



OACI

Doc 10136, A40-EX

ASAMBLEA  
40° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2019

COMITÉ  
EJECUTIVO

INFORME Y ACTAS

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





OACI

Doc 10136, A40-EX

ASAMBLEA  
40° PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2019

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 10136, Informe y Actas del Comité Ejecutivo**

Núm. de pedido: 10136

ISBN: 978-92-9265-634-8

© OACI 2021

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> .....	6
Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018.....	8
Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política.....	8
Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua.....	36
Cuestión 14: Programas de facilitación.....	44
Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización.....	62
Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización.....	85
Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).....	101
Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI.....	115
Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI.....	117
Cuestión 20: Iniciativa <i>Ningún país se queda atrás</i> .....	122
Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).....	126
Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios.....	129
Cuestión 23: Programa de asistencia técnica.....	132

Cuestión 24:	Cooperación técnica - Política y actividades .....	135
Cuestión 25:	Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI.....	146
Cuestión 26:	Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo .....	151

## II. Actas

<b>Actas de la primera sesión,</b> miércoles, 25 de septiembre de 2019, 0900 horas.....	159
<b>Actas de la segunda sesión,</b> jueves, 26 de septiembre de 2019, 0900 horas .....	162
<b>Actas de la tercera sesión,</b> jueves, 26 de septiembre de 2019, 1400 horas.....	195
<b>Actas de la cuarta sesión,</b> sábado, 28 de septiembre de 2019, 1415 horas .....	229
<b>Actas de la quinta sesión,</b> domingo, 29 de septiembre de 2019, 0900 horas.....	268
<b>Actas de la sexta sesión,</b> domingo, 29 de septiembre de 2019, 1415 horas .....	306
<b>Actas de la séptima sesión,</b> lunes, 30 de septiembre de 2019, 0900 horas .....	351
<b>Actas de la octava sesión,</b> lunes, 30 de septiembre de 2019, 1430 horas .....	389
<b>Actas de la novena sesión,</b> martes, 1 de octubre de 2019, 0900 horas.....	421
<b>Actas de la décima sesión,</b> miércoles, 2 de octubre de 2019, 0900 horas.....	444
<b>Actas de la undécima sesión,</b> miércoles, 2 de octubre de 2019, 1400 horas.....	458
<b>Actas de la duodécima sesión,</b> jueves, 3 de octubre de 2019, 1530 horas.....	471
<b>Actas de la decimotercera sesión,</b> viernes, 4 de octubre de 2019, 0925 horas.....	481
Apéndice — Lista de notas de estudio consideradas por el Comité Ejecutivo .....	484

## LISTA DE CUESTIONES DEBATIDAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

		FECHA Y NÚMERO DE SESIÓN												
		SEPTIEMBRE								OCTUBRE				
ITEM		25 AM 1	26 AM 2	26 PM 3	28 PM 4	29 AM 5	29 PM 6	30 AM 7	30 PM 8	1 AM 9	2 AM 10	2 PM 11	3 PM 12	4 AM 13
10.	Cuotas atrasadas	X												
11.	Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018		X							X				
12.	Seguridad de la aviación — Política		X		X					X				
13.	Programas de auditoría — Enfoque de observación continua				X					X				
14.	Programas de facilitación						X			X		X		
15.	Protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local — Política y normalización					X						X		
16.	Protección del medio ambiente — La aviación internacional y el cambio climático — Política y normalización					X	X					X	X	X
17.	Protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)						X					X	X	X
18.	Multilingüismo en la OACI		X							X				
19.	Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI							X	X		X	X		
20.	Iniciativa <i>Ningún país se queda atrás</i>		X							X				
21.	Agenda 2030 de las Naciones Unidas — Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)		X							X				
22.	Mobilización de recursos y fondos voluntarios		X							X				
23.	Programa de asistencia técnica								X		X			
24.	Cooperación técnica — Política y actividades								X		X			
25.	Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI							X		X				
26.	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 40º período de sesiones de la Asamblea, el Comité Ejecutivo celebró 13 sesiones entre el 24 de septiembre y el 4 de octubre de 2019. Las sesiones fueron presididas por el presidente de la Asamblea, Sr. Nari Williams-Singh (Jamaica).

### Delegaciones de Estados y observadores representados

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

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

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

3. También estuvieron representados, en una o más sesiones, 55 observadores de las organizaciones internacionales siguientes:

Academia Internacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (IAASM)  
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)  
Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)  
Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación 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 de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO)  
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)  
Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)  
Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)  
Autoridades Africanas y Malgaches de Aviación Civil (AAMAC)  
Banco de Desarrollo Africano (BAfD)  
Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA)  
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)  
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)  
Comité Interestatal de Aviación (IAC)  
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)  
Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)  
Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)  
Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA)  
Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)  
Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)  
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)  
Federación Internacional de Asociaciones de Especialistas en Sistemas Electrónicos para la Seguridad Operacional 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 (FIVA AF)  
Foro de las Islas del Pacífico  
Foro Internacional de Transporte  
Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF)  
Global Express Association (GEA)  
Grupo de Trabajo Aeronáutico (AWG)  
Grupo del Banco Mundial (GBM)  
Hermes – Organización de Transporte Aéreo (HERMES)  
Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO)  
Organismo para la Seguridad de la Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA)  
Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC)  
Organización de Formación de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO)  
Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO)  
Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)  
Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO)  
Organización Europea para el Equipamiento de la Aviación Civil (EUROCAE)

Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)  
Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO)  
Organización Meteorológica Mundial (OMM)  
Programa Internacional Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)  
RTCA, Inc. (RTCA)  
Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)  
Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) Internacional  
Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA)  
Unión Europea (EU)  
Unión Geográfica Internacional (UGI)  
World Wide Airport Coordinators Group (WWACG)

4. 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. Huang, Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, fue secretario del Comité. El Sr. H. Gourdji se desempeñó como secretario adjunto. El Sr. M. Belayneh, el Sr. S.P. Creamer, la Sra. T. De Bodt, el Sr. A. Detchou, el Sr. B. Djibo, el Sr. D. Guindon, el Sr. T. Hasegawa, la Sra. J. Hupe, el Sr. E. Lassooij, el Sr. S. Lefoyer, el Sr. R. Macfarlane, el Sr. C. Radu, el Sr. J. Vargas y el Sr. J. Wan actuaron en calidad de secretarios asistentes. Actuaron como redactoras de actas la Sra. S. Black, la Sra. A. Borsellino, la Sra. S. Browning, la Sra. J. Park y la Sra. Y. Que.

5. Las actas de las sesiones se publicarán como A40-Min. EX/1-13.

#### **Orden del día**

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

Cuestión 10: Cuotas atrasadas

Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018

Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

Cuestión 14: Programas de facilitación

Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización

Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas y normalización

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI

Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

- Cuestión 20: Iniciativa “*Ningún país se queda atrás*”
- Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)
- Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios
- Cuestión 23: Programa de asistencia técnica
- Cuestión 24: Cooperación técnica – Política y actividades
- Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI
- Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

7. 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 <http://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx>.

---

### **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018**

11.1 En la segunda sesión del Comité Ejecutivo el Presidente del Consejo presentó a la Asamblea información general sobre los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2016, 2017 y 2018, y el informe suplementario que abarcaba los primeros seis meses de 2019.

11.2 Durante la presentación de la información general a cargo del Presidente del Consejo, se informó al Comité Ejecutivo que el Consejo había sido particularmente activo en ese período en sus esfuerzos por consolidar los cambios transformacionales y los logros de la Organización durante el pasado trienio, con respecto a todos los Objetivos estratégicos y Estrategias de apoyo de la OACI, y para poner a la OACI en posición de responder positivamente a sus retos futuros.

11.3 Por último, el Comité Ejecutivo tomó nota de que cada Comisión, que se había establecido durante el 40° período de sesiones de la Asamblea, examinaría las partes de los Informes anuales que correspondieran a la esfera de competencia pertinente de cada uno de los órganos subsidiarios y que el texto completo de esos informes, que se había distribuido anteriormente a todos los Estados miembros, también podía consultarse en el sitio web público de la OACI.

