunto se examinara más a fondo.

70. Al refrendar las notas WP/43 y WP/355 (de la que su Estado era copresentador), la Delegada de México puso de relieve el apoyo de su Estado al Presupuesto del programa regular para el trienio 2017-2019, así como al multilingüismo en la OACI y en todo el sistema de las Naciones Unidas. Tras recordar la considerable reducción en la financiación para los servicios de idiomas en la OACI desde 2008 y la consiguiente disminución en el número de traductores e intérpretes, en detrimento del multilingüismo, puso de relieve la necesidad de que la Asamblea y la Secretaría velaran por que ese hecho no volviera a suceder en el futuro.

71. El Comité reconoció que los servicios de idiomas formaban parte de todos los programas de la OACI; que eran esenciales para todos los objetivos estratégicos de la Organización y la aplicación de los SARPS y los PANS a escala mundial; y que constituían un requisito primordial de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI. El Comité también reconoció el apoyo prestado por Arabia Saudita, Argentina y China para traducir el sitio web público de la OACI a los idiomas árabe, español y chino, respectivamente.

72. A la luz de los debates, el Comité acordó recomendar que la Asamblea: a) pidiera al Consejo que supervisara estrechamente la aplicación de las políticas y decisiones que había adoptado para aumentar la eficiencia y eficacia de las actividades relativas a los servicios de idiomas, reconociendo que el multilingüismo era un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI; y b) pidiera al Consejo que siguiera analizando y evaluando los recursos necesarios para velar por que se dispusiera oportunamente en todos los idiomas de trabajo de la OACI de los documentos de la Organización relativos a la aplicación de normas, y que se siguiera revisando el porcentaje de servicios contratados externamente para alcanzar esos objetivos, habida cuenta de las mejores prácticas en otras organizaciones similares de las Naciones Unidas.

#### **Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

73. El Director de administración y servicios presentó la nota WP/75, en la que el Consejo informaba sobre los logros y el progreso de los órganos rectores y de la Secretaría en el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la Organización. También se describían las medidas en curso y se identificaban las medidas para seguir avanzando con las mejoras en el trienio 2017-2019. Al poner de relieve las iniciativas en curso, el Director de administración y servicios recalcó que estas demostraban el compromiso de la OACI con el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia y con la continuación de sus esfuerzos destinados a atender las recomendaciones de los Estados miembros. Se invitaba a la Asamblea a tomar nota del progreso en el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la Organización y a

respaldar las medidas destinadas a mejoras adicionales en el trienio 2017-2019 que se identificaban en la nota.

74. Seguidamente, la Secretaria General presentó la nota WP/22, por la que el Consejo informaba sobre el aumento del porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI y presentaba medidas para atender ese asunto, respaldadas por un análisis de la situación correspondiente a ese bajo porcentaje y de las razones que lo motivaban. En las medidas se habían incorporado las conclusiones del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigencia de la Seguridad Operacional (USOAP), así como la información recibida de los Estados miembros respecto de las dificultades encaradas para responder a las comunicaciones. La Secretaria General recalcó que el asesoramiento brindado por los Estados miembros, los grupos regionales, las organizaciones internacionales y otros era inestimable para los órganos rectores y la Secretaría, puesto que aportaba una amplia información de ayuda para velar por que la OACI se ocupara de asuntos trascendentes y que los recursos limitados se priorizaran con el fin de dedicarlos a necesidades reales. Recalcó también que la OACI seguía comprometida con el aumento del porcentaje de respuesta a las comunicaciones, al tiempo que tomaba medidas para minimizar la carga administrativa conexas para los Estados miembros. Al hacer referencia a las medidas propuestas en el párrafo 2.3 de la nota WP/22, la Secretaria General hizo hincapié en la necesidad de la cooperación de los Estados partes, en particular respecto de la respuesta a las comunicaciones dentro de los plazos indicados, para que la OACI pudiera resolver los problemas identificados en la nota. Se invitó a la Asamblea a adoptar el correspondiente proyecto de Resolución contenido en el Apéndice.

75. La Delegada de Cuba presentó la nota WP/119 (*Experiencia de Cuba con la recepción, evaluación y tramitación de las Cartas de Estado de la OACI*), en la que se daba a conocer el procedimiento interno del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) para dar respuesta efectiva a las comunicaciones de la OACI de forma oportuna. Se invitaba a la Asamblea a compartir con otros Estados miembros las mejores prácticas expuestas en la nota y evaluar la inclusión de algunos de los elementos de esas prácticas en los procedimientos de seguimiento de las comunicaciones que la OACI estableciera.

76. El Delegado de los Estados Unidos presentó la nota WP/86 (*Profundizar la aplicación de las disposiciones de la aviación internacional*), en la que se proponían mejoras al proceso de desarrollo y examen de los SARPS, se alentaba a los Estados a responder a las comunicaciones de la OACI sobre propuestas de enmiendas de Anexos y PANS, y se alentaba también a las oficinas regionales de la OACI a tomar medidas activas en ese contexto, así como en el proceso regional de aplicación. En el Apéndice de la nota se exponía un proyecto de texto actualizado de la Resolución A38-11: *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*, que la sustituiría. El Delegado de los Estados Unidos señaló que, habida cuenta del examen de fondo de la nota WP/86 por la Comisión Técnica bajo la cuestión 35: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - Normalización*, su Estado deseaba proponer la revisión de las cláusulas 19 y 20 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución que aparecía en el Apéndice de su nota, con miras a clarificar la intención de la comunicación por conducto de los Estados miembros en esas disposiciones. El texto enmendado rezaría como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“19. ~~Encarga a la OACI~~ **Insta a los Estados miembros a que examinen los actuales procesos de elaboración de SARPS e introduzca modificaciones para propiciar que se incorporen los aportes de un arco más amplio de partes interesadas de la industria de la aviación** sus procedimientos relativos a la elaboración de SARPS con miras a reforzar la participación de un arco más amplio de partes interesadas de la aviación;

“20. ~~Encarga~~ *Pide* a la OACI que considere la conveniencia de formular una estrategia de transición y comunicación a lo largo de las fases de planificación y aplicación para los Estados miembros, que a su vez deberían facilitar ~~que también deberían incluir~~ acciones de difusión dirigidas a los grupos de interesados.

77. Se tomó nota de que los Emiratos Árabes Unidos habían presentado la nota de información WP/320 (*Volume of ICAO Correspondence*).

### Análisis

78. El Delegado de China expresó apoyo a las diversas medidas adoptadas por la OACI para acrecentar su eficiencia y eficacia, según se describían en la nota WP/75.

79. La Delegada de Cuba observó que su Estado también celebraba el progreso logrado en la mejora de la eficiencia y eficacia de la Organización. No obstante, respecto del repositorio de información sobre zonas de conflicto (CZIR) (véase el párrafo 2.3.1 de la nota WP/75), Cuba deseaba recordar el mecanismo ya existente en virtud del Convenio de Chicago y el Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica*, según el cual los Estados publicaban *Avisos a los aviadores* (NOTAM) por los que notificaban a otros Estados de los riesgos para la aviación civil internacional en sus respectivos espacios aéreos. Cuba estimaba que ese mecanismo, que había sido aceptado por los Estados, era válido y de obligado cumplimiento para los Estados. La responsabilidad de la OACI consistía en dar seguimiento al cumplimiento por parte de los Estados.

80. Por consiguiente, Cuba estimaba impropio el establecimiento por la OACI de un mecanismo paralelo, el CZIR, que se estaba utilizando para difundir información poco fiable y falta de transparencia respecto de los riesgos para la aviación dimanantes de zonas de conflicto. Cuba también estimaba que el CZIR no contribuía a “crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo”, según se exponía en el Preámbulo del Convenio de Chicago, y que cabía la posibilidad de que su utilización incidiera negativamente tanto en la soberanía como en las economías de los Estados. Por esos motivos Cuba se había opuesto a participar en el CZIR. Consideraba que el asunto pertenecía más bien al ámbito de competencia del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y que la definición de “zonas de conflicto” utilizada para los fines del CZIR (el espacio aéreo situado sobre zonas donde se estuviera produciendo o existiera la probabilidad de que se produjera un conflicto armado entre partes militarizadas, que también se entendía incluir el espacio aéreo sobre las zonas donde esas partes estuvieran en estados de alerta o tensión elevadas, potencialmente peligrosas para vuelos de la aviación civil) debería ser evaluada por el Comité Jurídico de la OACI con anterioridad a su examen en el marco de los SARPS del Anexo 17 — *Seguridad* y la cooperación civil-militar.

81. Al declarar que compartía este punto de vista, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) recordó que durante el examen por la Comisión Técnica de la cuestión 33: *Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis*, su Estado también había afirmado que las zonas de conflicto no eran un asunto del que debiera ocuparse la OACI, ya que ello iba contra el espíritu del Artículo 1 (*Soberanía*) del Convenio de Chicago y contra el Anexo 15.

82. Al apoyar a su vez la postura de la Delegada de Cuba, el Delegado de Nicaragua hizo hincapié en que la existencia del CZIR como mecanismo paralelo daría lugar a la duplicación de esfuerzos para la OACI y los Estados.

83. El Delegado del Pakistán señaló el apoyo de su Estado al fortalecimiento del porcentaje de respuestas a las comunicaciones de la OACI, habida cuenta de la importancia de la información de los Estados para el desarrollo de los SARPS. Por consiguiente, refrendó las notas WP/22, WP/75 y WP/320.

84. El Delegado del Reino Unido manifestó pleno apoyo a la nota WP/22, habida cuenta de que las respuestas a las comunicaciones brindaban a los Estados una oportunidad para ejercer su influencia sobre el proceso de toma de decisiones, en particular los Estados que en ese momento no estuvieran representados en el Consejo de la OACI. En consonancia con las notas WP/119 y WP/320, instó a todos los Estados a revisar sus propios sistemas y contribuir sus ideas, al igual que lo había hecho Cuba, respecto del modo de mejorar el sistema de un extremo a otro; y a la OACI, a continuar su seguimiento de los porcentajes de respuesta para determinar si los esfuerzos de los Estados se estaban traduciendo en las mejoras necesarias.

85. El Delegado de la Federación de Rusia declaró compartir esta opinión respecto de la nota WP/22. También manifestó su firme apoyo a las inquietudes expresadas por los Delegados de Cuba, Venezuela (República Bolivariana de) y Nicaragua relativas al CZIR.

86. Al tiempo que declaraba compartir esas inquietudes relativas al CZIR, el Delegado del Irán (República Islámica del) reiteró que el Repositorio socavaba la soberanía de los Estados, puesto que se utilizaba para difundir información de algunos Estados sobre un espacio aéreo cuya soberanía correspondía a otros Estados. En este contexto, recordó que algunos Estados europeos habían emitido dos NOTAM respecto de la región de información de vuelo (FIR) del Irán. El Delegado del Irán (República Islámica del) recalcó que la responsabilidad relativa a su propia FIR era incumbencia de su Estado, que pondría en común con otros Estados miembros, así como con organizaciones internacionales como la IATA, la información relativa a cuestiones de seguridad y de seguridad operacional.

87. En relación con la nota WP/119, el Delegado de España encomió las buenas prácticas de Cuba como medio para atender el porcentaje reducido de respuestas a las comunicaciones, y alentó a otros Estados a implementarlas. Al prestar también su apoyo a las notas WP/22 y WP/86, reiteró que un enfoque integral al proceso de desarrollo y examen de los SARPS se traduciría en una mejora en la implementación de los SARPS y en las comunicaciones entre la OACI y los Estados Miembros.

88. El Delegado de los Estados Unidos se hizo eco de las observaciones del Delegado del Reino Unido relativas a la nota WP/22. Al reiterar a su vez las observaciones de los Estados Unidos durante el citado análisis de las zonas de conflicto por la Comisión Técnica, reconoció las diferencias de opinión y sensibilidades respecto de este asunto y aceptó la solución propuesta, a saber, que el Consejo examinara los puntos suscitados en el contexto de sus deliberaciones adicionales relativas a la futura condición y operación del CZIR.

89. El Comité Ejecutivo tomó nota con reconocimiento del progreso logrado por la Organización en el mejoramiento de su eficiencia y eficacia, según se ponía de relieve en la nota WP/75, y acordó recomendar que la Asamblea pidiera al Consejo que prosiguiera ese proceso en curso.

90. El Comité dio su apoyo a las acciones recomendadas en las notas WP/86 y WP/119. Al dar su acuerdo asimismo a las acciones propuestas que se esbozaban en el párrafo 3.1 de la nota WP/22 y cuyo objeto era incrementar el porcentaje de respuesta a las comunicaciones, tomó nota de la intención de la Secretaría de incorporar la información reflejada en las diversas notas, consolidada con el contenido del debate, cuando desarrollara e implementara las acciones propuestas.

91. Asimismo, el Comité recomendó que la Asamblea adoptara: el proyecto de Resolución de la Asamblea para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI presentado en el Apéndice de la nota WP/22; y el proyecto de *Resolución sobre la Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias* presentado en el Apéndice

de la nota WP/86, con sujeción a las enmiendas a las Cláusulas 19 y 20 de la parte dispositiva registradas en el párrafo 76, arriba.

92. El Comité tomó nota de que el asunto de las zonas de conflicto no formaba parte de la cuestión 27 y dejó la correspondiente deliberación en manos del Consejo. En este contexto, se recordó que el Consejo había encargado a la Secretaría que examinara posibles mejoras al CZIR y preparara las correspondientes propuestas para su examen durante su 209º período de sesiones.

***Reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede como mecanismo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI***

93. La Secretaría General presentó la nota WP/79 Revisada, en la que el Consejo informaba sobre sus tres reuniones estratégicas fuera de la Sede celebradas cada año a partir de 2014, que le habían brindado la oportunidad de utilizar un entorno diferente para la reflexión y planificación relativas a la dirección y estrategia de la OACI, y al mismo tiempo habían consolidado las relaciones entre los Representantes del Consejo, la CNA y la Secretaría y aprovechado la participación de los asociados de la industria. Varias recomendaciones importantes de las reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede habían llevado al desarrollo y la implementación de diversas políticas, iniciativas y actividades, entre ellas la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, el Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF) y alianzas mundiales para el desarrollo de la aviación, como se reflejaba en el párrafo 5.1 de la nota. La Organización continuaba el afianzamiento de su proyección exterior a las regiones mediante visitas realizadas por el Presidente del Consejo y Representantes de este, en las que se obtenía de primera mano información sobre las dificultades regionales en materia de implementación para fines de su evaluación y del apoyo correspondiente. Se invitaba a la Asamblea a: a) tomar nota de la contribución de las reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la Organización; y b) pedir a los Estados miembros que apoyaran la realización de reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede como mecanismo para facilitar el proceso de planificación estratégica de la Organización. Al concluir, la Secretaría General puso de relieve la necesidad del apoyo continuado de la Asamblea y los Estados miembros a las futuras reuniones estratégicas del Consejo fuera de la Sede y visitas regionales.

94. En nombre del Grupo ABIS, CERG, Chile y NORDICAO, el Delegado de Portugal presentó seguidamente la nota WP/325 Revisada (*Representación de los Estados en el Consejo de la OACI por miembros de un grupo de rotación*), en la que se ponían de relieve la efectividad y los beneficios de los grupos de rotación en el Consejo de la OACI para la Organización y para los Estados, en particular la reducción de la necesidad de ampliación continua del número de miembros del Consejo y la continuidad de los cargos, así como una gama más amplia de conocimientos expertos gracias a una estrecha coordinación en el seno de los grupos de rotación. Se invitó a la Asamblea a: a) tomar nota de la información que figuraba en la nota; b) expresar su agradecimiento por la existencia de los actuales grupos de rotación como eficaz medio para asegurar que un mayor número de Estados miembros tuviera la oportunidad de participar en el Consejo; c) alentar a los Estados miembros que procuraban participar en el Consejo de la OACI a que establecieran nuevos grupos de rotación o se unieran a grupos de rotación que ya existían; y d) pedir al Consejo que considerase la adopción de procedimientos escritos que reconocieran oficialmente a los grupos de rotación y a las funciones que prestaban con la finalidad de elegir Estados miembros al Consejo. Se tomó nota de que la lista de grupos de rotación que ya existían que aparecía como anexo del documento debería enmendarse para reflejar el nombre del grupo integrado por Cuba, República Dominicana y Jamaica, que era “CARIBI” y no “CARICOM”.

95. El Comité Ejecutivo tomó nota de que el ACI había presentado la nota de información WP/308 (*Strengthening ICAO and RAIIO roles in international investigations of major aviation accidents*).

## Análisis

96. Al dar las gracias a la Secretaría por la nota WP/79 Revisada, el Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) puso de relieve la importancia para las regiones de las reuniones estratégicas del Consejo celebradas fuera de la Sede y de la proyección exterior, teniendo presente su incidencia presupuestaria para los Estados Miembros. Manifestó su apoyo a las acciones propuestas en la nota WP/325 Revisada, habida cuenta del mucho tiempo que algunos Estados miembros tenían que esperar para tener la oportunidad de participar en el Consejo de la OACI, y puso de relieve la necesidad de coordinación con los grupos regionales, tomando en consideración los acuerdos bilaterales y multilaterales establecidos al examinar la función y condición de los grupos de rotación.