### **Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política**

12.1 En la tercera y cuarta sesiones, el Comité Ejecutivo consideró el tema de las políticas de seguridad de la aviación (AVSEC) sobre la base del informe del Consejo relativo a la *Ejecución del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)* (WP/25) y los *Resultados de la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2)* (WP/26). Con la misma información, el Comité consideró asimismo la propuesta del Consejo para la actualización de la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (WP/27), una propuesta de resolución actualizada relativa a la ciberseguridad en la aviación civil y una estrategia de ciberseguridad (WP/28). Por su parte, Estados y observadores proporcionaron 44 notas: WP/112, WP/141, WP/148, WP/165, WP/171, WP/172, WP/178, WP/ 219, WP/221, WP/243, WP/248, WP/250, WP/251, WP/253, WP/254, WP/283, WP/285, WP/286, WP/315, WP/328, WP/344, WP/348, WP/355, WP/357, WP/373, WP/386, WP/394, WP/395, WP/400, WP/405, WP/427, WP/466, WP/473, WP/489, WP/490, WP/491, WP/494, WP/495, WP/517, WP/528, WP/532, WP/543, WP/567 y WP/569.

12.2 En la nota WP/141, Qatar trata el tema de la diferenciación en la inspección de pasajeros y no pasajeros en los aeropuertos, y propone que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) avance en la labor para lograr un sistema de inspección más eficaz y eficiente.

12.3 Los Emiratos Árabes Unidos analizan en la nota WP/148 la necesidad e importancia de profundizar la cooperación y la colaboración entre Estados en lo que atañe a compartir información pertinente de seguridad de la aviación.

12.4 La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de los 54 Estados miembros, destaca en la nota WP/165 las dificultades que se plantean en todo el mundo para el cumplimiento de las obligaciones de control de calidad AVSEC y propone mejorar el programa de control de calidad de la seguridad de la aviación y su ejecución efectiva.

12.5 Las notas WP/171 y 355 presentadas por Kazajstán y la Federación de Rusia, respectivamente, brindan información sobre la labor de la Oficina regional de la OACI para Europa y el Atlántico septentrional (EUR/NAT) y la necesidad de reforzar su dotación.



12.6 En la nota WP/172, la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) propone elevar el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) a la categoría de grupo de expertos dependiente del Consejo de la OACI y que el recientemente constituido “Grupo de estudio sobre el marco de confianza” debería depender de este grupo de expertos nuevo a título de grupo de trabajo. El recientemente creado Grupo de expertos sobre ciberresiliencia, seguridad y protección (CRSSP) debería analizar y proponer todas las normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación nuevos o adaptados para garantizar que haya congruencia y coherencia en todas las actividades de la aviación relacionadas con la cibernética que se realicen en el seno de los distintos grupos de expertos de la OACI.

12.7 En la nota WP/178, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) manifiesta la necesidad de tomar rápido medidas concretas para establecer taxonomías de seguridad claras, armonizadas y holísticas y herramientas oportunas y prácticas para notificar con eficacia incidentes de seguridad de la aviación.

12.8 En la nota WP/219, el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) pide que se establezca una entidad de la OACI, administrada por los Estados miembros y con apoyo proveniente del sector, que no se vea limitada por la estructura organizativa existente en la propia OACI. Esta entidad debería tener la capacidad de garantizar que todas las actividades de ciberseguridad se coordinen de forma efectiva a través de la OACI y que las interconexiones de esta ciberseguridad con otras disciplinas sean gestionadas adecuadamente, así como de armonizar el trabajo que realizan actualmente los grupos de expertos y grupos de estudio existentes.

12.9 En la nota WP/221, los Emiratos Árabes Unidos piden que la comunidad de la aviación trabaje de la mano para abordar la cuestión de la ciberseguridad. Recomienda que la OACI estudie el aspecto multidimensional de la ciberseguridad mediante el establecimiento de una estructura adecuada para la ciberseguridad, de conformidad con las instrucciones que el Consejo dio de que se realizara un estudio de viabilidad y un análisis de carencias para elaborar la futura estructura del programa de trabajo de la OACI en materia de ciberseguridad.

12.10 En la nota WP/243, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) sugiere que un grupo de expertos sobre ciberseguridad, si cuenta con los recursos adecuados, podría abordar algunos aspectos gracias a: una mayor gama de conocimientos y experiencias en los integrantes del grupo, específicamente sobre el tema de la ciberseguridad; un enfoque holístico de evaluación de riesgos con metodologías convenidas y mutuamente comprendidas por todas las partes interesadas, sobre la base de la experiencia regional y nacional; la capacidad de crear grupos de trabajo para dedicar más tiempo y recursos a la elaboración de textos de orientación, programas, creación de capacidad, asistencia e instrucción, según se requiera; y la consideración de los aspectos de navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación en un único ámbito.

12.11 En la nota WP/248, Canadá, en nombre de Australia, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Jamaica, Japón, Nueva Zelandia, Singapur, Global Express Association, la IATA y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), reconoce que la integración de los principios de enfoques centrados en los resultados y basados en los riesgos al tejido de una organización y a sus programas de seguridad de la aviación es un proceso complejo que se encuentra en permanente evolución. En aras de lograr los objetivos del GASeP, el intercambio de tales experiencias con la comunidad mundial y el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar aún más dichas prácticas, principios y políticas, resultan esenciales para contribuir a que el ecosistema de la seguridad de la aviación mundial sea más sostenible e innovador.

12.12 En la nota WP/250, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) informa acerca de que la industria está trabajando urgentemente en innovaciones en materia de seguridad de la aviación, que van de las mejoras incrementales a las innovaciones radicales o revolucionarias, como un replanteamiento completo de la inspección de pasajeros mediante la seguridad inteligente. Al reconocer que las soluciones incrementales y radicales requieren un entorno innovador, el ACI sugiere medidas específicas que los Estados miembros y la OACI pueden tomar para ayudar a la industria a enfrentar los grandes desafíos del mañana.

12.13 En la nota WP/251, Australia, los Emiratos Árabes Unidos y el Reino Unido alientan a los Estados a celebrar acuerdos de colaboración y a implantar arreglos de control único de la seguridad, a fin de mejorar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad ahí donde se determine que éstos son equivalentes, en armonía con la orientación de la OACI.

12.14 En la nota WP/253, Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Gambia, Ghana, Irlanda, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Macedonia del Norte, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Sierra Leona, Singapur, Suiza, Turquía, el ACI y la IATA recomiendan que los Estados, la industria y la OACI tomen medidas concretas para instaurar una cultura de la seguridad en el sector de la aviación de conformidad con los resultados esperados prioritarios del GAsEP, lo que incluye la realización de campañas sobre la cultura de la seguridad.

12.15 En la nota WP/254, Sudáfrica expone su experiencia para hacer frente a un número de delitos que afectan a los viajeros por vía aérea y que se han abordado mediante el establecimiento de una estructura colaborativa y sugiere que la responsabilidad de protección del sistema de aviación frente a las amenazas no puede recaer en una sola agencia o departamento.

12.16 En la nota WP/283, Francia comparte su experiencia en garantizar un mecanismo eficaz en materia de coordinación de la ciberseguridad a través de la creación de un Consejo de Ciberseguridad del Transporte Aéreo que aporta ya elementos clave para proteger la aviación civil de los ciberataques y sugiere que la estrategia de la OACI relativa a este tema debería ser aceptada y promovida, al igual que la creación de un ente transversal colaborativo específico.

12.17 En la nota WP/285, Argentina y Brasil, con el apoyo de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), comparten sus experiencias en la aplicación del GAsEP y proponen una plataforma para el seguimiento de los logros de la Hoja de ruta del GAsEP. Específicamente, en la nota se sugiere que la creación de una plataforma global de uso compartido, en la cual se incluiría el catálogo de la Hoja de ruta del GAsEP, podría resultar beneficiosa y ayudar a los Estados a determinar soluciones para lograr el cumplimiento de las normas AVSEC.

12.18 En la nota WP/286, los Estados Unidos reconocen el avance positivo de la seguridad de la aviación global a partir del 39º período de sesiones de la Asamblea, pero manifiestan que ahora corresponde al 40º período de sesiones de la Asamblea establecer para el próximo trienio actividades AVSEC incluso más ambiciosas. Específicamente, si bien en el último trienio se estableció el marco mediante el GAsEP y los medios conexos, ahora hay que centrarse en la acción, la implementación efectiva, el seguimiento y el mejoramiento.