97. El Delegado de China también expresó apoyo a la nota WP/79 Revisada y todas las distintas medidas adoptadas por la OACI para reforzar su eficiencia y efectividad. Al manifestar su apreciación a los copresentadores de la nota WP/325 Revisada, puso de relieve que en ciertas regiones, debido a la diversidad cultural, no se habían establecido grupos de rotación de Estados. Por consiguiente, el Delegado de China sugirió que la Asamblea pidiera al Consejo que tomara en cuenta ese factor al dar su reconocimiento formal a los grupos de rotación, con miras a velar por que no se menoscabaran los intereses de esos Estados.

98. El Delegado de Croacia manifestó pleno apoyo a la nota WP/325 Revisada y alentó encarecidamente a los Estados no alineados a que hicieran un examen exhaustivo de los beneficios de los grupos de rotación, a la luz de la experiencia muy positiva de su Estado como miembro más reciente del grupo de rotación ABIS.

99. El Delegado de Noruega, al sumar su apoyo a la nota WP/325 Revisada, de la que su Estado era copresentador, afirmó que los grupos de rotación eran un medio efectivo para asegurar que un mayor número de Estados miembros tuvieran la oportunidad de participar en el Consejo de la OACI. Tras referirse a la excelente experiencia de Noruega como miembro del grupo de rotación NORDICAO, alentó a los Estados Miembros que procuraban participar en el Consejo de la OACI a crear nuevos grupos de rotación o unirse a los ya existentes, según se proponía en el párrafo c) de la parte dispositiva de la nota.

100. El Delegado de Arabia Saudita, si bien respaldó los párrafos a) a c) de la parte dispositiva de la nota WP/325 Revisada (véase el párrafo 94, arriba), expresó reservas respecto del párrafo d) de la parte dispositiva relativo a la adopción por el Consejo de procedimientos escritos que reconocieran oficialmente a los grupos de rotación y las funciones que prestaban para fines de elección de Estados miembros al Consejo. Puso de relieve que todo Estado miembro estaba en su derecho a presentar su candidatura para la elección, así como la función de la Asamblea en virtud del Artículo 50 a) del Convenio de Chicago de elegir al Consejo a partir de las candidaturas presentadas por los Estados miembros. El Delegado de Arabia Saudita también subrayó la necesidad de coordinación dentro de los grupos regionales, que deberían decidir cuáles de sus Estados miembros habían de presentar sus candidaturas para su elección al Consejo.

101. El Delegado de la Federación de Rusia declaró compartir esta postura, como también lo hicieron los Delegados de Nicaragua y el Paraguay, quienes también apoyaron las observaciones del Delegado de Venezuela (República Bolivariana de) relativas a la nota WP/325 Revisada.

102. El Comité tomó nota de la aportación de las reuniones estratégicas del Consejo celebradas fuera de la Sede y las visitas regionales para afianzar la eficiencia y efectividad de la Organización, y expresó apoyo a esas reuniones como mecanismo para fomentar el proceso de planificación estratégica de la Organización.

103. A la luz de los debates, el Comité recomendó que la Asamblea realizara las acciones propuestas en los apartados a), b) y c) del resumen de la nota WP/325 Revisada y: tomara nota de la información que figuraba en el documento; expresara su agradecimiento por la existencia de los actuales grupos de rotación como eficaz medio para asegurar que un mayor número de Estados miembros tuviera la oportunidad de participar en el Consejo; y alentara a los Estados miembros que procuraban participar en el Consejo de la OACI a que establecieran nuevos grupos de rotación o se unieran a grupos de rotación que ya existían, y que se pidiera al Consejo que estudiara más a fondo las funciones y la situación de los grupos de rotación en el trabajo de la Organización. El Comité también recomendó que la Asamblea devolviera al Consejo, para su estudio adicional, la cuestión de la condición de los grupos de rotación y las funciones que prestaban en el trabajo de la Organización, tomando en consideración las observaciones de los Delegados.

104. A la luz de las limitaciones de tiempo, el Comité acordó aplazar el examen de las restantes cuestiones del orden del día a su siguiente sesión, y se levantó la sesión a las 1715 horas.





**Acta de la novena sesión**  
(martes, 4 de octubre de 2016, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 16: Seguridad de la aviación– Política  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
2. Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación– Enfoque de observación continua (USAP-CMA)  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
3. Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)  
— Aprobación del proyecto de texto para el Informe a la Plenaria
4. Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
5. Cuestión 15: Cooperación técnica– Política y actividades de cooperación técnica  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
6. Cuestión 28: Iniciativa “*Ningún país se queda atrás*”  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
7. Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
8. Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)  
Cuestión 30: Movilización de recursos  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
9. Cuestión 14: Programa de asistencia técnica  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria
10. Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria

11. Cuestión 24: Gestión de recursos humanos  
Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI

— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria

12. Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI

— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria

13. Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria

14. Aprobación de un proyecto de texto para la Sección General del Informe del Comité Ejecutivo

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 16: Seguridad de la aviación– Política**

#### *Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

1. El Comité consideró la nota WP/483 (con el Corrigendo núm. 1, en ruso únicamente) en la que se presentaba el proyecto de informe sobre la cuestión 16, que incluía el proyecto de Resolución 16/1, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad en la aviación*.

2. Se acordaron las modificaciones siguientes:

- que, a sugerencia del Delegado de los Estados Unidos, la segunda oración del párrafo 16.4 se enmendara mediante la sustitución del enunciado “documento de referencia de utilidad” con la frase “herramienta fundamental”, y que se añadiera la nueva oración siguiente:  
  
“Varios Estados miembros hicieron referencia a la Resolución 2309 al afirmar la necesidad de agilizar el desarrollo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASeP).”;
- que, a sugerencia del Delegado de la Federación de Rusia, se enmendara la tercera oración del párrafo 16.12 mediante la inclusión de la frase “tanto el desarrollo de textos de orientación adicionales como” ante las palabras “actividades de creación de capacidades”;
- que, a sugerencia del Delegado de Singapur, se enmendara la primera oración del párrafo 16.13 mediante la sustitución de la cifra “22” con la cifra “23” y la eliminación de la palabra “preestablecido” tras la palabra “marco”;

- que, a sugerencia del Delegado de la Federación de Rusia, se enmendara la segunda oración del párrafo 16.21 mediante la inserción, al final, de la frase “, y que se elaboren textos de orientación adicionales”, y se enmendara la segunda oración del párrafo 16.22 mediante la incorporación de las palabras “y los puestos de estacionamiento”;
- que, a sugerencia del Delegado de los Estados Unidos, se enmendara el párrafo 16.33 mediante la incorporación de la frase “a corto plazo” tras las frase “la continuación del ICASS”, y que se enmendara el párrafo 16.34 para que rezara como sigue (el nuevo texto aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“Dado que la situación actual de amenazas y riesgos exige que la seguridad de la aviación continúe siendo de alta prioridad para los Estados, y en consonancia con las observaciones de varios Estados miembros que se refirieron a la Resolución 2309 como herramienta fundamental para estimular las prioridades en materia de seguridad de la aviación, el Comité apoyó el desarrollo acelerado del GAsEP basado en los conceptos descritos en la nota WP/15, ~~reconociendo con agradecimiento~~. El Comité también ~~reconoció~~ el apoyo y las contribuciones de los Estados y la industria para asegurar la elaboración oportuna del Plan, incluida la convocatoria a expertos para que presten asistencia en su redacción. Los delegados apoyaron las propuestas para que un proyecto de plan esté disponible para su examen por la 28ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, programada para 2017.”

- que, a sugerencia del Delegado del Canadá, se enmendara la primera oración del párrafo 16.36 mediante la incorporación de las palabras “y la previsión de aumento del tránsito” tras las palabras “riesgos en rápida evolución”;
- que, a sugerencia del Delegado de Francia en nombre de la UE y los Estados miembros de la CEAC, se enmendara el párrafo 16.36 c) para rezar como sigue (el nuevo texto aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“~~acrecentar el conocimiento,~~ y la capacidad, y una cultura de seguridad operacional, con miras a desarrollar y utilizar las herramientas analíticas y técnicas necesarias para realizar autoevaluaciones para la aplicación efectiva de los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación; ~~orientaciones adicionales; instrucción; y otras herramientas de apoyo a la implementación reforzada de medidas efectivas de seguridad operacional y sistemas de control de calidad;~~”;

- que, a sugerencia del Delegado de la Federación de Rusia, se enmendaran las segunda, tercera y cuarta oraciones del párrafo 16.39 para rezar como sigue (el nuevo texto aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“A tal fin, ~~el Comité~~ muchos Estados y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) ~~advirtieron~~ ~~advirtió~~ del desplazamiento o el surgimiento de vulnerabilidades a la hora de aplicar medidas de seguridad de la parte pública, y. El Comité ~~convino~~ en que esas medidas se fundamentaran en evaluaciones de riesgo llevadas a cabo por autoridades pertinentes. El Comité opinó por tanto que la identificación de zonas de la parte pública y la elaboración de orientaciones y material didáctico debería ser coherente con los enfoques y principios ~~examinados anteriormente~~ contenidos en los SARPS de la OACI, ~~tomando en consideración la práctica vigente.~~”;

- que a sugerencia de los Delegados de la Federación de Rusia y del Reino Unido, respectivamente, se enmendara el párrafo 16.44 para rezar como sigue (el nuevo texto aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“El Comité tomó nota de una propuesta para incluir sistemas de grabación de vídeo vigilancia de las aeronaves ~~en~~ y de sus puestos de estacionamiento en el Anexo 17 – *Seguridad*, al tiempo que reconocía que en la actualidad ese asunto estaba bajo estudio en el Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSECP) y que seguía siendo pertinente para otros grupos de expertos de la OACI.”;

- que, a sugerencia del Delegado de Turquía, se enmendara el párrafo 16.45 mediante la incorporación, al final de la segunda oración, de la frase “y otros principios según se detalla en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973 – restringido)”;
- que, a sugerencia del Delegado de Grecia, se enmendara el párrafo 16.46 mediante la eliminación de las palabras “un amplio” antes de la palabra “apoyo”;
- que, a sugerencia de los Delegados de Canadá y de Singapur, se enmendara la última línea de la cláusula 2 del preámbulo del Apéndice C del proyecto de Resolución 16/1 mediante la sustitución de las palabras “o facilitados por terroristas” con las palabras “o facilitados por personal interno”;
- que, a sugerencia del Delegado del Canadá, la cláusula 4 de la parte dispositiva del Apéndice E del proyecto de Resolución 16/1 se enmendara mediante la incorporación de la nueva frase siguiente al final: “, y que la metodología tome en consideración un enfoque basado en el riesgo para la implementación de medidas de seguridad de la aviación”;
- que, a sugerencia del Delegado de México, la cláusula 1 de la parte dispositiva del Apéndice H del proyecto de Resolución 16/1 se enmendara para incluir también una referencia a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); y
- que, a sugerencia del Delegado del Reino Unido, las palabras “(adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea)” se incluyeran bajo el título de la *Declaración sobre seguridad de la aviación*, para reflejar que se trataba de un documento histórico.

3. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 16 contenido en la nota WP/483. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*.

4. Posteriormente, se tomó nota de que si bien el Comité Ejecutivo, en su sexta sesión del 30 de septiembre de 2016 (EX/6), había dado su apoyo unánime a la nueva Resolución 16/2: *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil* que el Consejo había propuesto en la nota WP/17, el texto de esa Resolución se había omitido de manera involuntaria de su proyecto de informe (WP/483), así como de su informe final (WP/493), que la Plenaria había aprobado en su sexta sesión, el 5 de octubre de 2016 (P/6). Subsiguientemente, la Resolución 16/2 se presentó a la Plenaria para su adopción en su séptima sesión, el 6 de octubre de 2016 (P/7), en la nota WP/49, Revisión núm. 1.

**Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación– Enfoque de observación continua (USAP-CMA)**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

5. A continuación el Comité pasó a examinar la nota WP/484, que contenía el proyecto de texto para su informe sobre esta cuestión.

6. Se acordó que, con arreglo a una sugerencia del Delegado del Canadá, se añadiría una nueva oración al final del párrafo 17.8, como sigue: “La conformación del grupo de estudio de la Secretaría debería examinarse y actualizarse, según procediera, para velar por una representación adecuada de todas las partes interesadas.”

7. Se acordó asimismo que, a tenor de una sugerencia presentada por el Delegado del Reino Unido y apoyada por el Delegado de Francia, se añadiría una nueva oración al final del párrafo 17.9, que rezaría como sigue: “Asimismo, muchos Miembros observaron que en cualquier caso esa información debería estar disponible de forma bilateral para los Estados que recibieran vuelos de otros Estados, y recordaron las conclusiones al respecto del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación.”

8. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 17 contenido en la nota WP/484.

**Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria*

9. El Comité examinó la nota WP/485, que contenía el proyecto del texto de su informe sobre la cuestión 18.

10. Se acordó que, a tenor de una sugerencia del Delegado de la Federación de Rusia, el párrafo 18.3 se enmendaría para rezar como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“En la nota WP/258 Revisión núm. 1, Kazajstán y la Federación de Rusia proponen fortalecer la actuación en el ámbito de la seguridad operacional y la facilitación de la oficina de la OACI que atiende a la región de Europa y Atlántico septentrional con la incorporación de un puesto de plantilla adicional con cargo al presupuesto del Programa regular y manteniendo un puesto AVSEC financiado con contribuciones voluntarias. En el trienio subsiguiente, este último se convertiría en un puesto con cargo al presupuesto del Programa regular de la OACI.”

11. Respecto de una sugerencia efectuada a continuación por el Delegado de la Federación de Rusia, a efectos de que se enmendara el párrafo 18.10 para indicar que el Comité había manifestado su apoyo a la propuesta efectuada en la nota WP/258 Revisión núm. 1 de aumentar la dotación de la oficina regional EUR/NAT, el Director adjunto de seguridad de la aviación y facilitación puso de relieve que ello entraría en conflicto con la postura general del Comité, a saber, que la asignación y administración de los recursos de la Secretaría eran prerrogativas de la Secretaría General, y que por consiguiente no correspondía a la Asamblea emitir directrices al respecto. Por consiguiente, el Comité acordó conservar el párrafo 18.10 en su forma actual.

12. También acordó que, a tenor de una sugerencia del Delegado de Singapur, el párrafo 18.5 se enmendaría para rezar como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“Singapur presentó la nota WP/185 en la que, en nombre de ~~34~~ **28** Estados miembros y tres organizaciones internacionales, propone que la OACI elabore y dicte un seminario sobre mejores prácticas de seguridad de la carga aérea para que el personal ~~que necesite más capacitación práctica~~ que participe activamente en el trabajo de carga aérea y de seguridad de la carga aérea tenga la oportunidad de aprender de las mejores prácticas de seguridad de la carga aérea que aplican los órganos reglamentarios y la industria en todo el mundo.”,

y que la primera oración del párrafo 18.12 se enmendaría como sigue (el texto eliminado aparece tachado): “El Comité manifestó ~~un amplio~~ apoyo a la propuesta de Singapur de que la OACI instituya un seminario sobre mejores prácticas de seguridad de la carga aérea.”.

13. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 18 contenido en la nota WP/485.

**Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

14. Seguidamente, el Comité examinó y aprobó sin ningún cambio, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto para su informe sobre la cuestión 19 según se reflejaba en la nota WP/486. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 19/1: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*.

**Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

15. A continuación el Comité pasó a examinar la nota WP/491, en la que se exponía el proyecto de texto sobre esta cuestión para el informe.

16. Atendiendo a una sugerencia del Delegado del Paraguay, se acordó invertir el orden de las referencias a la “cooperación técnica” y la “asistencia técnica” en la primera oración del párrafo 15.2, para alinearlas con el proyecto de Resolución 15/1: *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*. En su forma enmendada, por tanto, la oración rezaría como sigue: “En la nota A39-WP/47, el Consejo proporcionó información actualizada sobre la aplicación de la política y la estrategia de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI.”.

17. Se acordó asimismo que a tenor de una sugerencia presentada por el Delegado de Indonesia y apoyada por el Delegado de Francia, la segunda oración del párrafo 15.13 se enmendaría para que rezara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“Al reconocer la función de la cooperación internacional en la movilización de recursos y las posibles vías de asistencia bilateral, el Comité reconoció asimismo las ventajas que

ofrecían el mecanismo de ~~cooperación técnica~~ **asistencia** de la OACI y ~~el~~ **los** Fondos voluntarios.”.

18. Se acordó también lo siguiente, atendiendo a una sugerencia efectuada por el Delegado de los Estados Unidos a la luz de las inquietudes expresadas por los Delegados de Indonesia y de Francia, que los Delegados de España y Suecia compartían, a saber: eliminar la última oración del párrafo 15.13 [“Partiendo de esta base, el Comité Ejecutivo recomendó que la Asamblea pidiera que se creara un programa de cooperación técnica en materia de medio ambiente por medio de una coordinación estrecha entre la Subdirección de medio ambiente de la OACI y su Dirección de cooperación.”]; y enmendar el apartado c) del párrafo 15.15 para que rezara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

“pedir a la **Secretaria General que examinara la viabilidad de crear un Programa de cooperación técnica de la OACI para el medio ambiente por medio de una estrecha coordinación entre la Subdirección de medio ambiente de la OACI y su Dirección de cooperación técnica**, tomando en consideración las alianzas existentes o nuevas para **aprovechar los recursos;**”.

19. Se tomó nota de que, atendiendo a una cuestión editorial señalada por el Delegado de Portugal, el párrafo 15.12 y el apartado b) del párrafo 15.15 se enmendarían para sustituir con una referencia a la nota WP/383 la referencia a la nota WP/244.

20. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 15 contenido en la nota WP/491. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 15/1, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*, y del proyecto de Resolución 15/2, *Programa OACI de voluntarios de la aviación*.

#### **Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”**

##### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

21. A continuación, el Comité examinó la nota WP/494, en la que aparecía el proyecto de texto de su informe sobre esta cuestión.

22. Atendiendo a sugerencias presentadas, respectivamente, por los Delegados de las Islas Marshall y de Vanuatu en nombre de los copresentadores de la nota WP/218, Revisión núm. 1, se acordó enmendar la primera oración del párrafo 28.4 mediante la inserción de las palabras “los doce” antes de “Estados insulares del Pacífico” y enmendar su segunda oración mediante la incorporación del enunciado “y las instituciones financieras internacionales” después de la palabra “Estados”.

23. Atendiendo a una sugerencia del Delegado del Japón, también se acordó enmendar la primera oración del párrafo 28.10 mediante la sustitución de la frase “del terremoto que causó daños” con la frase “de los terremotos que causaron daños”.

24. Asimismo, a sugerencia del Delegado del Canadá, se acordó incorporar una frase nueva al inicio de la segunda oración del párrafo 28.13 que rezara como sigue (el texto nuevo aparece sombreado en gris):



“El Comité manifestó firme apoyo a esta iniciativa; no obstante, eEl Comité tomo nota de que la propuesta podría tener repercusiones financieras para el próximo trienio.”,

y enmendar el párrafo 28.14 mediante la incorporación de las palabras “sobre alternativas de implementación”, de manera que el texto rezara como sigue: “... y que informe sobre alternativas de implementación al 40º período de sesiones de la Asamblea.”.

25. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 28 contenido en la nota WP/494. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 28/1, *Iniciativa “Ningún país se queda atrás”*.

**Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

26. El Comité pasó seguidamente a examinar la nota WP/487, que contenía el proyecto de texto de su informe sobre esta cuestión.

27. Se acordó, atendiendo a la sugerencia del Delegado de Egipto, que la segunda oración del párrafo 23.8 se enmendaría mediante la sustitución de la palabra “equipo” con la palabra “curso”, de manera que el enunciado rezara como sigue: “... que incluya un curso especializado de instrucción en el Programa TRAINAIR PLUS ...”.

28. A tenor de una sugerencia del Delegado de la República Dominicana que contó con el apoyo de los Delegados de Burkina Faso, Venezuela (República Bolivariana de) y Paraguay, también se acordó sustituir el texto del párrafo 23.12 con el texto siguiente (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

~~“Por otro lado, los Estados miembros pidieron a la OACI la revisión de los derechos del TPP a fin de mejorar la relación costos-beneficios del Programa. Los Estados miembros propusieron que se realizara un examen periódico de los derechos correspondientes a los diversos niveles del Programa TRAINAIR PLUS (asociado, miembro pleno y RTCE), a fin de evaluarlos y procurar reducir el costo para las organizaciones de instrucción y los Estados del desarrollo, la revisión y la impartición de instrucción normalizada, gestionada por la Oficina GAT.”.~~

29. Se tomó nota de que, atendiendo a una cuestión editorial señalada por el Delegado de Egipto, el párrafo 23.9 se enmendaría para sustituir con una referencia a la nota WP/105 la referencia a la nota WP/364.

30. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 23 contenido en la nota WP/487.

**Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)**

**Cuestión 30: Movilización de recursos**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

31. A continuación se examinó la nota WP/496, que contenía el proyecto de texto del informe sobre estas dos cuestiones.

32. Atendiendo a una sugerencia del Observador del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), se acordó añadir una nueva oración al final del párrafo 29.1, como sigue:

“El Comité también tomó nota de la declaración del ACI a efectos de que los aeropuertos habían hecho patente el valor de la participación de la comunidad en relación con sus prácticas en materia de sostenibilidad, en particular respecto de los ODS 8, 16 y 17.”.

33. Con sujeción a esta enmienda, el Comité aprobó, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre las cuestiones 29 y 30 contenido en la nota WP/496. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 29/1: *La contribución de la aviación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas* y el proyecto de Resolución 30/1: *Movilización de recursos*.

**Cuestión 14: Programa de asistencia técnica**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

34. Seguidamente, el Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 14 presentado en la nota WP/495.

**Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

35. El Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 31 presentado en la nota WP/505. También acordó recomendar a la Plenaria la adopción de los siguientes proyectos de Resolución: Resolución 31/1: *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*; Resolución 31/2: *Criterios basados en el desempeño y textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores*; Resolución 31/3: *Nueva generación de profesionales de la aviación*; y Resolución 31/4: *Programa OACI de igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial*.

**Cuestión 24: Gestión de recursos humanos**

**Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

36. A continuación, el Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre las cuestiones 24 y 25 presentado en la nota WP/505.

**Cuestión 26: Multilingüismo en la OACI**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

37. El Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 26 presentado en la nota WP/509.

**Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

38. Seguidamente, el Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 27 presentado en la nota WP/510. Asimismo, acordó recomendar a la Plenaria la adopción de los siguientes proyectos de Resolución: Resolución 27/1: *Para resolver el problema del bajo porcentaje de respuesta de los Estados miembros a las comunicaciones de la OACI*; y Resolución 27/2: *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*.

**Aprobación de la sección Generalidades del informe del Comité Ejecutivo**

39. El Comité examinó y aprobó sin modificaciones, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de la sección Generalidades de su informe presentado en la nota WP/511.

40. Se tomó nota de que el Comité Ejecutivo volvería a la cuestión 22 (*Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación*) en su siguiente sesión.

41. Se levantó la sesión a las 1115 horas.

**Actas de la décima sesión**  
(miércoles, 5 de octubre de 2016, a las 1500 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (*Sección sobre el Programa mundial de medidas basadas en el mercado*) (continuación)

— *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)*

2. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (*Sección sobre el Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado*) (continuación)

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

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (*Sección sobre el Programa mundial de medidas basadas en el mercado*)**

*Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)*

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/3 y EX/4) su examen del proyecto de *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)* contenido en el Apéndice B de la nota WP/52, presentada por el Consejo.

2. Al recordar el apoyo generalizado que se había manifestado anteriormente por ese proyecto de Resolución, el Presidente informó complacido al Comité que hasta la fecha 63 Estados, que representaban aproximadamente un 84% de la actividad de la aviación internacional, habían comunicado su intención de participar voluntariamente en el plan MBM propuesto, CORSIA, desde el inicio de este. Puso de relieve que muchos de esos Estados habían indicado que su intención estaba condicionada a las disposiciones existentes del proyecto de Resolución.

3. El Presidente señaló que, en consonancia con el espíritu y la tradición de la OACI, él mismo junto con el presidente del Consejo habían evacuado consultas oficiosas con Estados y grupos de Estados concretos con el fin de identificar modos de tender puentes entre los distintos puntos de vista y superar las dificultades, logrando con ello que esos Estados pudieran dar su apoyo al plan que se proponía. Al mismo tiempo, habían querido asegurar que el resultado de las consultas oficiosas no socavara el apoyo generalizado que se había manifestado por el texto actual del proyecto de Resolución

(WP/52). Por ese motivo, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Presidente del Consejo habían centrado sus consultas en asuntos muy específicos que no darían lugar a modificaciones prácticas del proyecto de Resolución en lo tocante a la naturaleza, el diseño y las características de implementación del plan propuesto. El Presidente subrayó que cuando las inquietudes de los Estados no guardaban relación con el texto del proyecto de Resolución se había considerado reflejarlas en el proyecto de Informe del Comité.

4. Al señalar que subsiguientemente él mismo junto con el Presidente del Consejo habían evacuado consultas con los distintos grupos regionales de la OACI respecto de los cambios textuales resultantes que se proponían, el Presidente informó complacido que, en principio, estos últimos no habían manifestado ninguna objeción al respecto.

5. El Presidente, al reiterar que el proyecto de Resolución que se presentó en la nota WP/52 contaba con el apoyo de la amplia mayoría de los Estados miembros de la OACI y era la propuesta por defecto, presentó las propuestas de enmiendas que se derivaron de las consultas oficiosas, como sigue:

- a) Agregar un nuevo párrafo preambular al proyecto de texto: “*Reconociendo* que esta Resolución no sienta un precedente o perjuicio para el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales, ni representa una postura de las Partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales;” y
- b) Agregar un nuevo párrafo 7 c) al proyecto de texto: “Se alienta decididamente a todos los Estados a participar en forma voluntaria en la fase piloto y en la primera fase, observando que los Estados desarrollados, que ya se han ofrecido en forma voluntaria, están tomando la iniciativa, y que muchos otros también se han ofrecido a participar en forma voluntaria;”.

6. Asimismo, el Presidente presentó, para su incorporación al proyecto de Informe del Comité Ejecutivo, las siguientes propuestas de textos en los que se atendían las inquietudes adicionales de algunos Estados:

- a) “Los Estados expresaron una serie de opiniones sobre cómo deberían ser la norma y método recomendado o los textos de orientación sobre MRV y EUC. Al respecto, el Comité pidió que el Consejo, al tiempo que emprenda el trabajo de elaborar las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación conexos para la implantación del sistema MRV en el marco del CORSIA, proporcione orientación clara sobre cómo debería ser la norma o método recomendado y qué deberían contener los textos de orientación.”;
- b) “El Comité tomó nota de que, respecto de las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París, el Consejo consideraría si son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, y con los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles.”;
- c) “El Comité señaló que el Consejo, al emprender el trabajo sobre los criterios de unidades de emisión, promovería el desarrollo de metodologías para los proyectos de reducción de emisiones y para la ejecución de los mismos que generen unidades de emisión procedentes del sector de la aviación. El Comité puso énfasis en que se alienta a los Estados a crear proyectos relacionados con la aviación nacional.”; y

- d) “Tras las decisiones de la Asamblea, el Comité tomó nota de que la gestión y la gobernanza general del plan es responsabilidad del Consejo.”.

### Análisis

7. Durante el debate subsiguiente, todos los Delegados que tomaron la palabra reiteraron (EX/3 y EX/4) su reconocimiento al Presidente del Comité Ejecutivo y el Presidente del Consejo por su liderazgo y sus infatigables esfuerzos para alcanzar el consenso respecto del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de medidas de mercado (CORSIA).

8. Al señalar la considerable preocupación de su Estado por el desafío mundial del cambio climático, e indicar también que la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación era una de sus prioridades, el Delegado de la Federación de Rusia indicó que, lamentablemente, persistían sus inquietudes respecto de las consecuencias que entrañaría la implementación del CORSIA, a pesar de las consultas oficiosas que se habían evacuado y las consiguientes propuestas de enmiendas del proyecto de Resolución. Observó que la Federación de Rusia consideraba que la forma propuesta para la implementación del CORSIA llevaría en la práctica a un incremento en la tasa absoluta de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y contribuiría a una disminución en la seguridad operacional de los vuelos, en particular en los países en desarrollo, ya que los fondos que se distrajeran de la industria tendrían como efecto la desaceleración del desarrollo tecnológico. El Delegado de la Federación de Rusia señaló el desacuerdo de su Estado con la redacción del párrafo 14 del preámbulo, respecto del cual deseaba manifestar su reserva, al igual que respecto de las cláusulas dispositivas 5, 9 g), 11, 18, 20 y 21 del proyecto de Resolución; y manifestó que en consecuencia no estaba en situación de anunciar su participación en la versión propuesta de la implementación del plan mundial de medidas de mercado. En particular, la Federación de Rusia proponía las modificaciones siguientes al proyecto de Resolución (el texto nuevo aparece sombreado en gris; el texto eliminado aparece tachado):

#### A. Preámbulo (párrafo 14)

Reconociendo que la resolución celebra ‘la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC,’ consideramos que el texto del párrafo 14 debería tener la siguiente redacción:

*‘Considerando Reconociendo que la CMNUCC y el Acuerdo de París prevén mecanismos, tales como el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un ~~nuevo mecanismo de mercado~~ mecanismo para contribuir a mitigar las emisiones de GEI a fin de alcanzar las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) ~~en virtud del Acuerdo de París, para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de~~ y a la vez estimular un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo, como se prevé en el Artículo 6 del Acuerdo de París;’.*

#### B. Párrafo dispositivo 5

Puesto que con la implementación del CORSIA no se estaban obteniendo los resultados previstos, en lo que se refiere tanto al logro de los objetivos ambientales como a la magnitud del perjuicio al desarrollo sostenible de la industria y la seguridad operacional de los vuelos, particularmente en los países en desarrollo, la Federación de Rusia consideraba que la fase piloto y la primera fase de implementación del CORSIA deberían dejar lugar a la posibilidad de reformular conceptualmente el enfoque de implementación del GMBM en cualquier estadio de implementación. Así, consideraba que el párrafo dispositivo 5 debería tener la siguiente redacción:

*‘5. Decide ~~iniciar una fase piloto y primera fase de implementación de~~ un plan de GMBM que tomará la forma de un Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA)*

como una de las opciones posibles para afrontar cualquier aumento de las emisiones anuales totales de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de la aviación civil que salen de un país y llegan a otro) por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas;’.

Sobre la base de lo que precede, la Federación de Rusia consideraba adecuado agregar el siguiente párrafo al texto de la resolución:

‘5bis. *Pide* que el Consejo continúe estudiando otras opciones de implementación del GMBM que se ajusten en la mayor medida posible a los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* expuestos en el Anexo de la Resolución 22/1, y que efectúe un análisis comparativo de sus ventajas y desventajas para el CORSIA y presente un informe al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI con los resultados que se obtengan a fin de aplicar posibles medidas correctivas al escenario de implementación del GMBM.’.

#### C. Párrafo dispositivo 9 g)

Estaba claro que el análisis periódico de la implementación del CORSIA debería incluir, entre otras cosas, la evaluación del cumplimiento de los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* que figuraban en el Anexo del proyecto de Resolución. De tal manera, el párrafo dispositivo 9 g) debería tener la siguiente redacción:

‘g) A partir de 2022, el Consejo llevará a cabo cada tres años un examen de la implementación del CORSIA para comprobar su ajuste a los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* y su incidencia en el crecimiento de la aviación internacional, que debería servir de base al Consejo para considerar si es necesario introducir ajustes en la siguiente fase o ciclo de cumplimiento y, si corresponde, recomendar dichos ajustes a la Asamblea para su decisión;’.

#### D. Párrafo dispositivo 11

El capítulo 6 del Acuerdo de París dispone que las obligaciones de compensación de los Estados se establezcan sobre la base de contribuciones determinadas a nivel nacional. Sobre este punto, la Federación de Rusia opinaba que el párrafo dispositivo 11 debería tener la siguiente redacción:

‘11. *Decide* que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que ~~deberá compensar~~ se prevé que compense anualmente un explotador de aeronaves voluntariamente a partir de 2021 durante la fase piloto y la primera fase de implementación del CORSIA se calculará cada año tomando como base la contribución determinada a nivel nacional de cada Estado participante, o bien de la forma siguiente:’.

#### E. Párrafo dispositivo 18

Como ya se mencionó, el análisis del CORSIA para evitar ‘imponer una carga económica indebida a la aviación internacional’ debería incluir, entre otras cosas, la evaluación del cumplimiento de los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* que figuraban en el Anexo del proyecto de Resolución. Sobre este punto, la Federación de Rusia opinaba que el párrafo dispositivo 18 debería tener la siguiente redacción:

‘18. *Decide* que el Consejo proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados del mismo a la consideración de la Asamblea con el propósito indicado en el párrafo 9 g) y a fin de ~~contribuir~~ prevenir riesgos injustificados de que se cause un daño grave al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la efectividad ambiental del plan, incluidos

los aspectos de seguridad operacional de los vuelos, seguridad de la aviación y competencia inescrupulosa, además de la evaluación de la eficacia ambiental del CORSIA a efectos de que la Asamblea de la OACI pueda posteriormente considerar la cuestión de la factibilidad de su aplicación. Dicho examen comprenderá, entre otras cosas:’.

F. Párrafo dispositivo 20

De acuerdo con el Artículo 37, Capítulo VI, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ni (los sistemas de) MRV ni las unidades de emisión y registros se relacionan con ‘las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares’, y por lo tanto no tienen lugar en las normas y métodos recomendados internacionales. En consecuencia, el Convenio no confiere autoridad a la OACI para elaborar SARPS sobre MRV, unidades de emisión y registros de emisiones. Así, no es correcto que el Consejo ‘elabore SARPS’ para la implementación del sistema de MRV en el marco del CORSIA, incluidos los procedimientos simplificados de MRV, y todas las referencias a los SARPS deberían eliminarse del párrafo dispositivo 20.

G. Párrafo dispositivo 21

La Federación de Rusia señaló que el Consejo de la OACI nunca había examinado ni tomado decisión alguna respecto a los ‘años de referencia y plazos admisibles’ para las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y el Acuerdo de París. Más aún, la expresión ‘años de referencia’ no estaba mencionada ni se la consideraba directa o indirectamente en ninguno de esos documentos de las Naciones Unidas. Por este motivo, la frase ‘años de referencia y plazos admisibles’ debía eliminarse del párrafo dispositivo 21 del proyecto de Resolución.