12.19 En la nota WP/315, Finlandia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), destaca la experiencia en la ejecución del GAsEP en la región de Europa e insta a la OACI, los Estados y las entidades aeronáuticas a que continúen con esta dinámica, de modo tal que los objetivos del GAsEP puedan convertirse, sin demora, en resultados del mundo real, elevando los estándares mundiales respecto de la observancia de las normas sobre seguridad de la aviación.

12.20 En la nota WP/328, Singapur, con la coautoría de Argentina, Armenia, Bélgica, Brasil, Camboya, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Francia, Islas Marshall, Italia, Japón, Jordania, Nauru, Nigeria, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, Portugal, República Democrática Popular Lao, Senegal, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago y Reino Unido, analiza la importancia de promover la concientización en seguridad de la aviación entre otros organismos y organizaciones.

12.21 En la nota WP/344, la Federación de Rusia presenta información sobre un enfoque integrado para fortalecer más aún las actividades de vigilancia que desarrollan los Estados usando nuevos métodos de prevención para evitar que se violen las normas de seguridad de la aviación y elevar la cultura del pasajero en materia de seguridad.

12.22 En la nota WP/348, Venezuela propone que la OACI diseñe e implante una red de Puntos de contacto (PoC) de ciberseguridad, a fin de fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar qué bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso proteger.

12.23 En la nota WP/357, Venezuela recuerda la Hoja de ruta para las regiones Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) con miras a atender los desafíos de la ejecución del GAsEP y pone énfasis en el sistema de evaluación regional para determinar el nivel de cumplimiento del GAsEP.

12.24 En la nota WP/373, China comparte su experiencia en la ejecución del GAsEP y la Hoja de ruta para la Región Asia/Pacífico (APAC) y sugiere que se publique una plantilla para el plan nacional de seguridad de la aviación.

12.25 En la nota WP/394, Venezuela invita a la Asamblea a reconocer que los Estados necesitan mayor información y textos de orientación que les ayuden en la aplicación de normas internacionales, el diseño de estrategias y la aplicación de mejores prácticas para proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) contra actos de interferencia ilícita que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil.

12.26 En la nota WP/405, la República Dominicana plantea la necesidad de desarrollar un modelo esquemático de matriz para establecer las prioridades y las frecuencias de las actividades de vigilancia estatal de la seguridad de la aviación. Dicha matriz ayudaría a identificar mecanismos y metodologías para conducir de manera sistemática y ordenada la vigilancia del cumplimiento de las normas, con el objetivo de garantizar la eficacia de la implementación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

12.27 En la nota WP/427, los Estados Unidos recomiendan que la OACI establezca un comité técnico del Consejo sobre ciberseguridad y resiliencia a fin de centralizar la gobernanza y abordar la ciberseguridad y la resiliencia de manera adecuada y holística. El comité gestionará la política y la integración de las normas de la industria, evaluando al mismo tiempo el desarrollo potencial de SARPS técnicos.

12.28 En una nota de información (WP/112), Finlandia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, describe el régimen de vigilancia de la seguridad de la aviación de la UE que es congruente con los objetivos del GAsEP. En dicha nota se destaca la manera en que la legislación de la UE en materia de seguridad de la aviación, por medio del reglamento (EC) núm. 300/2008 sobre reglas comunes en la esfera de la seguridad de la aviación civil y su legislación de ejecución, exige que los Estados miembros de la UE den seguimiento de manera regular a la aplicación de las normas sobre seguridad de la aviación por parte de todos los aeropuertos, explotadores y otras entidades.

12.29 En una nota de información (WP/386), el Comité Interestatal de Aviación (IAC) señala el curso de la aplicación de las disposiciones del GASep y de la Hoja de ruta sobre seguridad de la aviación para la Región EUR/NAT.

12.30 En una nota de información (WP/395), la IATA presenta sus puntos de vista sobre la necesidad de que el progreso en lograr visibilidad y manejar los riesgos de ciberseguridad en la aviación sea coordinado, proactivo y tangible y considera que la OACI es la organización más apropiada para orientar de manera coherente el diálogo y la acción a escala mundial.

12.31 En una nota de información (WP/400), la República Dominicana presenta un resumen del avance en relación con aspectos de reglamentación, tecnología, control de calidad e instrucción en seguridad de la aviación, así como en materia de la cooperación ofrecida para el sistema de seguridad de la aviación civil global. Además, en dicha nota se expone la intención de apoyar la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

12.32 En una nota de información (WP/466), la República Islámica de Irán pone énfasis en la importancia de llevar a cabo futuras enmiendas del Anexo 17 para incorporar los elementos críticos del sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación.

12.33 En una nota de información (WP/473), la República Islámica de Irán pone énfasis en la importancia de que la OACI adopte reglamentos integrales y vinculantes para que los Estados miembros los apliquen, incluso la de tratar en el Anexo 17 la cuestión de las amenazas a la seguridad que plantean los vehículos aéreos no tripulados.

12.34 En una nota de información (WP/489), Venezuela (República Bolivariana de) comunica el avance en la aplicación del plan de modernización llevado a cabo por el Aeropuerto Internacional “Simón Bolívar” de Maiquetía en materia de seguridad de la aviación.

12.35 En una nota de información (WP/490), Venezuela (República Bolivariana de) comparte su experiencia en el desarrollo de un Plan de trabajo que busca implementar los SARPS del Anexo 17, en particular los relacionados con la ciberseguridad.

12.36 En una nota de información (WP/491), Camerún informa acerca del avance logrado en desarrollar y aplicar herramientas para promover una cultura de seguridad en los aeropuertos.

12.37 En una nota de información (WP/494), la República Dominicana informa sobre las medidas adoptadas por los Estados en relación con la identificación de personal certificado AVSEC.

12.38 En una nota de información (WP/495), la República Dominicana describe la Ley núm. 188-11 como el marco regulatorio para la persecución de crímenes y delitos contra la aviación civil dominicana.

12.39 En una nota de información (WP/517), Indonesia destaca la importancia que ese país da a la seguridad de la aviación y comparte sus experiencias en la aplicación del Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

12.40 En una nota de información (WP/528), Finlandia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; y Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Nigeria y Qatar, presenta un texto en el Apéndice que podría constituir la base de una nueva Declaración sobre seguridad de la aviación.

12.41 En una nota de información (WP/532), Qatar describe su enfoque para introducir en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil directrices y políticas en materia de ciberseguridad en la aviación.

12.42 En una nota de información (WP/543), Omán ilustra su experiencia en actualizar y enmendar la legislación nacional de conformidad con los SARPS del Anexo 17 y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9. En dicha nota se alienta a los Estados miembros a establecer un mecanismo interno para garantizar el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de seguridad de la aviación y facilitación.

12.43 En una nota de información (WP/567), la India presenta el progreso alcanzado en 2018 en cuanto a la implantación del registro y la vigilancia de las aeronaves pilotadas a distancia y a su programa de seguridad de la aviación.

12.44 En una nota de información (WP/569), la India presenta información sobre la implantación de un sistema de dos niveles para la verificación de los antecedentes con base en una autenticación sólida de datos biométricos.

### *Análisis*

#### *Prioridades estratégicas para el próximo trienio*

12.45 En la nota WP/26, la Secretaría dio a conocer las medidas tomadas como resultado de las recomendaciones formuladas durante la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), que se celebró en Montreal en noviembre de 2018. El Comité tomó nota con satisfacción de la participación de representantes de alto nivel de los Estados y la industria, así como de los resultados de la HLCAS/2. Los delegados manifestaron también su agradecimiento a la Secretaría de la OACI por la exitosa organización del evento. Al examinar los resultados de la conferencia y las medidas de seguimiento, el Comité aprobó todas las recomendaciones de la HLCAS/2 y apoyó las medidas adoptadas por el Consejo y la Secretaría de la OACI. No obstante, el Comité también alentó a mantener la atención en los asuntos que siguen desarrollándose, como la necesidad de revisar el mecanismo actual de coordinación en materia de ciberseguridad, la priorización de la seguridad de la aviación en la OACI y la posible formación de una Dirección de seguridad de la aviación y facilitación.