9. En conclusión, el Delegado de la Federación de Rusia reiteró la preocupación de su Estado respecto de la meta a la que se aspira a nivel mundial de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 debido a su naturaleza poco realista, habida cuenta de la ausencia de cualquier justificación científica de la necesidad de alcanzar esa meta. Indicó que el texto de la reserva referida de la Federación de Rusia se transmitiría a la Secretaría con el fin de que constara debidamente en el informe y las actas del Comité Ejecutivo y otros documentos pertinentes de la Asamblea.

10. Al felicitar a la OACI por sus enormes esfuerzos para formular la propuesta relativa a un plan mundial MBM plasmada en el proyecto de Resolución, la Delegada del Brasil recordó que durante las referidas consultas oficiosas su Estado había manifestado objeciones enérgicas respecto de algunas de las enmiendas propuestas respecto de ese proyecto. Puso de relieve que, en contradicción con el espíritu de inclusión al que se había referido el Presidente, muchas de las preocupaciones del Brasil no habían sido atendidas, a pesar de que ese Estado había participado activa y constructivamente en las negociaciones del proyecto de plan a lo largo de los tres últimos años. En ese contexto, el Brasil estaba llevando a cabo negociaciones con otros Estados con el fin de introducir una redacción adecuada en relación con la CMNUCC en el proyecto de Resolución y el proyecto de informe, con miras a la presentación de una propuesta para su examen por el Comité. La Delegada del Brasil se reservaba el derecho a formular observaciones sobre las enmiendas propuestas por el Delegado de la Federación de Rusia una vez que hubiera tenido ocasión de examinarlas por escrito.

11. El Delegado de Francia recalcó que la enorme corriente de apoyo al proyecto de Resolución (WP/52) procedía de todos los continentes y de una amplia diversidad de Estados en cuanto a origen geográfico y nivel de desarrollo, y manifestó su firme apoyo a las enmiendas propuestas por el Presidente. Advirtió en contra de la reapertura del debate y la aceptación de cambios adicionales, ya que hacerlo entrañaría un grave riesgo para el fragilísimo equilibrio que se había alcanzado.



12. El Delegado de Francia recordó las buenas noticias para el clima que la CMNUCC había anunciado aquel mismo día, a saber, que el Acuerdo de París entraría en vigor el 4 de noviembre de 2016, y recalco la necesidad de que la OACI anunciara un logro considerable y similar relacionado con el clima lo antes posible, bajo la forma de la adopción por la Asamblea de una Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA). Afirmó que las enmiendas propuestas por el Presidente llevaban a los Estados por el buen camino hacia esa meta.

13. Al respaldar las observaciones del Delegado de Francia, el Delegado del Reino Unido puso énfasis en que el proyecto de Resolución contenido en el apéndice de la nota WP/52 representaba una solución de avenencia razonable y contaba con el amplio apoyo de la gran mayoría de los Estados miembros de la OACI y de sus regiones, tanto del mundo desarrollado como del mundo en desarrollo. Agradeció al Presidente y al Presidente del Consejo por los esfuerzos por ellos realizados para resolver las preocupaciones restantes y manifestó su apoyo a las propuestas de enmienda del proyecto de Resolución y el proyecto de informe, al tiempo que hizo un llamamiento a su presentación, con la incorporación de los cambios adicionales, a la Plenaria para su adopción, hecho que constituiría un momento histórico en la historia de la OACI.

14. Los siguientes Delegados se hicieron eco de los puntos de vista manifestados por los Delegados de Francia y del Reino Unido: los Delegados de Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Burkina Faso, Camerún, Canadá, Chequia, Dinamarca, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Estonia, Etiopía, Finlandia, Ghana, Grecia, Guatemala, Guyana, Irlanda, Islandia, Islas Marshall, Italia, Japón, Kenya, Letonia, Malta, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Polonia, Portugal, República de Corea, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, Samoa, Sierra Leona, Singapur, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania, así como el Observador del Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS).

15. El Delegado de Dinamarca afirmó la necesidad de una solución mundial, en la forma establecida en el CORSIA, para alcanzar la ambiciosa meta mundial a la que se aspiraba de neutralidad en carbono a partir de 2020. También puso énfasis en que esta era la mejor manera de reducir el riesgo de contar con un mosaico de planes regionales y nacionales, algo que sin duda no beneficiaría al sector de la aviación.

16. El Delegado de España señaló que su Estado apoyaba las enmiendas propuestas a la Resolución y el proyecto de informe, ya que la Asamblea podía encomendar al Consejo la clarificación de determinados asuntos pendientes y la cláusula de revisión del plan permitiría su perfeccionamiento adicional para aumentar su eficacia.

17. El Delegado de Guatemala puso de relieve que su Estado estaba comprometido con el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible, entre otros los correspondientes a la aviación civil internacional, y que era un Estado signatario del Acuerdo de París y de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Observó que, según el índice mundial de riesgo climático para 2016, Guatemala ocupaba el décimo lugar entre los países más afectados por fenómenos meteorológicos extremos durante el período 1995-2014, y subrayó su firme apoyo al proyecto de Resolución y el proyecto de informe contenidos en la nota WP/52, con las enmiendas propuestas por el Presidente, así como su compromiso en la colaboración con la OACI y sus Estados miembros para lograr el éxito en la implementación del CORSIA.

18. La Delegada de Guyana puso de relieve que el proyecto de Resolución era el resultado de arduos trabajos y muchos compromisos adquiridos a lo largo de los tres últimos años para perfeccionar su texto de manera que se atendieran las circunstancias nacionales tanto de los Estados desarrollados como

de los Estados en desarrollo. Señaló que Guyana, en su calidad de pequeño Estado en desarrollo, consideraba que el proyecto de Resolución era un instrumento histórico y sin precedentes de establecimiento de una plataforma para la creación de un plan mundial de MBM (CORSIA) destinado a afrontar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; señaló también que era el primer plan de esa índole para cualquier sector de la economía.

19. El Delegado de la India expresó el reconocimiento de su Estado al Consejo por el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA), que en su opinión evitaría el riesgo de contar con un mosaico de planes regionales y nacionales, y al Presidente del Comité Ejecutivo por la incorporación en el proyecto de Resolución de algunas de las inquietudes manifestadas por muchos Estados. Subrayó que la India estaba dispuesta a participar en el plan propuesto y a cumplir con su compromiso para con la comunidad mundial, siempre y cuando se atendieran sus inquietudes. Al señalar además el apoyo de su Estado a la intervención del Delegado de la Federación de Rusia, el Delegado de la India reiteró sus serias reservas respecto del límite propuesto a tenor del CORSIA para las emisiones del sector. Estimaba que esta medida era contraria al espíritu del Acuerdo de París y que ejercería un efecto negativo sobre el sector de la aviación. La India también consideraba que la medida reduciría la capacidad de los países en desarrollo, entre los que ella misma se contaba, para continuar en la vía del paradigma de crecimiento del que esos países disfrutaban, ya que imponía una mayor carga económica. A la India le preocupaba que se basara en el crecimiento de neutralidad en carbono a partir de 2020; el plan mundial de MBM (CORSIA) representaría una carga para el crecimiento de la aviación internacional en su conjunto a partir de 2020, y posiblemente entrañaría un efecto nefasto para la evolución de la aviación en los países en desarrollo, donde las actividades aeronáuticas estaban empezando a tomar impulso y seguir una trayectoria de marcado crecimiento. La India consideraba que la prueba y evaluación del plan mundial de MBM producirían unos resultados imprevistos, ya que nunca se había implementado un plan de esa índole en ningún sector de la economía. Los posibles efectos ambientales y económicos del plan que se proponía eran un factor desconocido. Todo se fundaría en predicciones y especulaciones, habida cuenta de la ausencia de datos fiables, de la cantidad limitada de análisis y debates, y también de la carencia de una presentación clara de los hechos y las cifras correspondientes. Por añadidura, la función de las MBM en la reducción de las emisiones aún estaba por demostrar por medios científicos; de ahí la importancia de que la participación fuera voluntaria durante la fase piloto y la fase inicial de la implementación del CORSIA, tal como se proponía.

20. El Delegado de la India señaló que la propuesta relativa a esas dos fases contenida en la nota WP/52 contaba con el pleno apoyo de su Estado. No obstante, entendía que la OACI aún tenía que profundizar considerablemente en su trabajo antes de que se pudiera dar por finalizado el diseño exacto del plan mundial de MBM, que se proponía como obligatorio en la segunda fase. La India consideraba que el Consejo de la OACI debería continuar su trabajo, con miras a lograr unos elementos de diseño robustos que se implementarían en la segunda fase, en base a una evaluación de la fase piloto y la primera fase, y presentar los resultados al 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025. Por consiguiente, la India albergaba serias reservas respecto de los elementos de diseño específicos de la segunda fase, y sugería como alternativa que la cláusula de exclusión se ampliara para cubrir también la segunda fase de implementación, de manera que cualquier Estado miembro que no se sintiera satisfecho en cualquier momento con el Plan tuviera la opción de salir de él. Esta posibilidad estaría en consonancia con el Acuerdo de París; también aportaría la seguridad necesaria a los Estados miembros que se hallaran en la misma situación que la India y alentaría su participación en el plan en un momento temprano. El Delegado de la India pidió que, de no poderse tomar en consideración las preocupaciones de su Estado en el texto del proyecto de Resolución, estas se reflejaran en el informe de proyecto del Comité a la Plenaria.

21. Tras señalar que su Estado había participado en el Grupo asesor del Consejo sobre el medio ambiente (EAG) de la OACI los tres años anteriores, a pesar de sus recursos limitados, el Delegado de Burkina Faso manifestó su pesar por que, a pesar de sus esfuerzos y los de otros Estados, el Presidente

del Consejo, la Secretaria General, la Secretaría y ahora el Presidente del Comité Ejecutivo, aún no se hubieran concluido los debates relativos al proyecto de Resolución sobre el CORSIA. Si bien reconoció que el texto era imperfecto y no cubría cabalmente las necesidades de todos, recalcó que había llegado el momento de adoptarlo, habida cuenta del esfuerzo y buena voluntad que todos los Estados habían puesto en la negociación, sumados a las pérdidas de vidas y pérdidas económicas resultantes del cambio climático. El Delegado de Burkina Faso señaló al respecto los daños que estaba causando en ese momento el Huracán Matthew en la región del Caribe.

22. Tras señalar también los efectos del aumento de las temperaturas tanto en las personas como en la flora y la fauna de su Estado, el Delegado de Burkina Faso observó su consiguiente preocupación por los fenómenos vinculados al cambio climático y su conciencia de la necesidad de reducir las emisiones de gas de efecto invernadero. En sus esfuerzos por contrarrestar el cambio climático y con la ayuda brindada por el proyecto conjunto de la OACI y la Unión Europea de *Creación de capacidad para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*, Burkina Faso había elaborado un Plan de acción para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. El Delegado de Burkina Faso anunció con satisfacción que, como gesto de buena fe, su Estado estaba dispuesto a participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, a pesar de contar con un nivel muy bajo de actividad de aviación internacional. Al hacer un llamamiento a todos los Estados para su adopción del proyecto de Resolución, con las enmiendas propuestas por el Presidente, recalcó que el texto había alcanzado un respetable nivel de madurez a pesar de que ningún Estado estuviera plenamente satisfecho con él.

23. El Delegado de las Islas Marshall señaló que, si bien el proyecto de Resolución no era un texto perfecto, constituía el primer plan verosímil para la reducción de las emisiones de la aviación y ayudaría a las Islas Marshall a sobrevivir a los efectos del cambio climático. Puso de relieve que las disposiciones de la Resolución reflejaban un conjunto de ideas cuidadosamente equilibrado para alcanzar la meta mundial a la que se aspiraba de neutralidad en carbono a partir de 2020. El Delegado de las Islas Marshall también puso de relieve que durante el anterior examen de la nota WP/52 por el Comité (EX/3 y EX/4), entre los Estados que habían manifestado apoyo al proyecto de Resolución se contaba una gran mayoría de países en desarrollo y varios de los países insulares más pequeños, pobres, vulnerables y aislados del mundo, entre los que cabía señalar las Islas Marshall y Papua Nueva Guinea, que participarían voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, es decir, desde su fase piloto, como una demostración adicional de su liderazgo en el contexto climático. Manifestó su confianza en que las enmiendas propuestas por el Presidente no socavarían la integridad medioambiental del proyecto de Resolución. El Delegado de las Islas Marshall indicó que, si bien su propio Estado y otros Estados miembros de la Coalición de Gran Ambición que trabajaban para lograr aún más apoyo a la propuesta hubieran preferido que se reflejara un mayor número de sus preocupaciones, todos ellos tenían presente que la nueva realidad posterior al Acuerdo de París entrañaba que todos los Estados asumieran la iniciativa, y que el plan mundial de MBM que se proponía (CORSIA) se podría, y se debería, mejorar a lo largo del tiempo.

24. Al poner de relieve que el Comité no podía permitirse retroceder y que su tiempo se había agotado, el Delegado de las Islas Marshall señaló que los trágicos acontecimientos que estaban teniendo lugar en el Caribe arrojaban luz sobre la enorme urgencia del logro de un acuerdo respecto del CORSIA. Recalcó que el Huracán Matthew ya se había cobrado vidas en Haití y en la República Dominicana y que muchas más naciones isleñas estaban bajo amenaza; y reiteró que, de no alcanzarse ese acuerdo, las sequías que afectaban a todos se harían más frecuentes, aumentaría la intensidad de las tormentas y las mareas altas alcanzarían niveles aún más extremos. El Delegado de las Islas Marshall declaró que procedía de uno de los países en desarrollo más vulnerables, y puso énfasis en que había llegado el momento de alcanzar un acuerdo sobre el CORSIA. Expresó su apoyo a las dos propuestas del Presidente

de enmienda al proyecto de Resolución, y manifestó su esperanza en que esta última fuera adoptada sin dilación por la Plenaria.

25. Los Delegados de Bélgica, Camerún, Canadá, Chequia, Eslovaquia, Finlandia, Ghana, Grecia, Kenya, México, Namibia, Nigeria, Noruega, Polonia, República de Corea, República Unida de Tanzania y Sudáfrica aplaudieron y respaldaron los puntos de vista expresados por los Delegados de Burkina Faso y las Islas Marshall, al igual que lo hizo el Observador de CASSOS.

26. El Delegado de China afirmó que la lucha contra el cambio climático era una preocupación de toda la humanidad, puesto que afectaba a la supervivencia y el desarrollo del ser humano, y subrayó que su gobierno no cejaba en sus esfuerzos para promover el proceso de gestión del cambio climático. Recalcó al respecto que China había efectuado una contribución histórica a la celebración del Acuerdo de París y que había depositado oficialmente su correspondiente instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas el 3 de septiembre de 2016, inmediatamente antes del inicio de la cumbre del Grupo de los Veinte (G20) (Hangzhou, China, 4-5 de septiembre de 2016); el objeto de esta medida práctica era velar por que el Acuerdo entrara en vigor en una fecha temprana. Al haber participado activamente en la totalidad del proceso de cooperación internacional relativo a la reducción de las emisiones de la aviación, China estaba dispuesta a asumir responsabilidades, en consonancia con sus circunstancias y capacidades nacionales específicas. En base al principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y los principios de inclusividad, imparcialidad, adecuación y viabilidad, China estaba dispuesta a continuar su contribución a la reducción de las emisiones de la aviación civil internacional. China acogía con satisfacción el proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA) que se estaba acordando durante ese período de sesiones de la Asamblea y agradecía el liderazgo del Presidente del Consejo y el Presidente del Comité Ejecutivo para lograr ese objetivo.

27. Al poner énfasis en que su Estado no era tan solo un participante en el proceso de negociación sino que también era un promotor de ese proceso, el Delegado de China señaló que había participado en todas las consultas y negociaciones relativas a este asunto desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, en 2007. Había contribuido sus programas y la sabiduría china para promover la conformación de un plan mundial de MBM basado en el consenso. China había demostrado asimismo la máxima flexibilidad posible en ese contexto, contribuyendo así en gran medida a que la OACI lograra este plan (CORSIA) durante la Asamblea en curso. China siempre había hecho hincapié en que la solución a las emisiones de la aviación debería estar basada en el consenso y tomar en consideración, de la mejor manera posible, todas las preocupaciones manifestadas por todas las partes. Si bien ello representaba un desafío para la OACI, también era una responsabilidad importante de la Organización. Por tanto, China consideraba que debería darse la consideración debida a los puntos de vista expresados por los Delegados de la Federación de Rusia, el Brasil y la India, y atenderlos adecuadamente para asegurar que ese período de sesiones de la Asamblea culminara con unos resultados positivos basados en el consenso más amplio posible.

28. El Delegado de China recalcó que las actividades futuras de la OACI destinadas a enmendar el plan mundial de MBM habrían de atender un considerable número de asuntos; también subrayó la necesidad de que la Organización respetara la soberanía de los Estados y tomara en consideración las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo, en particular al tratar asuntos del ámbito del CORSIA como MRV y registros, ya que estos serían factores decisivos para los países en desarrollo a la hora de su participación temprana en el CORSIA y en última instancia determinarían el éxito o el fracaso del plan.

29. El Delegado de China puso de relieve la necesidad de que el Comité Ejecutivo y la Asamblea tomaran en consideración el hecho de que no solo los Estados de Europa y de Norteamérica

sino también todos los demás Estados, China incluida, promovían la formación de mercados nacionales del carbono, y que la CMNUCC y otras entidades también estaban llevando a cabo negociaciones en materia de mecanismos basados en el mercado. Afirmó que las normas para la cualificación deberían ser más inclusivas, y asegurar que los créditos o derechos de emisión de esos Estados se pudieran aplicar fácilmente y que el proceso se pudiera integrar en otros procesos de negociación, a fin de que se crearan condiciones propicias para la participación de un mayor número de países. El Delegado de China recalcó que su Estado se oponía a cualquier práctica o norma discriminatoria *de facto* contra los países en desarrollo que se basara en el pretexto de unos umbrales técnicos reforzados. China no estaba de acuerdo con la meta mundial a la que se aspiraba de neutralidad en carbono a partir de 2020, ya que en su opinión incrementaría la responsabilidad de los países en desarrollo en cuanto a reducciones de las emisiones, hecho que en su opinión no era ni imparcial ni viable. La capacidad de la OACI para dar una solución apropiada a ese problema determinaría si su plan mundial de MBM (CORSIA) lograba o no el éxito.

30. El Delegado de México, Sr. R. Kobeh González, ex Presidente del Consejo de la OACI que subsiguientemente había sido designado *Embajador vitalicio de buena voluntad de la OACI*, sumó a las de los muchos oradores que le habían precedido sus expresiones de apoyo a las enmiendas propuestas por el Presidente al proyecto de Resolución y proyecto de informe contenidos en la nota WP/52. Tras poner de relieve el alto grado de solidaridad que los Estados miembros de la OACI habían demostrado, y seguían demostrando, al encarar el asunto de la aviación civil y el medio ambiente, citó los ejemplos siguientes: la presentación voluntaria de más de 100 Planes de acción estatales sobre actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> basados en el conjunto de medidas que comprendían, entre otras cosas, mejoras técnicas, operacionales y de infraestructura, y combustibles alternativos sostenibles; y más recientemente, la intención declarada por 63 Estados, que representaban alrededor de un 84% de la actividad de aviación internacional, de participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio. El Delegado de México puso énfasis en que estas medidas ponían de manifiesto que un enfoque voluntario lograba más éxito que un enfoque obligatorio

31. Al convenir con el Presidente (EX/4) en cuanto a la necesidad de tomar en cuenta el importante trabajo realizado por el Consejo con el apoyo del Grupo asesor del Consejo sobre el medio ambiente y de los expertos técnicos para la formulación del proyecto de Resolución contenido en la nota WP/52, el Delegado de México puso de relieve la tradición de la OACI de alcanzar sus acuerdos por consenso. Si bien reconocía las dificultades que se estaban encarando para alcanzar un consenso sobre el proyecto de Resolución, expresó confianza en que los Delegados, una vez más y en el mismo espíritu de cooperación que habían puesto de manifiesto a lo largo de muchos años, lograrían el consenso deseado sobre la base de las enmiendas al proyecto de Resolución propuestas por el Presidente. El Delegado de México expresó gran satisfacción por el hecho de que el informe del Comité a la Plenaria reflejaría que este había pedido al Consejo que examinara varios asuntos, con miras a resolver muchas de las inquietudes expresadas durante las negociaciones sobre el proyecto de Resolución. Señaló que, en su calidad de ex Presidente del Consejo de la OACI, tenía muy presente la gran responsabilidad de este último a la hora de velar por un desarrollo seguro, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional, y manifestó su confianza en que el Consejo seguiría cumpliendo con esa responsabilidad.

32. Tras recordar las intervenciones de los Delegados de Burkina Faso y las Islas Marshall, el Delegado de México reiteró la necesidad urgente de alcanzar un acuerdo sobre el CORSIA, e hizo un llamamiento a todos los Delegados para que al presentárseles el proyecto de Resolución en la Plenaria lo adoptaran por consenso, y de ser posible por aclamación, dentro del respeto por el derecho soberano de los Estados miembros a expresar su desacuerdo.

33. Los Delegados del Camerún y la República Dominicana manifestaron su apoyo a este llamamiento.

34. Al señalar que el texto vigente del proyecto de Resolución era fruto de muchas avenencias y concesiones resultantes en un equilibrio muy delicado, el Delegado de la Argentina manifestó su apoyo a las enmiendas propuestas a este por el Presidente y sugirió que se exploraran diversas maneras de incorporar cualquier propuesta de enmienda pendiente, como la que había de presentar la Delegada del Brasil, que fueran compatibles con las líneas generales del proyecto de Resolución.

35. La Delegada de los Estados Unidos dio las gracias al Presidente del Comité y al Presidente del Consejo por las consultas oficiosas evacuadas a lo largo de los últimos días para atender las inquietudes de algunos Estados, y manifestó su firme apoyo a las enmiendas propuestas al proyecto de Resolución. En cuanto a las observaciones formuladas por la Delegada del Brasil sobre una cuestión relativa a la propuesta de párrafo 17bis. presentada en la nota WP/52 y las subsiguientes consultas oficiosas realizadas al respecto, indicó que, en aras de lograr el consenso más amplio posible, estaba dispuesta a una modificación final del proyecto de Resolución, siempre y cuando lograra un amplio apoyo rápidamente y no afectara el delicado equilibrio que se había alcanzado en el texto en su forma vigente. La Delegada de los Estados Unidos puso de relieve que su Estado estaba especialmente agradecido a los 63 países que hasta el momento se habían declarado dispuestos a participar voluntariamente en el CORSIA desde su inicio, y felicitó a Burkina Faso, las Islas Marshall y Papua Nueva Guinea por los anuncios de su participación voluntaria en el plan.

36. Al dar su respaldo a las enmiendas propuestas por el Presidente, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos subrayó la necesidad de tomar en consideración sus intervenciones anteriores durante la próxima fase de implementación del CORSIA.

37. El Delegado de la República de Corea expresó apoyo al plan mundial de MBM propuesto (CORSIA) en la forma reflejada en el proyecto de Resolución, con las enmiendas propuestas por el Presidente. Con miras a lograr el objetivo final, alentó a todos los Estados a ser pacientes y mostrar más avenencia y buena disposición, especialmente habida cuenta de que los Estados con ciertas reservas se habían comprometido con unas posiciones mucho más orientadas al futuro que en las fases anteriores de las negociaciones. En este contexto, el Delegado de la República de Corea recordó el dicho, ‘El gran poder conlleva grandes responsabilidades’.

38. Al tiempo que sumaba su apoyo al texto enmendado del proyecto de Resolución, el Delegado de Samoa reiteró la vulnerabilidad de las islas del Pacífico ante los efectos devastadores del cambio climático, y puso de relieve que cuando se producía un desastre natural se destruían años de desarrollo socioeconómico, comprendidos los medios de vida de la población. Por tanto, hizo un llamamiento a que la actual Asamblea diera su firme apoyo a esta cuestión medioambiental mediante la adopción de la referida Resolución.

39. Al sumar su apoyo al texto enmendado del proyecto de Resolución, el Observador de CASSOS puso de relieve que los Estados de la Comunidad y el Mercado Común del Caribe (CARICOM) apoyaban plenamente las decisiones adoptadas en la Conferencia de París, en particular la de adoptar el Acuerdo de París. En su condición de entidad representante de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo, CASSOS felicitaba al Consejo y a todos los participantes en las negociaciones que habían dado lugar al referido proyecto de Resolución.

40. Tras señalar que los debates sobre esta cuestión podrían haberse concluido la semana anterior, el Presidente del Consejo recaló que, en un esfuerzo por atender las inquietudes de Estados individuales, se habían emprendido consultas oficiosas adicionales con miras a ampliar el apoyo y el consenso. Las propuestas de enmienda resultantes que el Presidente había presentado se incluirían en el proyecto de Resolución y el proyecto de informe para su examen por el Comité Ejecutivo en su próxima

sesión. Consciente de que varios Estados aún tenían inquietudes pendientes, el Presidente del Consejo identificó una oportunidad para evacuar consultas adicionales con miras a ampliar el apoyo mayoritario antes del examen por la Plenaria del informe del Comité. Puso énfasis, no obstante, en la necesidad de mantener el delicado equilibrio y el apoyo de la inmensa mayoría al texto del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM (CORSIA).

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación (Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado)**

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

41. El Comité reanudó (EX/2) su examen del proyecto de Resolución A39/xx: *Declaración consolidada de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, contenido en el Apéndice de la nota WP/49 presentada por el Consejo. El Presidente recordó que el examen del proyecto de Resolución sobre el cambio climático se había suspendido hasta la conclusión de los debates relativos a la nota WP/52, debido a las inquietudes manifestadas por algunos Estados respecto del vínculo entre las metas mundiales a las que aspiraba la OACI y la propuesta de plan mundial de MBM para la aviación internacional (CORSIA).

42. Como continuación a las consultas officiosas que él mismo y el Presidente del Consejo habían celebrado con Estados y grupos de Estados en relación con el referido plan mundial de MBM, el Presidente presentó las siguientes propuestas de enmiendas al proyecto de Resolución sobre el cambio climático que aparecía como apéndice de la nota WP/49:

- a) que se agregara como nuevo considerando: “*Reconociendo* que esta Resolución no fija precedente ni prejuzga sobre el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUC o el Acuerdo de París, ni tampoco representa la postura de las Partes en dichos acuerdos;”
- b) que se eliminara el texto que decía: “en particular evaluando la parte que corresponde a la aviación internacional en el presupuesto mundial de carbono a la luz de las metas, relativas a la temperatura, de 2°C y 1,5°C” del párrafo 9 del proyecto de texto de la Resolución; y
- c) que los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A38-18 se reprodujeran en el Anexo del proyecto de Resolución de la Asamblea. Y que también se reprodujera el correspondiente considerando de la Resolución A38-18, actualizándolo con la siguiente redacción: “*Recordando* la Resolución A37-19 de la Asamblea, que pedía al Consejo que emprendiera con el apoyo de los Estados miembros la labor de determinar un marco para las medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, incluyendo una explicación más a fondo de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A37-19, tal como posteriormente se hizo al incorporar los principios rectores explicados en el Anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea, que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;” .

## Análisis

43. A lo largo del debate, todos los Delegados que tomaron la palabra reiteraron (EX/2) su reconocimiento al Presidente del Comité Ejecutivo y al Presidente del Consejo por los esfuerzos por ellos realizados para alcanzar un consenso relativo al proyecto de Resolución sobre el cambio climático.

44. Al manifestar su apoyo al proyecto de Resolución con las enmiendas propuestas por el Presidente, el Delegado de China reiteró que su Estado no estaba de acuerdo con la meta mundial a la que se aspiraba de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 ya que en su opinión incrementaría la responsabilidad de los países en desarrollo en lo tocante a las reducciones de emisiones, hecho que en su opinión no era ni imparcial ni viable.

45. El Delegado de la Federación de Rusia indicó que aunque anteriormente había sugerido que los *Principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional* se incluyeran como Anexo del proyecto de Resolución sobre un plan mundial de MBM, no albergaba objeciones firmes a su incorporación en la Resolución sobre el cambio climático a tenor de la propuesta del Presidente, puesto que en el futuro el análisis periódico de la implementación del CORSIA entrañaría una evaluación del cumplimiento de esos principios rectores. Por consiguiente, el proyecto de Resolución con las referidas enmiendas del Presidente contaba con su apoyo. Al refrendar la intervención del Delegado de China, el Delegado de la Federación de Rusia reiteró la reserva de su Estado respecto del crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, por considerar que no era realista, habida cuenta de la ausencia de cualquier justificación específica para la necesidad de alcanzar esa meta mundial a la que se aspiraba y de que sería perjudicial para el logro de las metas medioambientales de la OACI.

46. Al manifestar a su vez apoyo al proyecto de texto enmendado de la Resolución, el Delegado de Arabia Saudita reiteró la reserva de su Estado respecto del crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, manifestada inicialmente en el 37º período de sesiones de la Asamblea, en 2010, en relación con la Resolución A37-19 de la Asamblea y reiterada en el período de sesiones subsiguiente, en 2013, en relación con la Resolución A38-18 de la Asamblea. Recordó que en el 38º período de sesiones de la Asamblea Arabia Saudita había pedido una demostración científica y práctica de esa meta a la que se aspiraba, y puso de relieve que hasta que ello se hiciera mantendría la misma reserva respecto del crecimiento neutro en carbono a partir de 2020.

47. El Delegado de la India indicó que aunque su Estado apoyaba las enmiendas propuestas por el Presidente al proyecto de Resolución, aún experimentaba una inquietud principal que esperaba fuera examinada y atendida por el Comité. Recordó que durante la anterior Asamblea 53 Estados, entre ellos la India, habían manifestado su reserva respecto del párrafo dispositivo 7 de la Resolución A38-18 de la Asamblea, sobre la meta mundial a la que se aspiraba de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. A pesar de sus reservas, la OACI había elaborado un plan mundial de MBM basado en esa meta mundial a la que se aspiraba. La India mantenía sus reservas respecto de ese aspecto del proyecto de Resolución sobre el cambio climático contenido en la nota WP/49, y por consiguiente refrendaba las intervenciones de los Delegados de China, la Federación de Rusia y Arabia Saudita. En este contexto, la India recordó que el Acuerdo de París no estipulaba un crecimiento neutro en carbono específico para un sector en particular, y desde luego no a partir de 2020, como se proponía en el CORSIA. Además, el Acuerdo de París reconocía que los países en desarrollo llevarían más tiempo en alcanzar sus emisiones máximas. Por consiguiente, la India consideraba que el crecimiento neutro en carbono desde 2020 sería una medida regresiva y perjudicaría al sector de la aviación en los países en desarrollo, y por ello proponía la eliminación del correspondiente párrafo dispositivo 6 del proyecto de Resolución.

48. Al manifestar la esperanza de que el Comité no reabriera el debate sobre unas metas que se habían examinado a fondo tres años antes, durante el 38º período de sesiones de la Asamblea, el



Delegado de México, Sr. R. Kobeh González, ex Presidente del Consejo de la OACI que subsiguientemente había sido designado *Embajador vitalicio de buena voluntad de la OACI*, recordó que esas eran unas metas mundiales a las que se aspiraba y que no atribuían obligaciones concretas a los Estados individuales, como se indicaba claramente en el párrafo dispositivo 6 de la Resolución A38-18 y en el párrafo dispositivo 6 de la propuesta de proyecto de Resolución. Al poner énfasis en que no era posible llegar a un destino sin contar con aspiraciones y un plan de vuelo, recalcó que el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 era una meta a la que se aspiraba, que era de naturaleza mundial y que era de aplicación al sistema de aviación civil internacional en su conjunto, y no a un Estado específico. Por consiguiente, el Delegado de México dio su apoyo al proyecto de Resolución sobre el cambio climático contenido en el apéndice de la nota WP/49, con las enmiendas propuestas por el Presidente.

49. Los Delegados de Austria, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Italia, Nigeria, Países Bajos, Portugal, Suecia y Suiza también dieron su apoyo al proyecto de Resolución, comprendida la meta mundial a la que se aspiraba de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 reflejada en su párrafo dispositivo 6, y a las enmiendas propuestas por el Presidente. Al hacerlo, la Delegada del Canadá indicó que, si bien esos cambios eran difíciles de aceptar para su Estado, deseaba mostrar flexibilidad aceptándolos tal como lo habían hecho otros Estados.

50. Al refrendar los conceptos señalados por el Delegado de México, el Delegado de España citó las palabras de Leonardo Da Vinci, a efectos de que “la vida es movimiento y no hay movimiento sin aspiraciones”, y que “no podemos llegar a un destino sin aspiraciones”. Reiteró que el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 era una meta mundial a la que se aspiraba, y al hacerlo puso de relieve que si bien se había trazado la vía para lograr esa meta los Estados no tenían ninguna obligación de seguirla.

51. El Delegado de Suiza subrayó que el crecimiento neutro en carbono a partir de 2000 no solo era una meta reflejada en la Resolución A38-18 sino también una meta generalmente aceptada por la industria. Por consiguiente, abogó por que se la aceptara como base trascendente para las futuras acciones destinadas a hacer frente al cambio climático.

52. El Presidente señaló que los debates habían permitido observar que la mayoría de los Estados estaban de acuerdo con el proyecto de Resolución sobre el cambio climático presentado en la nota WP/49, junto con los cambios adicionales por él propuestos, e indicó que el proyecto de Resolución se revisaría en consonancia, y que las inquietudes manifestadas por algunos Estados respecto de la meta a la que aspiraba la OACI de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 se reflejarían en el proyecto de Informe que se presentaría al Comité para su aprobación antes de someterlo a la Plenaria.