12.46 Tras tomar nota con satisfacción de todo el trabajo que la Secretaría ha realizado en relación con los elementos clave de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Comité subrayó la importancia de que el Consejo se asegure de que los órganos apropiados (como el Grupo de expertos en seguridad de la aviación) continúen trabajando con base en los principios de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR). Esto abarca áreas como: gestión de riesgos y orientaciones conexas sobre la formulación de políticas y la toma de decisiones basadas en el riesgo; tecnología y técnicas innovadoras; y control de calidad y supervisión. Además, los delegados se refirieron a la necesidad de analizar el proceso de formulación y adopción de las normas de seguridad de la aviación y sus herramientas de apoyo, incluidos cómo se examina la política, de qué forma se articulan los resultados deseados en materia de seguridad de la aviación y de qué manera se evalúan las repercusiones.

#### *Plan global para la seguridad de la aviación*

12.47 En la nota WP/25, la Secretaría ofreció un esbozo de las amplias actividades realizadas para desarrollar y poner en práctica medidas y tareas prioritarias relativas al Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP).

12.48 Se reconocieron los esfuerzos realizados para acelerar la elaboración del GAsEP, como lo solicitó la Asamblea en su 39º período de sesiones. Se tomó nota de los diversos niveles de implementación en las distintas regiones, y en ese contexto, el Comité instó a los Estados a continuar tomando medidas de mejoramiento, incluidas aquellas dirigidas a cumplir las metas mundiales, al tiempo que se reconoció la importancia del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación y sus reformas en curso para lograr medir efectivamente su implementación.

12.49 En cuanto a la implementación, los delegados recibieron con beneplácito las experiencias que compartieron los Estados con respecto a la ejecución del GAsEP. Se hicieron numerosas propuestas para que la OACI considerara crear una plataforma para informar acerca de los avances en la ejecución de las acciones, medidas y tareas prioritarias en el GAsEP y asimismo demostrar el progreso hacia el logro de sus metas, por ejemplo, mediante un Repositorio del plan en el portal seguro, por medio del cual la información allí contenida se actualizaría a medida que se reciban nuevos datos y textos. El Comité resaltó igualmente la importancia de correlacionar las actividades existentes de creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación con los SARPS pertinentes del Anexo 17 — *Seguridad* y los métodos de ataque definidos en la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108), de la OACI. Los delegados también destacaron la importante función que cumplen las oficinas regionales y las felicitaron por el apoyo proactivo que han brindado a los Estados miembros para facilitar el logro de las metas regionales y mundiales por medio de una efectiva implementación del GAsEP.

12.50 En lo que atañe la evolución futura del GAsEP, el Comité reconoció que, por tratarse de un “documento abierto”, el GAsEP se revisaría de estimarse necesario y apropiado, y apoyó un calendario de revisión trienal. En estas revisiones se puede examinar la mejor manera de vincular el GAsEP a los SARPS del Anexo 17 — *Seguridad*, según proceda. No obstante, el Comité consideró que la propuesta de incorporar en la próxima edición de la Hoja de ruta del GAsEP disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación tendría que examinarse con mayor detenimiento.

### ***Política normativa***

12.51 Recordando las conclusiones de la HLCAS/2, y de acuerdo con los resultados prioritarios del GAsEP y las Resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI, así como la UNSCR 2309, el Comité convino en que partiendo de principios orientados a los resultados y basados en el riesgo podrían elaborarse propuestas de enmienda a las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y mejores prácticas conexas. A tal efecto, el Comité solicitó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación considerara la elaboración de métodos tangibles para reconocer e integrar dichos principios en los procesos de toma de decisiones, según procediera, con el objetivo de fortalecer aún más la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los programas de seguridad de la aviación.

12.52 Además, el Comité expresó su amplio respaldo al fomento de la innovación en la seguridad de la aviación, e hizo un llamado a los Estados miembros para que coordinaran con los socios de la industria a fin de facilitar los ensayos operacionales de las nuevas tecnologías y técnicas innovadoras. Se mencionó en particular el tema de la diferenciación de los pasajeros en la aplicación de las medidas de inspección como posible evolución de las actividades de inspección al considerar la aplicación de un enfoque orientado a los resultados y basado en el riesgo para la seguridad de la aviación. Sin embargo, el Comité enfatizó que, si bien existen medios alternativos de cumplimiento, algunos de los cuales pueden encontrarse en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI, es de vital importancia implementar medidas de seguridad de la aviación que sirvan de línea de base para contar con un sistema sólido de seguridad de la aviación.

## ***Ciberseguridad***

12.53 Con la intención de seguir fomentando la aplicación de un enfoque consecuente y coherente a la gestión de las ciberamenazas y riesgos, el Consejo propone en la nota WP/28 un proyecto de resolución sobre la mejor forma de encarar la ciberseguridad en la aviación civil. La resolución busca abordar la ciberseguridad con un enfoque horizontal, transversal y funcional, reafirmando la importancia y la urgencia de proteger los sistemas, infraestructura y datos críticos de la aviación civil contra las ciberamenazas. Asimismo, se busca comprometer a la OACI, sus Estados miembros y la industria para que actúen sistemática y colaborativamente en lo relativo a la ciberseguridad de la aviación civil a fin de atenuar los riesgos y las amenazas.

12.54 Los delegados felicitaron a la OACI por su labor y la del Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) por ocuparse de la ciberseguridad en la aviación civil. En particular, la Asamblea recibió con beneplácito y apoyó la Estrategia de ciberseguridad de la OACI, destacando la importancia de formular un plan de acción sostenible e integral para la ejecución de la misma, así como de continuar el trabajo para crear un marco sólido de ciberseguridad. En un intento por promover aún más un enfoque congruente y coherente para la gestión de las ciberamenazas y riesgos, el Comité convino en adoptar la Resolución de la Asamblea que figura en el Apéndice A de la nota A40-WP/28. Esta Resolución sustituirá la Resolución A39-19 de la Asamblea sobre *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*. El Comité acordó presentar la resolución ante la Plenaria para su adopción.

### **Resolución A40-12/1 *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 los autores de esas amenazas tienen 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 aplicando sistemas de gestión de la seguridad operacional;

*Reconociendo* la naturaleza polifacética y multidisciplinaria de los problemas de ciberseguridad y sus soluciones, y observando que los riesgos cibernéticos pueden afectar simultáneamente una amplia gama de áreas y propagarse con rapidez;

*Reafirmando* las obligaciones estipuladas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de velar por la seguridad operacional, la seguridad y la continuación de la aviación civil;

*Considerando* que el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) mejorarían el marco jurídico mundial para tipificar los ciberataques contra la aviación civil internacional como delitos, por lo que la ratificación de ambos instrumentos por un amplio número de Estados garantizaría la disuasión y el castigo de dichos ataques en cualquier parte del mundo donde se produzcan;

*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 para crear un marco mundial eficaz y coordinado que permita a las partes interesadas de la aviación civil abordar 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;

*Reconociendo* la labor del Grupo de estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad, que contribuyó sobremanera al formato de la Estrategia de ciberseguridad al vincular las características de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación a la ciberseguridad;

*Reconociendo* que es necesario armonizar la ciberseguridad en la aviación a nivel mundial, regional y nacional con miras a promover la coherencia en todo el mundo y asegurar la plena interoperabilidad de las medidas de protección y los sistemas de gestión de riesgos; y

*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.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros y a la OACI a promover la adopción universal e implementación del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing) como instrumentos para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil;
2. *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) implantar la estrategia sobre ciberseguridad;
  - b) 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;
  - c) definir las responsabilidades de los organismos nacionales y las partes interesadas de la industria con respecto a la ciberseguridad en la aviación civil;
  - d) fomentar una interpretación común entre los Estados miembros de las ciberamenazas y riesgos y la formulación de criterios comunes para determinar qué bienes y sistemas son de carácter crítico y es preciso proteger;



- e) 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;
- f) formar y participar en asociaciones y mecanismos entre gobierno e industria, a nivel nacional e internacional, para compartir sistemáticamente la información sobre ciberamenazas, incidentes, tendencias y acciones de mitigación;
- g) 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;
- h) fomentar una sólida cultura de ciberseguridad en todos los aspectos dentro de los organismos nacionales y en todo el sector de la aviación;
- 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 horizontal, intersectorial y funcional que integre la navegación aérea, las comunicaciones, la vigilancia, las operaciones de aeronaves, la aeronavegabilidad y demás disciplinas pertinentes.