53. Se levantó la sesión a las 1715 horas.

**Actas de la undécima sesión**  
(martes, 6 de octubre de 2016, a las 1000 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación
  - Aprobación de proyectos de textos para el informe a la Plenaria  
(*Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado, y Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado*)
2. Delegación de autoridad para la aprobación de las actas de las sesiones del Comité Ejecutivo

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(Sección sobre el Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado)***

1. El Comité examinó la nota WP/461, que contenía su proyecto de informe sobre la cuestión 22 relativa a la Sección sobre el Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado, así como la versión revisada del proyecto de Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*.
2. Al agradecer el apoyo y cooperación de todos los Delegados, el Presidente del Comité Ejecutivo subrayó que con su arduo trabajo y su espíritu de avenencia habían permitido a la Asamblea alcanzar en ese punto un hito histórico en la labor de la Organización. Señaló que el proyecto de informe contenido en la nota WP/461 reflejaba lo siguiente: que una mayoría de Estados habían manifestado su apoyo al proyecto de Resolución 22/1 (WP/49), en su forma revisada para incluir los cambios sugeridos resultantes de las consultas oficiosas que él mismo y el Presidente del Consejo habían celebrado con algunos Estados; y que algunos Estados habían manifestado preocupaciones relativas a la meta mundial a la que aspiraba la OACI de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Respecto de una cuestión de procedimiento, el Presidente señaló que los Estados solo podían manifestar reservas sobre una Resolución tras su adopción por la Plenaria. Seguidamente invitó al Comité a aprobar, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de informe sobre la cuestión 22 relativo a la Sección sobre el Cambio climático, comprendida la versión revisada del proyecto de Resolución 22/1 en la forma presentada en la nota WP/461.
3. La Delegada de los Estados Unidos propuso que se añadiera la frase siguiente al final del párrafo 22.2.28 del proyecto de informe: “La Conferencia debería apoyarse en el trabajo en curso en el seno del CAEP.”. Al referirse al párrafo 19 del preámbulo del proyecto de Resolución 22/1, encomió el

trabajo en curso destinado a tomar en consideración los aspectos medioambientales del final de la vida útil de las aeronaves, en particular mediante el reciclaje de estas, pero cuestionó la inclusión de una referencia a este asunto en una resolución sobre el cambio climático.

4. El Delegado de la Federación de Rusia sugirió la incorporación del texto siguiente al final del párrafo 22.2.34, a modo de explicación de las preocupaciones de algunos Estados respecto de la meta a la que aspiraba la OACI de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020: “habida cuenta de que no era una meta realista y de que carecía de una base científica”.

5. Al señalar a la atención el párrafo dispositivo 6 del proyecto de Resolución 22/1, relativo al crecimiento neutro en carbono, el Delegado de China puso de relieve el rápido crecimiento que experimentaba la aviación internacional y declaró que en el futuro este crecimiento se daría principalmente en los países en desarrollo. Afirmó que la meta a la que se aspiraba en cuanto a un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 carecía de una base científica sólida, y que no era ni imparcial ni factible si no iba acompañada de aclaraciones y del reconocimiento de que los países desarrollados reducirían considerablemente sus emisiones y prestarían asistencia técnica a los países en desarrollo. Al afirmar que no era realista que una meta mundial a la que se aspiraba exigiera que los Estados se esforzaran por reducir las emisiones, el Delegado de China sugirió que el párrafo dispositivo 6 se enmendara con una referencia a que se “trabaje para tratar de lograr esta meta”.

6. Al dar su apoyo a las intervenciones de los Delegados de la Federación de Rusia y de China, el Delegado de la India indicó que su Estado no estaba de acuerdo con el concepto de un crecimiento neutro en carbono por dos motivos principales, a saber: los países en desarrollo seguían una vía de crecimiento más rápida, y esa meta mundial a la que se aspiraba sería perjudicial para su crecimiento en la aviación internacional; y el Acuerdo de París de 2015 logrado bajo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) durante la 21ª Conferencia de las Partes (COP/21) no había establecido ninguna obligación específica respecto del crecimiento neutro en carbono para ningún sector en particular, y desde luego no para 2020.

7. El Delegado de España recordó que durante la sesión anterior del Comité (EX/10) se había puesto énfasis en que el párrafo dispositivo 6 conexo del proyecto de Resolución 22/1 reflejaba una aspiración y no entrañaba ningún compromiso para los Estados.

8. Durante el debate subsiguiente, manifestaron su pleno apoyo a la nota WP/461 los Delegados de Alemania, Arabia Saudita, Bélgica, Botswana, Chequia, Chile, Chipre, Colombia, Egipto, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Indonesia, Irlanda, Italia, Japón, Kenya, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Perú, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Rumania, Somalia, Sudáfrica y Turquía

9. El Delegado de Arabia Saudita indicó que, conforme a la directriz señalada por el Presidente, presentaría formalmente la reserva que había manifestado durante la anterior sesión del Comité (EX/10) en relación con la cláusula dispositiva 6 del proyecto de Resolución 22/1 una vez esa Resolución hubiera sido adoptada por la Plenaria.

10. Tras poner énfasis en la gran importancia del cambio climático para la humanidad, el Delegado de Colombia puso de relieve el elevado número de víctimas mortales y los daños catastróficos causados por el Huracán Matthew, que había golpeado la zona oriental del Caribe el 30 de septiembre de 2016 y seguía causando estragos a lo largo de la costa sudoriental de los Estados Unidos. Al hacer un llamamiento a todos los Estados a efectos de que procuraran lograr la referida meta a la que se aspiraba de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, en beneficio del medio ambiente y de las generaciones futuras, reiteró la necesidad de unas metas más ambiciosas.

11. A la luz del apoyo abrumador obtenido por la nota WP/461, la Delegada de los Estados Unidos retiró su propuesta anterior (véase el párrafo 3, arriba).

12. El Delegado de Bolivia (Estado Plurinacional de) puso de relieve la importancia de que se reflejara en el proyecto de informe la inquietud manifestada por su Estado, así como por otros Estados, en cuanto a la necesidad de que los países desarrollados efectuaran transferencias de tecnología a los países en desarrollo y consolidaran las capacidades de estos últimos con el fin de que estuvieran en condiciones de cumplir sus compromisos con eficacia. El Presidente del Comité Ejecutivo indicó que su intervención se incluiría en las actas.

13. Como respuesta a una solicitud del Delegado de la Federación de Rusia de confirmación a efectos de que su propuesta de texto para el párrafo 22.2.34 se incluiría en el proyecto de informe (véase el párrafo 4, arriba), el Presidente del Consejo explicó que las actas de la sesión captarían todas las opiniones expresadas. Para avanzar, sugirió que la frase “habida cuenta de que en su opinión no era una meta realista” al final del párrafo 22.2.34 de manera que rezara como sigue: “Unos pocos Estados volvieron a manifestar su preocupación por la aspiración mundial de la OACI de lograr el crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, habida cuenta de que en su opinión no era una meta realista”. Si bien el Delegado de la Federación de Rusia pidió que se añadieran las palabras “y de que carecía de una base científica”, ya que reflejaban los debates de la sesión anterior y respaldaban la opinión de su Estado en cuanto a la ausencia de una base científica para la referida meta mundial a la que se aspiraba, el Presidente del Comité Ejecutivo indicó que se mantendría la enmienda propuesta por el Presidente del Consejo.

14. Si bien lamentaba que no se hubiera incorporado su propuesta, el Delegado de la Federación de Rusia aceptó esta decisión y solicitó que sus puntos de vista se reflejaran en las actas.

15. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que una mayoría abrumadora de Estados habían manifestado apoyo a la nota WP/461. Por consiguiente, concluyó que el Comité aprobaba, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 22 del orden del día (*Sección sobre Cambio climático, excluido el Plan mundial de medidas basadas en el mercado*) contenido en ese documento, en su forma enmendada durante los debates; y convenía en recomendar que la Plenaria adoptara el proyecto de Resolución 22/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* en la forma que se presentaba en la nota WP/461.

***Aprobación de un proyecto de texto para el informe a la Plenaria  
(Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado)***

16. Seguidamente se procedió al examen de la nota WP/462 (con la Revisión núm. 1, en francés únicamente), que contenía el proyecto de informe del Comité sobre la cuestión 22 (Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado), junto con una versión revisada del proyecto de Resolución 22/2: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*.

17. El Presidente del Comité Ejecutivo señaló que el proyecto de informe reflejaba el apoyo abrumador de los Estados a la Resolución 22/2 (WP/52), en su forma revisada para incluir las enmiendas sugeridas como resultado de las consultas officiosas que él mismo y el Presidente del Consejo habían celebrado con algunos Estados en relación con la propuesta de un plan mundial de MBM. Indicó que la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2 contenido en la nota WP/462 reflejaba la propuesta que había esbozado en la sesión anterior (EX/10). Al recordar que el Presidente del Consejo había concedido

más tiempo para la celebración de consultas adicionales que permitieran asegurar que el texto del proyecto de Resolución sometido a la Plenaria para su adopción obtuviera el consenso más amplio posible, el Presidente del Comité Ejecutivo presentó los siguientes cambios que de resultados del proceso se habían introducido en el proyecto de texto del Informe y la versión revisada de proyecto de 22/2:

- a) En el párrafo 22.3.31 del proyecto de texto del Informe, incorporación del siguiente tercer punto:

“— Agregar un nuevo párrafo 17bis. al proyecto de texto: ‘*Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;”

- b) Como consecuencia de la anterior enmienda, el párrafo 22.3.33 del proyecto de Informe se eliminaría, los párrafos subsiguientes se volverían a numerar en consecuencia, y se añadiría el nuevo párrafo dispositivo siguiente a la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2:

“*Decide* que las unidades de emisión generadas a partir de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC y del Acuerdo de París son admisibles para su uso en el CORSIA, siempre que sean acordes con las decisiones que tome el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;”

- c) Como consecuencia de esta enmienda, se volverían a numerar los actuales párrafos dispositivos 21 a 24 del proyecto de Resolución 22/2 en su forma revisada, que pasarían a ser los números 22 a 25, respectivamente.

18. Al manifestar su apoyo a estas propuestas de enmiendas, el Delegado de la Federación de Rusia sugirió que se incorporara el siguiente texto adicional al final del actual párrafo 22.3.37 del proyecto de informe, en aras de reflejar los debates con concisión: “y contribuirá asimismo a la reducción del nivel general mundial de la seguridad operacional de la aviación y a aumentar el índice de crecimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> en términos absolutos”. El Presidente del Comité Ejecutivo, con el apoyo de la Secretaría, propuso la incorporación de la frase “a su parecer” al inicio del nuevo texto; el Delegado de la Federación de Rusia dio su acuerdo.

19. El Delegado de la India también dio su respaldo a las referidas propuestas de enmiendas del Presidente, así como a la enmienda al párrafo 22.3.37 que se refleja arriba.

20. El Delegado de Suecia tomó la palabra en nombre de los Estados miembros de la UE y los Estados miembros de la CEAC; agradeció los esfuerzos del Presidente del Comité, el Presidente del Consejo y la Secretaría para lograr que esta Asamblea alcanzara un amplio consenso sobre la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2; y en el espíritu de cooperación prevaeciente, declaró su pleno apoyo a la nota WP/462, incluidas las enmiendas propuestas por el Presidente [véanse los párrafos 17 a) a c), arriba], e hizo un llamamiento a que el Comité aprobara el proyecto de informe, comprendida la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2. Además, el Delegado de Suecia indicó que la intervención del Delegado de la Federación de Rusia reflejada arriba debería consignarse en las actas de

la sesión. Los Delegados de Italia, Austria, Francia y los Países Bajos declararon compartir este punto de vista.

21. El Delegado del Canadá felicitó a los Presidentes del Comité Ejecutivo y del Consejo por haber hecho posible que se lograra un amplio consenso. Al manifestar su apoyo a las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité al proyecto de informe y al proyecto de Resolución 22/2 en su forma revisada, señaló que la segunda línea del párrafo 14 del preámbulo se debería enmendar de manera que en lugar de referirse a “mecanismos” se hiciera referencia a un nuevo “mecanismo” de mercado. Se tomó nota de esta enmienda editorial.

22. Al abogar por que el Comité diera su aprobación al proyecto de informe, comprendido el proyecto de Resolución 22/2 en su forma revisada con las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité, el Delegado de la Argentina puso de relieve la necesidad de que la versión española del párrafo dispositivo 9 e) de esa Resolución se pusiera en consonancia con la versión inglesa, de manera que en la segunda línea se hiciera referencia al año “2018”. También se tomó nota de esta enmienda editorial.

23. El Delegado de Guatemala expresó reconocimiento por los esfuerzos realizados por los Presidentes del Comité Ejecutivo y del Consejo para lograr un consenso respecto del proyecto de Resolución 22/2, que afirmó ser imparcial y equitativo y respetuoso de la soberanía de los Estados. Dijo confiar en que el Consejo en su nueva composición tras la elección llevaría adelante todo el trabajo realizado respecto de un plan mundial de MBM y haría todo lo posible para velar por que la aviación civil internacional fuera una actividad eficiente, segura, sostenible y armoniosa. Al dar su apoyo al proyecto de informe y el proyecto de Resolución 22/2 en su versión revisada, con las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité, el Delegado de Guatemala hizo un llamamiento a todos los demás Delegados a efectos de que hicieran lo propio, en el espíritu de cooperación prevaleciente.

24. En nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC, el Delegado de Egipto felicitó al Presidente del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo y todos los Delegados por haber alcanzado un consenso sobre el plan mundial de MBM (CORSIA). Puso de relieve que esos Estados daban su apoyo al proyecto de Resolución 22/2 en su versión revisada con las enmiendas del Presidente del Comité y se comprometían a trabajar con el Consejo para su implementación.

25. El Delegado de los Estados Unidos también expresó su agradecimiento al Presidente del Comité Ejecutivo y el Presidente del Consejo, y respaldó con entusiasmo las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité tanto al proyecto de informe como al proyecto de Resolución 22/2 en su forma revisada.

26. Al manifestar su apoyo a la nota WP/462, comprendidas las referidas enmiendas propuestas, el Delegado de México dio las gracias al Presidente del Comité Ejecutivo, el Presidente del Consejo, la Secretaría y los Estados por sus esfuerzos, que se habían traducido en unos resultados tan positivos.

27. Tras manifestar igualmente su reconocimiento al Presidente del Comité Ejecutivo y el Presidente del Consejo, la Delegada de los Emiratos Árabes Unidos dio su respaldo, para su presentación a la Plenaria, al proyecto de informe y la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2, junto con las enmiendas introducidas por el Presidente del Comité.

28. El Delegado de Singapur encomió la flexibilidad que habían mostrado tanto los Presidentes del Comité Ejecutivo y el Consejo como los Delegados, y expresó satisfacción con el proyecto de informe y la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2, comprendidas las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité.

29. El Delegado de China también agradeció al Presidente del Comité Ejecutivo y el Presidente del Consejo sus incansables esfuerzos y su liderazgo, y declaró su apoyo al texto de avenencia logrado, incluidas las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité Ejecutivo.

30. La Delegada del Brasil, tras agradecer calurosamente a todas las Delegaciones, y muy especialmente a los Presidentes del Comité Ejecutivo y del Consejo, su apoyo constante y su voluntad de alcanzar un consenso con la máxima inclusión de Estados, anunció complacida que su Estado daba su apoyo a la versión revisada de la Resolución 22/2, con las enmiendas propuestas por el Presidente del Comité Ejecutivo.

31. El Presidente del Comité Ejecutivo indicó que, a la luz de los debates, la propuesta por el Delegado de la Federación de Rusia de enmienda del párrafo 22.3.37 del proyecto de Informe se reflejaría en las actas (véase el párrafo 18, arriba).

32. El Presidente del Comité Ejecutivo observó que una mayoría abrumadora de Estados habían manifestado su apoyo a la nota WP/462, con sus propuestas de enmiendas [véanse los párrafos 17 a) a c) arriba]. Por consiguiente, concluyó como sigue: que el Comité aprobaba, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 22 (*Sección sobre el Plan mundial de medidas basadas en el mercado*) contenido en esa nota, en su forma enmendada; y acordaba recomendar que la Plenaria adoptara la versión revisada del proyecto de Resolución 22/2: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado (MBM)*, en su forma enmendada.

***Delegación de autoridad en el Presidente de la Asamblea para la aprobación de las actas de las sesiones del Comité Ejecutivo***

33. 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.

34. Se levantó la sesión a las 1100 horas.

## APÉNDICE

### LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO CONSIDERADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 10: Cuotas atrasadas

---

A39-WP/61  
Revisión núm. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS  
1 CUOTAS ATRASADAS  
EX/34; AD/5 (20/09/2016)

A39-WP/61  
Revisión núm. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS  
1 Adendo núm. CUOTAS ATRASADAS  
1 (27/09/2016)  
EX/34; AD/5

A39-WP/61  
Revisión núm. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS  
1 Adendo núm. CUOTAS ATRASADAS  
2 (30/09/2016)  
EX/34; AD/5

#### CUESTIÓN 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015

---

A39-WP/470 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA  
EX/181 CUESTIÓN 11  
(28/09/2016)

#### Cuestión 12: Propuesta para enmendar el Artículo 50 a= del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros del Consejo

---

A39-WP/18 PROPUESTA PARA ENMENDAR EL ARTÍCULO 50 a) DEL  
EX/6 CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL A FIN  
DE AUMENTAR EL NÚMERO DE MIEMBROS DEL CONSEJO  
(31/05/2016)

A39-WP/179 PROPUESTA PARA ENMENDAR EL ARTÍCULO 50 a) DEL  
EX/66 CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
(09/08/2016)

A39-WP/471 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS  
EX/182 CUESTIONES 12 Y 13  
(29/09/2016)



**Cuestión 13: Propuesta para enmendar el Artículo 56 del Convenio de Chicago a fin de aumentar el número de miembros de la Comisión de Aeronavegación**

---

- |                      |   |
|----------------------|---|
| A39-WP/13<br>EX/1    | PROPUESTA PARA ENMENDAR EL ARTÍCULO 56 DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL A FIN DE AUMENTAR EL NÚMERO DE MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN<br>(31/05/2016) |
| A39-WP/471<br>EX/182 | PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 12 Y 13<br>(29/09/2016)  |

**Cuestión 14: Programa de asistencia técnica**

---

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| A39-WP/21<br>Revisada<br>EX/9   | INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL)<br>(31/08/2016)         |
| A39-WP/27<br>EX/15              | PROGRESO EN ÁFRICA – INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI)<br>(17/06/2016) |
| A39-WP/28<br>EX/16              | INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA<br>(09/06/2016)   |
| A39-WP/105<br>EX/44             | ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD<br>(25/08/2016)  |
| A39-WP/164<br>Revisada<br>EX/62 | INCREMENTO DE LA CAPACIDAD PARA EXPERTOS REGIONALES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN<br>(07/09/2016)   |
| A39-WP/171<br>EX/121            | PLAN DE INSPECCIÓN COOPERATIVA – ÁFRICA Y OCÉANO ÍNDICO PARA APOYAR EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN<br>(25/08/2016)              |
| A39-WP/215<br>EX/83             | APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI)<br>(29/08/2016)           |

- A39-WP/309 EX/112; TE/68 SAFETY AND AIR NAVIGATION CAPACITY AND EFFICIENCY: ENSURING THAT NO AFI COUNTRY IS LEFT BEHIND (01/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/351 EX/136 DECLARACIÓN DE RIAD SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (08/09/2016)
- A39-WP/364 EX/144 PLAN DE ACCIÓN DE EGIPTO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (07/09/2016)
- A39-WP/392 EX/153 PROPUESTA DE PLAN DE EJECUCIÓN MID (MIDIP) COMO APOYO DE LAS INICIATIVAS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y NAVEGACIÓN AÉREA (15/09/2016)
- A39-WP/415 EX/159; TE/198 EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/446 EX/168 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/450 EX/172 SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/456 Revisión núm. 1 EX/174 AFRICAN AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPS) PEER REVIEW PROGRAMME (26/09/2016)
- A39-WP/495 EX/190 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 14 (03/10/2016)

**Cuestión 15: Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica**

---

- A39-WP/45 EX/23 PROGRAMA OACI DE VOLUNTARIOS DE LA AVIACIÓN (16/05/2016)
- A39-WP/47 EX/24 POLÍTICA Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2013 – 2015 (16/05/2016)

A39-WP/105 EX/44	ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (25/08/2016)
A39-WP/141 EX/53	NEW DIRECTIONS IN THE IMPLEMENTATION OF ICAO-IAC PROJECT RER/01/901 (COSCAP-CIS) AND MAIN OUTPUTS OF ITS ACTIVITIES FOR THE LAST 15 YEARS (04/08/2016) *Nota de información
A39-WP/244 Revisada EX/96	EL VALOR DE LA COOPERACIÓN Y LA PROMOCIÓN DE INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (22/08/2016)
A39-WP/292 EX/108	PROYECTOS DE COOPERACIÓN TÉCNICA REGIONALES EN LA REGIÓN SUDAMERICANA (16/08/2016)
A39-WP/383 EX/151	MEJORA EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN Y COMPRA CONDUCTOS CON LA ASISTENCIA DEL BURÓ DE COOPERACIÓN TÉCNICA (07/09/2016)
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Nota de información
A39-WP/491 EX/188	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 15 (30/09/2016)

---

**Cuestión 16: Seguridad de la aviación – Política**

---

A39-WP/14 EX/2	ESTRATEGIA GLOBAL DE LA OACI SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (ICASS) (30/05/2016)
A39-WP/15 EX/3	CREACIÓN DE UN PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (30/05/2016)
A39-WP/16 EX/4	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (03/06/2016)

A39-WP/17 EX/5	FORMAS DE ABORDAR LA CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (30/05/2016)
A39-WP/98 EX/43	PRIORIDADES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (25/07/2016)
A39-WP/99 Revisión núm. 1 EX/45; TE/26	CIBERRESILIENCIA EN LA AVIACIÓN CIVIL (26/07/2016)
A39-WP/131 EX/48	NIVELES DE PROTECCIÓN ANTE CAMBIOS EN EL NIVEL DE AMENAZA (03/08/2016) *Nota de información
A39-WP/132 EX/49	DESARROLLOS DE RPAS EN ESPAÑA (03/08/2016) *Nota de información
A39-WP/136 EX/50	BIOMETRIC BASED ACCESS CONTROL AT AIRPORTS IN INDIA (04/08/2016) *Nota de información
A39-WP/145 EX/54	ELABORACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE NORMAS Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE AMENAZAS NUEVAS Y EMERGENTES (10/08/2016)
A39-WP/175 EX/64	LA CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL: POSIBLES MEDIDAS DE LOS ENCARGADOS DE LA REGLAMENTACIÓN Y DE LAS PARTES INTERESADAS (09/08/2016)
A39-WP/177 EX/65	CULTURA DE SEGURIDAD – EVALUACIÓN DE LA APLICACIÓN DE PROGRAMAS NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (10/08/2016)
A39-WP/180 EX/67	ESTRATEGIAS MUNDIALES PARA ENFRENTAR EL RIESGO INTERNO (10/08/2016)

- A39-WP/184  
EX/70 RECONOCIMIENTO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EQUIVALENTES – RECONOCIMIENTO DE LAS BOLSAS DE SEGURIDAD A PRUEBA DE MANIPULACIÓN INDEBIDA  
(10/08/2016)
- A39-WP/187  
EX/72 ESTRATEGIA DE DEFENSA DE CIBERSEGURIDAD  
(10/08/2016)
- A39-WP/198  
EX/74 POLÍTICAS DE SEGURIDAD EN LADO-TIERRA  
(10/08/2016)
- A39-WP/219  
EX/85 REDUCCIÓN DE LA BRECHA ENTRE LAS PREGUNTAS DEL PROTOCOLO DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LOS REGLAMENTOS Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN  
(11/08/2016)
- A39-WP/238  
EX/94 AVIATION SECURITY POLICIES IMPLEMENTED IN INDONESIA  
(08/08/2016) \*Nota de información
- A39-WP/254  
EX/100 ARMONIZACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, AEROSOL Y GELES  
(12/08/2016)
- A39-WP/310  
EX/113 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA PARTE PÚBLICA DE LOS AEROPUERTOS  
(09/08/2016)
- A39-WP/311  
EX/114 SISTEMAS DE VIGILANCIA POR VÍDEO EN AERONAVES COMO MEDIO DE SUPERVISIÓN OBJETIVA PARA EVITAR E INVESTIGAR ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA  
(09/08/2016)
- A39-WP/312  
EX/115 MEDIDAS REGLAMENTARIAS ESTATALES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA INSTALACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y VEHÍCULOS DE TRANSPORTE AÉREO APLICADAS POR LA FEDERACIÓN DE RUSIA  
(09/08/2016)
- A39-WP/315  
EX/116 IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNSGSAC-SEMS)  
(09/08/2016)

A39-WP/327 EX/125	CONTROLES PARA LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES (LAG) (09/08/2016)
A39-WP/330 EX/127	PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (09/08/2016)
A39-WP/337 EX/130; TE/145	AIRCRAFT CERTIFICATION CYBERSECURITY REGULATORY EFFORTS (02/09/2016) *Nota de información
A39-WP/361 EX/142	MANAGEMENT AND CONTROL OF EXTERNAL SECURITY RISKS BY CAAC (12/09/2016) *Nota de información
A39-WP/373 EX/147	JOINT WCO-ICAO INITIATIVES TO IMPROVE AIR CARGO SECURITY AND FACILITATION (07/09/2016) *Nota de información
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Nota de información
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Nota de información
A39-WP/483 EX/183	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16 (30/09/2016)
A39-WP/483 Corrigendo núm. 1 (En ruso únicamente) EX/183	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16 (02/10/2016)

### **Cuestión 17: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA)**

---

A39-WP/20 Revisión núm. 1 EX/8	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN – ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (USAP-CMA) (22/06/2016)
A39-WP/151 EX/55	NIVEL DE DIVULGACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS AUDITORÍAS DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) (08/08/2016)
A39-WP/224 EX/88	ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME — CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA) IMPLEMENTED IN INDONESIA (12/08/2016) *Nota de información
A39-WP/316 EX/117	NIVEL DE DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE LAS AUDITORÍAS REALIZADAS EN EL MARCO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) (09/08/2016)
A39-WP/371 EX/146	CHINA'S NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY AUDITS (09/08/2016) *Nota de información
A39-WP/484 EX/184	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (30/09/2016)

### **Cuestión 18: Apoyo a la implantación y desarrollo– Seguridad de la aviación (ISD-SEC)**

---

A39-WP/21 Revisada EX/9	INFORME SOBRE EL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL) (31/08/2016)
A39-WP/28 EX/16	INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA (09/06/2016)
A39-WP/105 EX/44	ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (25/08/2016)

A39-WP/164 Revisada EX/62	INCREMENTO DE LA CAPACIDAD PARA EXPERTOS REGIONALES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (07/09/2016)
A39-WP/185 Revisada EX/71	MEJORA DE LA INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA (22/08/2016)
A39-WP/258 Revisión núm. 1 EX/102	SITUACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) DE LA OFICINA REGIONAL EUROPA Y ATLÁNTICO SEPTENTRIONAL (22/09/2016)
A39-WP/351 EX/136	DECLARACIÓN DE RIAD SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (08/09/2016)
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Nota de información
A39-WP/485 EX/185	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 18 (30/09/2016)

**Cuestión 19: Facilitación y la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP)**

---

A39-WP/19 EX/7	NOVEDADES RELATIVAS AL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI (31/05/2016)
A39-WP/40 EX/19	NOVEDADES RELATIVAS A LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA OACI DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (TRIP) (06/06/2016)
A39-WP/41 EX/20	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA FACILITACIÓN (06/06/2016)
A39-WP/42 EX/21	NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 – <i>FACILITACIÓN</i> (06/06/2016)



- A39-WP/191  
EX/73 INCLUSIÓN DE LOS DATOS PERSONALES DE LOS PADRES EN LOS DOCUMENTOS DE VIAJE DE LOS NIÑOS PARA IMPEDIR LA TRATA DE NIÑOS (10/08/2016)
- A39-WP/203  
Revisada  
EX/75 SISTEMA NORMALIZADO DE INFORMACIÓN ANTICIPADA SOBRE LOS PASAJEROS (API) Y REGISTRO DE NOMBRES DE LOS PASAJEROS (PNR) (22/08/2016)
- A39-WP/326  
EX/124 EFECTO DE LA REGULACIÓN DE CALIDAD DE SERVICIO EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE BRASIL (26/08/2016)
- A39-WP/351  
EX/136 DECLARACIÓN DE RIAD SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (08/09/2016)
- A39-WP/486  
EX/186 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 19 (30/09/2016)

**Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación**

---

- A39-WP/28  
EX/16 INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA (09/06/2016)
- A39-WP/48  
EX/25 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 (21/06/2016)
- A39-WP/48  
Corrigendo  
núm. 1  
EX/25 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 (08/07/2016)
- A39-WP/51  
EX/28 LA AVIACIÓN CIVIL Y EL MEDIO AMBIENTE (30/06/2016)

A39-WP/55 EX/32	TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES (17/06/2016)
A39-WP/55 Corrigendo núm. 1 EX/32	TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES (09/09/2016)
A39-WP/91 EX/42	ENFOQUE EUROPEO INTEGRAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (18/07/2016)
A39-WP/152 EX/56	NORMAS Y POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (09/08/2016)
A39-WP/156 EX/60	PROGRAMA AMBIENTAL PARA REDUCCIÓN DEL RUIDO DE HELICÓPTEROS POR MEDIOS OPERATIVOS (15/08/2016) *Nota de información
A39-WP/170 EX/63	NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN) Y OPORTUNIDADES AMBIENTALES (09/08/2016)
A39-WP/210 Revisión núm. 1 EX/80	TRATAMIENTO DEL IMPACTO DEL RUIDO DE LAS AERONAVES Y LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL (22/08/2016)
A39-WP/223 EX/87	PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF AIRCRAFT NOISE POLICY AND STANDARDIZATION (17/08/2016) *Nota de información
A39-WP/225 EX/89	CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN (17/08/2016)
A39-WP/250 Revisión núm. 1 EX/99	PROPUESTA DE ESTABLECIMIENTO DE UNA PLATAFORMA SOBRE DERECHOS RELACIONADOS CON EL RUIDO (22/09/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Nota de información
A39-WP/430 EX/165	PROPOSAL TO SHARE BEST PRACTICE ON ICAO BALANCED APPROACH (14/09/2016) *Nota de información

A39-WP/447  
EX/169 LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LOS AEROPUERTOS:  
UNA AMENAZA GRAVE PAR LA SALUD DE PERSONAL  
AEROPORTUARIO  
(16/09/2016) \*Nota de información

A39-WP/460  
EX/177 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS  
CUESTIONES 20 Y 21  
(29/09/2016)

**Cuestión 21: Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Política, normalización y apoyo a la implantación**

---

A39-WP/28  
EX/16 INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA  
(09/06/2016)

A39-WP/48  
Corrigendo  
núm. 1  
EX/25 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  
(08/07/2016)

A39-WP/51  
EX/28 LA AVIACIÓN CIVIL Y EL MEDIO AMBIENTE  
(30/06/2016)

A39-WP/55  
EX/32 TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL  
RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES  
(17/06/2016)

A39-WP/55  
Corrigendo  
núm. 1  
EX/32 TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL  
RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES  
(09/09/2016)

A39-WP/91  
EX/42 ENFOQUE EUROPEO INTEGRAL PARA LA PROTECCIÓN  
DEL MEDIO AMBIENTE  
(18/07/2016)

A39-WP/152  
EX/56 NORMAS Y POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A LA  
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE  
(09/08/2016)

A39-WP/210 Revisión núm. 1 EX/80	TRATAMIENTO DEL IMPACTO DEL RUIDO DE LAS AERONAVES Y LA CALIDAD DEL AIRE LOCAL (22/08/2016)
A39-WP/225 EX/89	CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA PARA COADYUVAR A LA SUSTENTABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN (17/08/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Nota de información
A39-WP/460 EX/177	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 20 Y 21 (29/09/2016)

---

**Cuestión 22: Protección del medio ambiente - La aviación internacional y el cambio climático - Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

---

A39-WP/28 EX/16	INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA (09/06/2016)
A39-WP/49 EX/26	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE - CAMBIO CLIMÁTICO (23/06/2016)
A39-WP/51 EX/28	LA AVIACIÓN CIVIL Y EL MEDIO AMBIENTE (30/06/2016)
A39-WP/52 EX/29	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE - PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (MBM) (01/09/2016)

A39-WP/52 Corrigendo núm. 1 (En español únicamente) EX/29	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (MBM) (21/09/2016)
A39-WP/54 EX/31	PLANES DE ACCIÓN VOLUNTARIOS DE LOS ESTADOS PARA LAS ACTIVIDADES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO <sub>2</sub> (17/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES (17/06/2016)
A39-WP/55 Corrigendo núm. 1 EX/32	TENDENCIAS PRESENTES Y FUTURAS RESPECTO AL RUIDO Y LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES (09/09/2016)
A39-WP/56 EX/33	COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (17/06/2016)
A39-WP/91 EX/42	ENFOQUE EUROPEO INTEGRAL PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (18/07/2016)
A39-WP/138 EX/52	CLIMATE CHANGE & AVIATION GROWTH IN INDIA (04/07/2016) *Nota de información
A39-WP/152 EX/56	NORMAS Y POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (09/08/2016)
A39-WP/153 Revisión núm. 1 EX/57	COMENTARIOS SOBRE LAS REPERCUSIONES DEL MECANISMO MUNDIAL DE COMPENSACIÓN DE LAS EMISIONES DE CARBONO EN LOS COSTOS (16/08/2016)
A39-WP/154 Revisión núm. 1 EX/58	IMPLANTACIÓN POR FASES EN EL MARCO DE LA MBM MUNDIAL (16/08/2016)
A39-WP/155 Revisión núm. 1 EX/59	PUNTOS DE VISTA DE LA INDUSTRIA SOBRE UNA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (31/08/2016)