3. *Encarga* a la Secretaria General que:

- a) formule un plan de acción para ayudar a los Estados y la industria a adoptar la Estrategia de ciberseguridad; y
  - b) continúe asegurándose de que los asuntos de ciberseguridad se examinen y coordinen de forma transversal por medio de los mecanismos apropiados conforme se estipula en la estrategia.
-

12.55 Reconociendo la necesidad de proseguir de manera más formalizada con el trabajo del SSGC para permitir la coordinación estructurada con otros grupos de expertos de la OACI, el Comité recibió con beneplácito las diversas propuestas sobre estructuras de gobernanza para la ciberseguridad dirigidas a coordinar eficazmente las actividades de la OACI en este campo, asegurar la aplicación de un enfoque multidisciplinario a la ciberseguridad y fomentar el intercambio de información. El Comité debatió cuáles serían los criterios que articularían la estructura de gobernanza, tales como transparencia en todos los ámbitos de la aviación, colocar el trabajo del Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC) y el Grupo de estudio sobre el marco de confianza (TFSG) bajo la égida de una estructura más abarcadora, armonizar entre sí los Anexos pertinentes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que la gestionen los Estados asegurando la participación de los interesados de la industria, y que los expertos no excedan de un número manejable. En consecuencia, el Comité encargó a la OACI realizar con rapidez un estudio de viabilidad y un análisis de brechas para la consideración del Consejo, a fin de definir la estructura de gobernanza y el mecanismo de coordinación más apropiados para la ciberseguridad, considerando los criterios antedichos.

12.56 El Comité recibió con beneplácito las experiencias que compartieron los Estados y la industria en materia de implementación, y reconoció la importancia de intercambiar información y orientaciones para todas las partes interesadas. Por lo tanto, la OACI debería asegurarse de que continúe la conformación de la red de puntos de contacto de ciberseguridad actualmente en curso, así como la continuación del mantenimiento y actualización del Repositorio de ciberseguridad.

#### *Colaboración y cooperación*

12.57 Al considerar la necesidad de aumentar la cooperación y la colaboración entre los Estados, como pidieron algunos Estados miembros, el Comité apoyó la conclusión de la HLCAS/2 de que la adopción de arreglos entre Estados con criterios similares para establecer un control de seguridad único basándose en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad puede beneficiar al sistema de seguridad de la aviación, al aumentar la eficiencia y hacer un uso más eficaz de los recursos. En consecuencia, el Comité alentó a los Estados a concluir acuerdos de colaboración y poner en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único a fin de incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación al evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando ello sea acorde con las orientaciones contenidas en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y la debida evaluación de riesgo.

12.58 Si bien la participación en estos arreglos de control de seguridad único puede resultar problemática para algunos Estados, el Comité reconoció que existen otros enfoques para lograr una mayor eficiencia en la seguridad de la aviación. Estos enfoques incluyen una mayor colaboración entre Estados y entre entidades gubernamentales y partes interesadas del sector de la aviación por medio de arreglos de intercambio de información, acuerdos multilaterales (por ejemplo, memorandos de acuerdo) y mecanismos de cooperación. En ese sentido, el Comité recibió con beneplácito la iniciativa de un Estado miembro y alentó a otros Estados a continuar explorando enfoques similares y arreglos de colaboración.

#### *Cultura de seguridad*

12.59 Teniendo en cuenta el segundo objetivo prioritario del GASeP, desarrollar una cultura de la seguridad y la capacidad humana, el Comité convino en que es imperativo establecer una cultura de seguridad sólida e integral para la implementación eficaz y la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación al largo plazo. Los factores humanos cumplen una función crítica en la atenuación de las amenazas a la aviación civil. La promoción de una cultura de seguridad positiva informa al personal acerca de las amenazas a la seguridad de la aviación y sus repercusiones y le ayuda a mitigar las amenazas tanto internas como externas, lo que le permite pensar y actuar de una manera más consciente desde el punto de vista de la seguridad, así como detectar y denunciar conductas o actividades preocupantes. A su vez, esta cultura hace que todo el personal del sector de la aviación civil sienta que tiene una labor esencial que

cumplir dentro del régimen de seguridad de la aviación. El Comité reconoció que para lograr implantar una cultura de seguridad, las partes interesadas deben promover la seguridad de la aviación en todas las entidades que participan en la aviación civil, apoyando así las iniciativas planteadas por varios Estados miembros, en las que se alienta a los Estados y organizaciones de la industria a formular programas de cultura y sensibilización en materia de seguridad para todas las partes interesadas de la aviación civil. Además, la creación de una cultura de seguridad también requiere del apoyo y la dirección de la administración superior con el propósito de incorporar los principios de seguridad de la aviación en todos los aspectos de las operaciones de la aviación civil.

12.60 El Comité también reconoció que el apoyo político a la cultura de seguridad de la aviación debe traducirse en acciones prácticas y acogió con beneplácito las diversas iniciativas informadas por los Estados miembros para diseñar y realizar campañas prácticas que pongan de relieve la importancia de la seguridad en el aeropuerto y sus inmediaciones. Al aprovechar la recomendación de la HLCAS/2, donde se hace un llamado a los Estados y la industria a que tomen medidas prácticas para la formulación de programas sobre cultura de la seguridad, tales como campañas de alto perfil, el Comité apoyó la creación de folletos, afiches, talleres, sesiones informativas y volantes, entre otros mecanismo de divulgación dirigida a que se tenga conciencia sobre la seguridad de la aviación en todas las operaciones de aviación civil. Además, el Comité tomó nota de la importancia de las herramientas prácticas para informar sobre los incidentes de seguridad y la impartición recurrente de cursos de concientización sobre la seguridad, tal y como fue presentado por los Estados y la industria. El Comité pidió que la OACI continúe trabajando en la creación de herramientas para elevar el nivel de conciencia y de cultura sobre seguridad, haciendo de ello una prioridad y designando el año 2020 como “Año de la cultura de la seguridad”.

#### ***Actividades de vigilancia de los Estados***

12.61 El Comité subrayó la importancia crítica del control de la calidad para la sostenibilidad de la seguridad de la aviación. Dadas las mejoras requeridas en el área de control de la calidad, tal como se indica en las auditorías del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – enfoque de observación continua (USAP-CMA), hubo un amplio consenso entre los delegados de que debería alentarse a los Estados a dar prioridad a la asignación de recursos adecuados y a establecer la debida organización a fin de garantizar una implementación efectiva de las actividades de control de la calidad.

12.62 Asimismo, el Comité tomó nota de la necesidad de asistir a los Estados en la determinación de la prioridad y la frecuencia de las actividades de vigilancia y recomendó que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación considere incluir en su programa de trabajo la elaboración de textos de orientación sobre esta cuestión.

#### ***Fortalecimiento de la implementación regional***

12.63 La Asamblea reconoció la función importante que desempeñan las Oficinas regionales de la OACI en la asistencia a los Estados miembros para que aborden problemas y desafíos comunes en la implementación tanto del Anexo 9 — *Facilitación* como del Anexo 17 — *Seguridad*, el GAsEP, los planes de medidas correctivas, las misiones de asistencia en materia de facilitación, el apoyo en las reuniones de los grupos regionales y la ayuda para tratar otras cuestiones específicas de cada región de la OACI. En lo que respecta a la dotación de personal de esas Oficinas regionales de la OACI, la Asamblea determinó que dicha dotación debería basarse en las necesidades y dejó esa cuestión a la discreción de la Secretaría General, quien tomará en cuenta los niveles de implementación en la región.

### ***Resoluciones de la Asamblea y Declaración sobre la seguridad de la aviación***

12.64 En la nota de estudio WP/27, el Consejo propone que se revise la Resolución A39-18 para que refleje los avances en materia de seguridad de la aviación desde la última Asamblea y ofrezca una orientación sobre política de seguridad de la aviación a los Estados miembros y a la OACI para el trienio siguiente. El texto de la Resolución revisada recibió un amplio apoyo y se consideró pertinente para ser adoptada, después de lo cual sería examinada de nuevo por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación previo al 41º período de sesiones de la Asamblea.

12.65 El Comité consideró el proyecto de Declaración sobre la seguridad de la aviación, propuesto por algunos Estados miembros, incluidos los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) como medio para demostrar la voluntad política de los Estados en el sentido de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Los delegados consideraron importante que el proyecto de Declaración refleja avances importantes de los tres últimos años en el ámbito de la seguridad de la aviación, y tiene en consideración la función crítica de la OACI en el esfuerzo mundial por obtener la participación de la comunidad de la aviación civil internacional para continuar mejorando la seguridad de la aviación.