- A39-WP/163  
EX/61      UNA GMBM PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL –  
CONSIDERACIONES RELACIONES A MRV, EUC Y  
REGISTROS  
(09/08/2016) \*Nota de información
- A39-WP/170  
EX/63      NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN) Y  
OPORTUNIDADES AMBIENTALES  
(09/08/2016)
- A39-WP/181  
EX/68      KENYA – AVANCES RECIENTES EN MATERIA DE  
RECOPIACIÓN, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN DE DATOS  
SOBRE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN  
INTERNACIONAL  
(09/08/2016)
- A39-WP/182  
EX/69      RECONOCIMIENTO DE LOS PRECURSORES EN LOS  
ELEMENTOS DE DISEÑO DE LAS MEDIDAS MUNDIALES  
DEL MERCADO SOBRE EL EFECTO DE LA AVIACIÓN  
INTERNACIONAL EN EL CAMBIO CLIMÁTICO  
(09/08/2016)
- A39-WP/206  
EX/76      ICAO'S GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (GMBM)  
(18/08/2016) \*Nota de información
- A39-WP/207  
EX/77      ICAO'S CO<sub>2</sub> STANDARD FOR NEW AIRCRAFT  
(18/08/2016) \* Nota de información
- A39-WP/208  
EX/78      INCREASED TRANSPARENCY IN ICAO DECISION MAKING  
(18/08/2016) \* Nota de información
- A39-WP/209  
EX/79      ADDRESSING INTERNATIONAL AVIATION EMISSIONS IN  
THE CONTEXT OF THE PARIS AGREEMENT  
(18/08/2016) \* Nota de información
- A39-WP/211  
Revisión núm. 1  
EX/81      POSICIÓN DE INDONESIA CON RESPECTO A LAS MEDIDAS  
MUNDIALES BASADAS EN EL MERCADO (GMBM) PARA LA  
AVIACIÓN INTERNACIONAL  
(22/08/2016)
- A39-WP/212  
Revisión núm. 1  
EX/82      NECESIDAD DE ORIENTACIONES POLÍTICAS PARA LA  
PROMOCIÓN DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS  
SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN  
(22/08/2016)

- A39-WP/222  
EX/86 PROGRESS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE ACTION  
PLAN FOR REDUCING EMISSIONS FROM INTERNATIONAL  
AVIATION  
(17/08/2016) \* Nota de información
- A39-WP/227  
EX/90 ASSISTANCE AND CAPACITY BUILDING IN AVIATION TO  
ADDRESS THE CO<sub>2</sub> EMISSION FROM INTERNATIONAL  
AVIATION  
(09/08/2016) \* Nota de información
- A39-WP/232  
EX/91 PUNTOS DE VISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE EL  
CONJUNTO DE MEDIDAS DE LA OACI PARA ABORDAR EL  
CAMBIO CLIMÁTICO DE LA AVIACIÓN CIVIL  
INTERNACIONAL  
(18/08/2016)
- A39-WP/233  
EX/92 ELEMENTOS CLAVE DE DISEÑO DE LAS MEDIDAS  
MUNDIALES DE MERCADO PARA LA AVIACIÓN CIVIL  
INTERNACIONAL: POSTURA DEL BRASIL  
(16/08/2016)
- A39-WP/234  
EX/93 DISTRIBUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE  
COMPENSACIÓN DEL PLAN GMBM  
(16/08/2016)
- A39-WP/248  
EX/98 APOYO A LA ADOPCIÓN DE LA MEDIDA BASADA EN EL  
MERCADO, DE ALCANCE MUNDIAL, POR PARTE DE LOS  
MIEMBROS DE LA 39ª ASAMBLEA DE LA OACI  
(15/08/2016)
- A39-WP/262  
EX/104 ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA MITIGAR  
LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> RESULTANTES DE LA AVIACIÓN  
INTERNACIONAL  
(23/08/2016)
- A39-WP/321  
EX/119 PLANES DE ACCIÓN Y COOPERACIÓN DE ESTADOS DE LA  
SUBREGIÓN CENTROAFRICANA PARA LA REDUCCIÓN DE  
LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL  
(23/08/2016)
- A39-WP/343  
EX/131 POSTURA DE MALASIA SOBRE LAS MEDIDAS BASADAS EN  
EL MERCADO DE ALCANCE MUNDIAL PARA LA AVIACIÓN  
INTERNACIONAL  
(31/08/2016)

- A39-WP/363  
EX/143 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN EN BURKINA FASO (09/08/2016)
- A39-WP/364  
EX/144 PLAN DE ACCIÓN DE EGIPTO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (07/09/2016)
- A39-WP/377  
EX/149 ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM (07/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/387  
EX/152 EL MECANISMO PARA UN DESARROLLO LIMPIO (MDL) PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMO ALTERNATIVA FRENTE AL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA) (07/09/2016)
- A39-WP/411  
EX/155 OPINIONES DE CANADÁ SOBRE EL DISEÑO DE LA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO (12/08/2016)
- A39-WP/412  
EX/156 POSICIÓN CONJUNTA SOBRE CIERTAS DISPOSICIONES DEL PROYECTO PROPUESTO DE DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE - PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (MBM) (09/09/2016)
- A39-WP/413  
EX/157 PUNTOS DE VISTA DE LA INDUSTRIA SOBRE LA PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA EN EL PLAN CORSIA (12/09/2016)
- A39-WP/414  
EX/158 LA POSTURA EUROPEA RESPECTO A UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS DE MERCADO (GMBM) PARA LAS EMISIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (12/09/2016)
- A39-WP/415  
EX/159;  
TE/198 EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/426  
EX/161 ESTADOS DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC) QUE HAN ELABORADO SU PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> PROVENIENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (16/09/2016) \* Nota de información



- A39-WP/427  
EX/162 ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE  
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS  
(14/09/2016) \* Nota de información
- A39-WP/428  
EX/163 COMENTARIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES TÉCNICAS EN  
CURSO DEL CAEP PARA LA ELABORACIÓN DE LA  
VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN (MRV), LOS  
CRITERIOS DE UNIDADES DE EMISIÓN (EUC) Y LOS  
REGISTROS DE LA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL  
MERCADO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL  
(14/09/2016)
- A39-WP/429  
EX/164 AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
(14/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/431  
EX/166 INTRODUCING FOR EMISSIONS MONITORING  
EXPERIENCES FOR AVIATION IN REPUBLIC OF KOREA  
(14/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/443  
EX/167 THAILAND VOLUNTARY EMISSIONS REDUCTION (T-VER)  
PROGRAM  
(14/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/448  
EX/170 OPINIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA  
SOBRE EL PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL  
MERCADO  
(16/09/2016)
- A39-WP/449  
EX/171 ALIANZA PARA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE (ALAS)  
(16/09/2016)
- A39-WP/455  
EX/173 DESARROLLO DE LA VISIÓN DE LA OACI PARA EL  
DESARROLLO SOSTENIBLE DE COMBUSTIBLES  
ALTERNATIVOS PARA LA AVIACIÓN  
(22/09/2016)
- A39-WP/461  
EX/178 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA  
CUESTIÓN 22  
(05/10/2016)
- A39-WP/462  
Revisión núm.1  
EX/179 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA  
CUESTIÓN 22  
(06/10/2016)

A39-WP/465 EX/180 PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (28/09/2016) \*Nota de información

---

**Cuestión 23: Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación**

---

A39-WP/62 EX/35 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA CIVIL DE LA OACI Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN LA AVIACIÓN (03/06/2016)

A39-WP/105 EX/44 ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (25/08/2016)

A39-WP/183 EX/140 CAPACITACIÓN – LABOR DE ORGANIZACIONES ESPECIALIZADAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA (31/08/2016) \*Nota de información

A39-WP/346 EX/132 COOPERACIÓN REGIONAL PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (31/08/2016)

A39-WP/348 Revisión núm. 1 EX/134 EL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS EN EL MARCO DE LA INICIATIVA “NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS”: UNA BASE DE DATOS SOBRE CURSOS DE INSTRUCCIÓN Y UN COMITÉ DE GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE INSTRUCCIÓN (16/09/2016)

A39-WP/349 Revisión núm. 1 EX/135 ELABORACIÓN DE UNA HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS AERONÁUTICAS EN CAMERÚN (16/09/2016)

A39-WP/353 EX/137 INDONESIA PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF INSPECTOR TRAINING SYSTEM (31/08/2016) \*Nota de información

A39-WP/354 EX/138 CAPACITACIÓN – IMPLEMENTACIÓN DEL INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC) (31/08/2016) \*Nota de información

A39-WP/364 EX/144 PLAN DE ACCIÓN DE EGIPTO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (07/09/2016)

A39-WP/487 EX/187 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 23 (01/10/2016)

---

**Cuestión 24: Gestión de recursos humanos**


---

A39-WP/74 EX/37	GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS (10/06/2016)
A39-WP/423 EX/160	CAAC'S SUPPORT FOR ICAO IN HUMAN RESOURCES (13/09/2016) *Nota de información
A39-WP/508 EX/193	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 24 Y 25 (03/10/2016)

---

**Cuestión 25: Situación relativa al personal de la OACI**


---

A39-WP/73 EX/36	SITUACIÓN RELATIVA AL PERSONAL DE LA OACI (13/06/2016)
A39-WP/73 Corrigendo núm. 1 (En inglés/ francés/ árabe únicamente) EX/36	SITUACIÓN RELATIVA AL PERSONAL DE LA OACI (21/09/2016)
A39-WP/508 EX/193	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 24 Y 25 (03/10/2016)

---

**Cuestión 26: Multilingüismo en la ICAO**


---

A39-WP/43 EX/22	MULTILINGÜISMO EN LA OACI (09/06/2016)
A39-WP/355 EX/139	POLÍTICA DE LA OACI SOBRE LOS SERVICIOS DE IDIOMAS (22/08/2016)
A39-WP/357 EX/141	MULTILINGÜISMO – UNO DE LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA ALCANZAR LAS METAS DE LA OACI COMO ORGANISMO ESPECIALIZADO DE LAS NACIONES UNIDAS (13/09/2016)
A39-WP/509 EX/194	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 26 (03/10/2016)

---

**Cuestión 27: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**


---

A39-WP/22 EX/10	PARA RESOLVER EL PROBLEMA DEL BAJO PORCENTAJE DE RESPUESTA DE LOS ESTADOS MIEMBROS A LAS COMUNICACIONES DE LA OACI (22/06/2016)
A39-WP/75 EX/38	ACRECENTAMIENTO DE LA EFICIENCIA Y LA EFICACIA DE LA OACI (29/06/2016)
A39-WP/79 Revisada EX/40	REUNIONES ESTRATÉGICAS DEL CONSEJO FUERA DE LA SEDE COMO MECANISMO PARA ACRECENTAR LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LA OACI (12/07/2016)
A39-WP/86 EX/41; TE/15	PROFUNDIZAR LA APLICACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (21/07/2016)
A39-WP/119 EX/46	EXPERIENCIA DE CUBA CON LA RECEPCIÓN, EVALUACIÓN Y TRAMITACIÓN DE LAS CARTAS DE ESTADO DE LA OACI (29/07/2016)
A39-WP/308 EX/111; TE/135	STRENGTHENING ICAO AND RAI0 ROLES IN INTERNATIONAL INVESTIGATIONS OF MAJOR AVIATION ACCIDENTS (25/08/2016) *Nota de información
A39-WP/320 EX/118	VOLUME OF ICAO CORRESPONDENCE (01/09/2016) *Nota de información
A39-WP/325 Revisión núm. 1 EX/123	REPRESENTACIÓN DE LOS ESTADOS EN EL CONSEJO DE LA OACI POR MIEMBROS DE UN GRUPO DE ROTACIÓN (25/08/2016)
A39-WP/510 EX/195	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 27 (03/10/2016)

---

**Cuestión 28: Iniciativa *Ningún país se queda atrás***


---

A39-WP/23 EX/11	INICIATIVA <i>NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS</i> (NCLB) (05/07/2016)
--------------------	---

A39-WP/24 EX/12	ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES Y MECANISMOS DE RESPUESTA EN LA AVIACIÓN (27/06/2016)
A39-WP/105 EX/44	ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (25/08/2016)
A39-WP/218 Revisión núm. 1 EX/84	SUBOFICINA REGIONAL EN EL PACÍFICO (02/09/2016)
A39-WP/261 EX/103	ASISTENCIA PERSONALIZADA A LOS ESTADOS: ESTRATEGIA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS EN LAS REGIONES NORTEAMERICANA, CENTROAMERICANA Y DEL CARIBE (NAM/CAR) (19/08/2016)
A39-WP/264 EX/105	PROPUESTA PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN PROCESO DE GESTIÓN DE CRISIS (30/08/2016)
A39-WP/280 Revisión núm. 1 EX/122	RESPUESTA RÁPIDA TRAS EL TERREMOTO OCURRIDO EN EL AEROPUERTO DE KUMAMOTO (07/09/2016)
A39-WP/299 EX/109	INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA IMPLANTACIÓN DEL FONDO PARA EL DESARROLLO DE LOS RECURSOS HUMANOS (HRDF) (02/07/2016)
A39-WP/348 EX/134	EL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS EN EL MARCO DE LA INICIATIVA “NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS”: UNA BASE DE DATOS SOBRE CURSOS DE INSTRUCCIÓN Y UN COMITÉ DE GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE INSTRUCCIÓN (31/08/2016)
A39-WP/299 EX/109	INFORME SOBRE LA MARCHA DE LA IMPLANTACIÓN DEL FONDO PARA EL DESARROLLO DE LOS RECURSOS HUMANOS (HRDF) (02/07/2016)
A39-WP/348 Revisión núm. 1 EX/134	EL DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS EN EL MARCO DE LA INICIATIVA “NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS”: UNA BASE DE DATOS SOBRE CURSOS DE INSTRUCCIÓN Y UN COMITÉ DE GESTIÓN DE LOS RECURSOS DE INSTRUCCIÓN (16/09/2016)
A39-WP/364 EX/144	PLAN DE ACCIÓN DE EGIPTO PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO <sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (07/09/2016)

- A39-WP/369  
EX/145      ACCESO A LAS PUBLICACIONES DE LA OACI  
(06/09/2016)
- A39-WP/415  
EX/159; TE/198      EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE  
(NCLB)  
(16/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/446  
EX/168      AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE  
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL  
(16/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/450  
EX/172      SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR  
NAVIGATION BY JAPAN  
(20/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/494  
EX/189      PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 28  
(01/10/2016)

**Cuestión 29: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)**

---

- A39-WP/25  
EX/13      APORTES DE LA AVIACIÓN A LA CONCRECIÓN DE LA  
AGENDA 2030 DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL  
DESARROLLO SOSTENIBLE  
(05/07/2016)
- A39-WP/194  
EX/20; TE/74      PROYECTO LOON – ANTENAS FLOTANTES DE  
TELEFONÍA MÓVIL EN EL CIELO  
(31/08/2016)
- A39-WP/240  
EX/95      APOYO PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE  
AÉREO EN PAÍSES EN DESARROLLO  
(11/08/2016)
- A39-WP/374  
EX/148      CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN A LA AGENDA 2030 DE  
LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO  
SOSTENIBLE  
(06/09/2016)
- A39-WP/427  
EX/162      ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE  
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS  
(14/09/2016) \*Nota de información

A39-WP/496 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS  
EX/191 CUESTIONES 29 Y 30  
(01/10/2016)

### **Cuestión 30: Movilización de recursos**

---

A39-WP/26 INFORME SOBRE LA MOVILIZACIÓN DE RECURSOS  
EX/14 (05/07/2016)

A39-WP/105 ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA  
EX/44 CREACIÓN DE CAPACIDAD  
(25/08/2016)

A39-WP/240 APOYO PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO  
EX/95 EN PAÍSES EN DESARROLLO  
(11/08/2016)

A39-WP/496 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS  
EX/191 CUESTIONES 29 Y 30  
(01/10/2016)

### **Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

---

A39-WP/32 INFORME SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE REQUISITOS  
EX/17 REGLAMENTARIOS DE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE  
ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIARES  
(30/06/2016)

A39-WP/33 PROGRAMA DE LA OACI – NUEVA GENERACIÓN DE  
EX/18 PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP)  
(22/06/2016)

A39-WP/78 PROYECTO DE NOTA DE ESTUDIO DE LA ASAMBLEA –  
EX/39 *PROGRAMA OACI DE IGUALDAD DE GÉNERO: PROMOVER*  
LA PARTICIPACIÓN DE MUJERES EN LA AVIACIÓN  
(10/06/2016)

A39-WP/84 NECESIDAD DE ORIENTACIONES SOBRE EVALUACIÓN  
EX/47 DE RIESGO Y CRITERIOS BASADOS EN EL RENDIMIENTO  
PARA LA DESINSECTACIÓN DE AERONAVES  
(17/08/2016)

A39-WP/137 ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE  
Revisión núm. 1 AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES  
EX/51 (07/09/2016)

A39-WP/247 ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE  
EX/97 AVIACIÓN  
(23/08/2016)

- A39-WP/270  
EX/106 POLÍTICA DE LA OACI DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES  
(24/08/2016)
- A39-WP/305  
EX/110 PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILEGAL DE FAUNA SILVESTRE POR MEDIO DE LA AVIACION COMERCIAL  
(18/08/2016) \*Nota informativa
- A39-WP/329  
EX/126 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE UN PLAN DE PROMOCIÓN DE LAS CARRERAS DE AVIACIÓN COMO PARTE DEL PROGRAMA NGAP  
(26/08/2016)
- A39-WP/410  
EX/154 COMPLIANCE WITH ANNEX 9, CHAPTER 5, STANDARDS 5.26 THROUGH 5.29  
(09/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/457  
EX/175 UAE INTERNATIONAL COOPERATION  
(23/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/458  
EX/176 APORTES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LAS INICIATIVAS NCLB Y NGAP EN MATERIA DE FORMACIÓN DE PERSONAL Y ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN  
(23/09/2016) \*Nota de información
- A39-WP/505  
EX/192 PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 31  
(03/10/2016)

— FIN —







ISBN 978-92-9258-730-7



9

789292

587307