12.66 Al finalizar su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité convino en presentar para su adopción en la Plenaria la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, revisada, tomando en consideración los comentarios recibidos. El Comité también expresó su agradecimiento a Sudáfrica por haber dirigido el grupo de redacción de “Amigos del presidente” que recibió el encargo del Comité de perfeccionar el texto de la Declaración mundial sobre seguridad de la aviación, que ahora sustituye a la Declaración anterior adoptada durante el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (2010). La nueva declaración se encuentra a continuación de la Resolución A40-12/2 como Resolución A40-12/3.

#### **Resolución A40-12/2: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

*Considerando* que en la Resolución A39-18 la Asamblea decidió adoptar en cada período de sesiones una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación; y

*Considerando* que la Asamblea ha examinado las propuestas del Consejo para enmendar la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación contenida en la Resolución A39-18, Apéndices A a H inclusive, y que ha enmendado la declaración a fin de recoger las decisiones que se tomaron en el 40º 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 seguridad de la aviación, según están formulados al clausurarse el 40º 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 seguridad de la aviación; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-18.

## 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 el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los artefactos explosivos ocultos, los ataques a la parte pública, los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS), otros sistemas de misiles tierra-aire, las amenazas químicas, los ataques con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), la explotación del sistema de carga aérea con fines terroristas, los ciberataques y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, incluyendo particularmente la creciente amenaza interna, 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* la Declaración sobre seguridad de la aviación adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea;

*Recordando* los Comunicados conjuntos emitidos por las Conferencias conjuntas de la OACI y la Organización Mundial de Aduanas (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;

*Consciente* de las Resoluciones 2309 (2016), 2395 (2017) y 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR) sobre Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas;

*Reconociendo* que las consultas mundiales e iniciativas de divulgación a escala mundial con los Estados miembros para elaborar y refinar los elementos del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) llevaron a la adopción del Plan por parte del Consejo en noviembre de 2017;

*Reconociendo* el firme apoyo al (GASeP) y los permanentes esfuerzos de los Estados para aplicarlo desde que fue aprobado para su implantación;

*Reconociendo* la importancia de que tanto la OACI como los Estados miembros pongan en práctica y fomenten prácticas mundiales de seguridad adecuadas, centradas en los riesgos y proporcionales a la amenaza;

*Consciente* de las hojas de ruta regionales adoptadas en las Conferencias regionales sobre seguridad de la aviación celebradas en Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia entre 2017 y 2018; y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia; y

*Recordando* la importancia de que los Estados tengan una visión integradora de la seguridad de la aviación y otras disciplinas de la aviación, que mantengan una coordinación eficaz entre los diferentes organismos para garantizar que se tenga en cuenta toda la información pertinente y que se evalúen las consecuencias de toda medida tomada en el marco de las actividades de la aviación civil, particularmente en el ámbito de la seguridad operacional.

*La Asamblea:*

1. *Condena enérgicamente* todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, quienquiera que sea el autor y cualquiera que sea el motivo por el 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 ataque a aeropuertos civiles con misiles balísticos o drones y 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 quienes financian a 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 y asegure que esta tarea se lleve a cabo con el más alto grado de eficiencia y capacidad de reacción;
7. *Exhorta* a la OACI y sus Estados miembros a que implementen las UNSCR 2309, 2395 y 2396 de acuerdo con sus respectivas competencias y a que demuestren colectivamente el liderazgo mundial de la OACI para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita;
8. *Reconociendo* la función de liderazgo de la OACI en materia de seguridad de la aviación, solicita al Consejo que garantice la sostenibilidad a largo plazo del programa de seguridad de la aviación de la Organización dentro del contexto del Presupuesto del Programa regular;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de seguridad de la aviación de la Organización adicionales a aquellas presupuestadas en el marco del programa regular con contribuciones voluntarias en forma de recursos humanos y financieros;
10. *Expresa su reconocimiento* al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación por haber preparado en forma expedita el GASEP y haber presentado el Plan al Consejo para su aprobación en consulta con los Estados miembros;

11. *Encarga* al Consejo que considere las lecciones aprendidas de la implementación del GASeP al introducir mejoras en el Plan, asegurándose de que refleje metas y objetivos claros y colectivos en materia de seguridad de la aviación y esté respaldado por indicadores concretos y commensurables 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

12. *Insta* a todos los Estados miembros a participar activamente en iniciativas mundiales y regionales dirigidas a lograr los fines, objetivos, metas y prioridades nacionales y regionales del GASeP.

## 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)<sup>1</sup>, 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)<sup>2</sup>, a que pasen a ser partes en dichos Convenios.

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

<sup>1</sup> El *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) entró en vigor en 2018.

<sup>2</sup> Las listas de los Estados Partes en instrumentos jurídicos de seguridad de la aviación figuran en [www.icao.int](http://www.icao.int) bajo "ICAO Treaty Collection" (Colección de Tratados de la OACI).

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 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 interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando a tal efecto las disposiciones legales o tratados correspondientes—y concertando acuerdos apropiados que dispongan 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 internamente;

*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 efectiva 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 extenso 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 la integración de una sólida cultura de seguridad en todo el personal de todos los niveles, tengan o no funciones de seguridad, es imprescindible para el desarrollo y la sostenibilidad de condiciones efectivas de seguridad; y

*Considerando* que la tecnología, la innovación en los procesos y la instrucción adecuada 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 centradas en el riesgo que sean efectivas y operacionalmente viables para prevenir los 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. *Insta* al Consejo a que adopte normas para fortalecer la respuesta ante la amenaza interna;
3. *Insta* a todos los Estados a que, de manera individual y en colaboración con otros Estados, adopten todas las medidas posibles para la prevención de actos de interferencia ilícita, en particular, aquellas exigidas o recomendadas por el Anexo 17 y las recomendadas por el Consejo;

4. *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;

5. *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) 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;

6. *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;

7. *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;

8. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria a que den pasos concretos para elaborar y organizar programas de sensibilización y fomento de una cultura de la seguridad en el personal de la aviación y concientizar al público para enfrentar mejor la amenaza interna, y a que ejecuten esos programas en asociación con todas las partes interesadas del ámbito de la aviación;

9. *Alienta* a los Estados miembros y organizaciones de la industria que invierten en la formulación de estrategias de ciberseguridad a que sigan desarrollando una estrategia global de ciberseguridad y mecanismos para identificar y gestionar los riesgos, incluyendo el intercambio de información adecuada de ciberseguridad;

10. *Alienta* a los Estados miembros a que ejerzan una vigilancia efectiva de todos los aspectos de su régimen de seguridad de la aviación para cerciorarse de que las medidas de seguridad se apliquen de forma eficaz y sostenible.

11. *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 adecuadas que se centren en los riesgos y sean proporcionales a la amenaza, eficaces, eficientes, de niveles múltiples, 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) 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 resiliente;
  - ii. la aplicación efectiva y sostenible 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, cuando corresponda;
  - 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;
- f) considerar el posible uso indebido de los RPAS y aplicar medidas de seguridad a fin de prevenir su uso en actos de interferencia ilícita;
- g) garantizar que se lleven a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos para la aviación civil en dentro de sus respectivos territorios y del espacio aéreo situado sobre ellos, y que los Estados proporcionen oportunamente información a las partes interesadas pertinentes respecto de todos los posibles riesgos para la aviación civil;
- h) 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, dentro de lo posible, la creación de vulnerabilidades por 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;
- i) garantizar la protección de la aviación civil contra los ciberataques y las ciberamenazas; y
- j) hacer frente al riesgo interno planteado por la explotación del personal y su acceso privilegiado a zonas seguras e información delicada de seguridad.

12. *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) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), 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;

13. *Exhorta* a los Estados miembros a respaldar y contribuir con la labor de la OACI de elaboración y aplicación de una norma de PNR en consonancia con la UNSCR 2396;

14. *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 textos de orientación y la divulgación de información clara, oportuna y de fácil acceso para el público viajero;

15. *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;

16. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que:

- a) asegure que las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* y del Anexo 9 — *Facilitación* sean compatibles y se complementen;
- b) 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;
- c) continúe apoyando la labor del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación a la hora de hacer frente a las amenazas nuevas y existentes para la aviación civil, y elaborando las medidas preventivas adecuadas;
- d) 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, en cumplimiento de los requisitos del Anexo 17, 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
- e) continúe ocupándose de otras amenazas y riesgos, incluidas las ciberamenazas 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;

17. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que actualice y enmiende a intervalos apropiados el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y elabore nuevos textos de orientación 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;

18. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General y al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para que garanticen el examen y la actualización periódicos de la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* (Doc 10108) de la OACI, 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;

19. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría 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

20. *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

### **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 A39-18, 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 normas del Anexo 17 — *Seguridad* y las normas del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;

*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;

*Considerando* que los resultados de las auditorías del Enfoque de observación continua del USAP (USAP-CMA) constituyen una importante aportación para comprender la situación de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y nacional, y que el GAsEP depende de los datos compilados por el USAP-CMA para evaluar si los Estados están alcanzando los niveles de seguridad establecidos;

*Reconociendo* que la ejecución efectiva de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las auditorías 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 las preocupaciones significativas 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* que la plena implantación del USAP-CMA se inició el 1 de enero de 2015;

*Recordando* que el 39º 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 USAP han demostrado ser de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución;
2. *Expresa su agradecimiento* a los Estados miembros por su cooperación en el proceso de auditoría y por ofrecer expertos en seguridad para que obtengan la certificación de auditores USAP y presten servicios de corto plazo en la realización de auditorías, así como expertos a largo plazo para que se desempeñen como jefes de los equipos de auditoría de USAP;
3. *Pide* al Consejo que garantice la continuación del USAP-CMA y supervise sus actividades, observando la capacidad de los Estados de implantar sus sistemas de seguridad de la aviación de manera sostenible, el cumplimiento de las normas de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación, y la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados;
4. *Toma nota* de la labor realizada por la Secretaría de la OACI en consulta con los Estados miembros para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA;
5. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que instaure mejoras destinadas a asegurar una misma interpretación de las normas del Anexo 17, un enfoque más operativo del programa USAP-CMA para resolver las deficiencias graves de manera oportuna; que aplique un enfoque centrado en los riesgos para determinar las prioridades de auditoría y asegurar así la efectiva notificación del cumplimiento por parte de los Estados de los objetivos de seguridad pertinentes con un enfoque centrado en los riesgos y los resultados; y que evalúe la aplicación de dichas mejoras;

6. *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 preocupaciones significativas de seguridad de la aviación;
7. *Insta* a todos los Estados miembros a brindar pleno apoyo a la OACI:
  - a) firmando el Memorando de acuerdo relativo al USAP-CMA;
  - b) aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización en coordinación con los Estados pertinentes;
  - c) facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA;
  - d) preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiere; y
  - e) preparando y presentando un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante las actividades del USAP-CMA;
8. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo del USAP disponiendo que se incorporen los requisitos financieros de todas sus actividades en el Presupuesto del Programa regular a la brevedad y en la medida de lo posible;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a dar a conocer, según corresponda 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
10. *Pide* que el Consejo informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP-CMA.

## APÉNDICE E

### **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 utilice la influencia de la Organización para promover esfuerzos en todo el mundo por parte de los Estados y otras entidades de la aviación para proporcionar de manera coordinada 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. *Encarga* al Consejo que le solicite a la Secretaria General garantizar que las contribuciones recibidas para el ISD-SEC se destinen exclusivamente a actividades relacionadas con el ISD-SEC;
4. *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;
5. *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;
6. *Invita* a los Estados miembros a que también consideren solicitar asistencia de otras organizaciones internacionales y regionales para satisfacer sus requisitos en materia de asistencia técnica dimanantes de la necesidad de proteger la aviación civil internacional;
7. *Insta* a los Estados miembros y organizaciones a compartir con la OACI la información sobre sus programas y actividades de asistencia, a fin de promover la utilización eficiente y eficaz de los recursos;
8. *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;
9. *Encarga* al Consejo que pida a la Secretaria General que vigile y evalúe la calidad y eficacia de los proyectos de asistencia de la OACI y brinde informes regulares sobre el uso de los recursos monetarios y en especie y sobre el efecto observable de tales contribuciones;
10. *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;
11. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que actualice y 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;
12. *Insta* a los Estados miembros a que contribuyan a las iniciativas de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI;
13. *Pide* al Consejo que encargue a la Secretaria General que supervise, desarrolle, promueva, apoye y reevalúe periódicamente la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de la OACI a fin de garantizar que se mantengan los niveles de instrucción y cooperación adecuados; e
14. *Insta* a los Estados miembros a utilizar los ASTC de la OACI para la instrucción en seguridad de la aviación.



## APÉNDICE F

### **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 comercial 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 Secretaría 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 G

### **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 Lucha contra el Terrorismo (OLCT) 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 (CAAC), a la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), 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.

---

### **Resolución A40-12/3: Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación**

La Asamblea, *reconociendo* la necesidad de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo ante la persistencia de la amenaza a la aviación civil desde la Declaración sobre seguridad de la aviación del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se manifiesta entre otros hechos en el sabotaje al vuelo 7K9268 de Metrojet el 31 de octubre de 2015 y del vuelo DA0159 de Daallo Airlines el 2 de febrero de 2016 y los ataques armados en el aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016 y el aeropuerto Ataturk de Estambul el 28 de junio de 2016; *consciente* de la importancia de la Resolución 2309 que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó el 22 de septiembre de 2016 y de la elaboración del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) que obtuvo el respaldo del Consejo de la OACI el 15 de noviembre de 2017; y *tomando nota* con agradecimiento de las conferencias regionales de seguridad de la aviación auspiciadas por Egipto, Panamá, Portugal y Tailandia para fomentar la implementación del GASeP y de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en 2018, *insta* a los Estados miembros y a los interesados a tomar las siguientes medidas para reforzar la seguridad y profundizar la cooperación internacional para hacer frente a las amenazas que atentan contra la aviación civil:

- 1) redoblar los esfuerzos por cumplir las resoluciones 2309, 2341, 2395, 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas según sus respectivos ámbitos, afirmando el liderazgo mundial de la OACI para proteger a la aviación civil de los actos de interferencia ilícita;
- 2) crear conciencia de las amenazas y riesgos a la aviación civil a través del intercambio de información entre Estados y con los interesados y la referencia constante a la *Declaración del contexto mundial de riesgo* (Doc 10108) que elabora la OACI;
- 3) reforzar y fomentar la elaboración, adopción e implementación efectivas de las normas y métodos recomendados de la OACI, en particular los del Anexo 17 — *Seguridad*;
- 4) continuar generando y compartiendo enfoques nuevos e innovadores que sirvan para fortalecer la seguridad de la aviación y hacer frente a las amenazas y riesgos conocidos y los emergentes;
- 5) asegurar que se lleve rápidamente a la práctica la Resolución A40-12/2 de la Asamblea, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*;

- 6) tomar medidas prácticas para promover una cultura de seguridad y programas de concientización sobre la seguridad en asociación con todas las partes del medio de la aviación;
- 7) fomentar la coordinación y cooperación efectivas entre la seguridad de la aviación y otras disciplinas para abordar la seguridad de la aviación, la facilitación y las cuestiones de seguridad operacional de una manera integrada y coordinada que redunde en sistemas de aviación nacionales y mundiales sólidos;
- 8) participar activamente en las iniciativas mundiales y regionales dirigidas a alcanzar los objetivos y metas del GAsEP y sus ambiciones en términos de metas y prioridades a nivel nacional y regional, y compartir con la OACI lo que de esas experiencias se vaya aprendiendo;
- 9) disponer que se implementen efectivamente las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación;
- 10) cumplir las obligaciones relacionadas con el uso de la información anticipada sobre pasajeros (API) y los registros de nombres de los pasajeros (PNR), con pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas, conforme a los objetivos de las Resoluciones 2396 y 2482 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
- 11) proporcionar asistencia técnica a los Estados que la necesiten, ya sea con financiamiento, creación de capacidad o acceso a la tecnología para dar respuesta de manera sostenible y efectiva a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación civil, en cooperación con otros Estados, organizaciones internacionales y la industria, en concordancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás*;
- 12) apoyar a la Organización en sus esfuerzos por desarrollar aún más su cooperación y coordinación con otros organismos de la ONU y otras organizaciones internacionales pertinentes para contribuir al fortalecimiento de las acciones en pro de la seguridad de la aviación mundial;
- 13) participar más y comprometerse activamente para acrecentar la capacidad y los medios de la Organización para dar respuesta eficaz a las amenazas y riesgos que enfrenta la aviación mundial con acciones tales como dar prioridad a las cuestiones de seguridad de la aviación tanto en la Sede como en las Oficinas regionales; y
- 14) apoyar el trabajo de las Oficinas regionales de la Organización para promover el desarrollo de la seguridad de la aviación y la colaboración entre los Estados miembros y las partes interesadas.

### **Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua**

13.1 En su cuarta sesión, el Comité Ejecutivo consideró el tema de la ejecución, las novedades y la evolución del enfoque de observación continua de los programas universales de auditoría, basándose en el *Informe sobre la evolución del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (A40-WP/11)*, el informe sobre la *Ejecución de los programas de auditoría bajo el Enfoque de observación continua (CMA) de la OACI (A40-WP/23)*, y el *Informe del examen del alcance y la metodología del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) (A40-WP/32)* presentados por el Consejo.

## **Análisis**

### *Ejecución del enfoque de observación continua (CMA) de los programas de auditoría de la OACI*

13.2 El Comité tomó nota con satisfacción de la ejecución del CMA del USOAP y del CMA del USAP durante el trienio 2016-2018, e instó a los Estados a que continuaran con su compromiso pleno y su apoyo a los programas de auditoría. El Comité reconoció la coordinación establecida entre los programas y pidió reforzar la sinergia y el intercambio de las mejores prácticas y lecciones aprendidas.

### *Evolución del CMA del USOAP*

13.3 El Comité reconoció la relevancia del CMA del USOAP, las mejoras en la seguridad operacional que éste genera y su evolución, con el cronograma correspondiente propuesto en la nota A40-WP/11, dirigida a mantener la posición del CMA del USOAP como sistema mundial de observación de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y de investigación de accidentes e incidentes de aviación de los Estados miembros de la OACI, así como de su avance en la implementación de los programas estatales de seguridad operacional. El Comité tomó nota del trabajo realizado por el Grupo de expertos para el examen estructurado del USOAP-CMA (GEUSR) y de la situación de implementación de sus recomendaciones. Se reconoció que el Grupo asesor ad hoc del CMA del USOAP (USOAP-AG), establecido por el Consejo, era un medio para realizar otra vertiente de trabajo en la evolución del CMA del USOAP. También se tomó nota de las medidas tomadas por la OACI para mejorar su organización interna a fin de apoyar la evolución del programa, y su operación efectiva, eficiente y sostenible. El Comité expresó interés en las tres líneas de trabajo relacionadas con la evolución del CMA del USOAP. Se señaló al Comité que se rendiría informe del avance del trabajo en el Informe anual del Consejo y posiblemente en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional prevista para 2021.

13.4 El Comité respaldó la nota A40-WP/114 presentada por Finlandia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>3</sup>, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>4</sup>, EUROCONTROL y Nueva Zelandia, que pedía que el CMA del USOAP evolucionara hacia un sistema de observación dinámico, con capacidad de respuesta y basado en los riesgos y sólido, y proponía para consideración ciertos aspectos de alto nivel para su evolución futura. Entre estos aspectos se incluyen bases de datos, interacción e interfaces con otros programas, y las técnicas y los métodos de auditoría aplicados. La Secretaría comunicó al Comité que algunas de las áreas de interés para la evolución se están adelantando con la implementación de las recomendaciones del GEUSR y actividades organizacionales, incluyendo planificación de actividades, indicadores e instrucción, así como con el marco en línea del USOAP, bases de datos y herramientas.

13.5 El Comité apoyó la nota A40-WP/133, presentada por Australia y Nueva Zelandia, con la coautoría de Singapur, Reino Unido y Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, en que se respaldaba la evolución del CMA del USOAP y se proponía acelerar la implementación de las recomendaciones del GEUSR, dando prioridad a las recomendaciones del Grupo A (revisión estructurada de las preguntas del protocolo (PQ) y del Grupo B (PQ prioritarias)). El Comité tomó nota de que la Secretaría había desarrollado un plan de acción detallado, que coincide con el cronograma presentado en la nota A40-WP/11 que incluye cada grupo de recomendaciones del GEUSR, y de que la ejecución de este plan se refleja en el presupuesto que se presentó a la Asamblea para aprobación.

---

<sup>3</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

<sup>4</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

13.6 En la nota A40-WP/259, Venezuela presentaba información sobre el seguimiento y control de sucesos que pueden ayudar a identificar mejoras en materia de seguridad operacional. El Comité tomó nota de la información y pidió a la Secretaría que transmitiera esta información a los grupos de expertos pertinentes para someterla a su consideración.

13.7 El Comité examinó la nota A40-WP/324, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se apoyaba la evolución del CMA del USOAP y se presentaban mejoras para reforzar el programa. El Comité tomó nota de que las propuestas para que las PQ tradicionales sean objetivas en lugar de prescriptivas y para mejorar las sinergias entre los Coordinadores nacionales de observación continua (NCCM), podían aportar beneficios a todos los Estados miembros, aunque reconoció que las propuestas están siendo analizadas teniendo en cuenta la aplicación de las recomendaciones del GEUSR, en particular las de los Grupos A, B, E y F. El Comité también observó que las PQ se someten a un proceso exhaustivo de elaboración que abarca una amplia coordinación dentro de la Secretaría para reflejar los objetivos de las disposiciones adoptadas sobre las que los Estados ya han sido consultados. Asimismo, el Comité recomendó que los Estados sigan formulando comentarios acerca de las PQ en apoyo de su mejoramiento permanente.

13.8 Brasil presentó la nota A40-WP/326, en la que ponía de relieve los beneficios de la autoevaluación USOAP y de la evaluación por homólogos y compartía su experiencia al respecto. El Comité tomó nota de los beneficios de esos tipos de evaluaciones y alentó a los Estados a participar en evaluaciones por homólogos y a promoverlas, especialmente a escala regional, con miras a mejorar los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Tomó nota, asimismo, de que con la aplicación de las recomendaciones del GEUSR, los Estados dispondrían de más orientación y material de instrucción sobre las autoevaluaciones como apoyo a estos tipos de iniciativas de los Estados, dando así respuesta a la decisión b) de la nota en cuestión. Los beneficios de estas iniciativas y de una mejor orientación y un mayor material de instrucción se reflejarán en los resultados del USOAP, gracias a los esfuerzos de los Estados por mantener actualizadas sus autoevaluaciones.

13.9 El Comité examinó la nota A40-WP/337, presentada por la República Dominicana, en la que se solicitaba que se considerara la certificación de un “porcentaje de aeródromos” como suficiente para que las PQ conexas se calificaran como satisfactorias, en lugar de la práctica actual de exigir que se certifiquen todos los aeródromos. El Comité tomó nota de que, en el Anexo 14 — *Aeródromos*, se requiere que todos los aeródromos internacionales se certifiquen. Asimismo, el Comité observó que identificar el porcentaje de aeródromos certificados que resultaría apropiado y que se requiere para satisfacer el requisito de la norma, pondría en tela de juicio los principios de universalidad y uniformidad dado que ciertos Estados tienen un solo aeródromo, en tanto que otros poseen cientos.

13.10 El Comité examinó la nota A40-WP/433, presentada por Qatar, en la que se proponía que el USOAP realizara actividades de manera independiente para evaluar las capacidades de un Estado para realizar investigaciones de accidentes o incidentes de aeronave y que los resultados estadísticos se presentaran separadamente de los resultados de las otras áreas. El Comité tomó nota de que la evaluación de las capacidades de los Estados en esta área se determina utilizando un conjunto de PQ concebido para este propósito y que los resultados pueden obtenerse a través de iSTARS o del marco en línea (OLF) del USOAP. Se señaló al Comité que la información de la nota de estudio se tendrá en consideración para mejorar la visibilidad de los resultados del área técnica en las herramientas de notificación del USOAP y se recomendó que la información se proporcione a los grupos de expertos pertinentes para su consideración.

13.11 Perú presentó la nota A40-WP/438, apoyada por Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela, para compartir su experiencia. En dicha nota se solicitaba el apoyo de los Estados para desarrollar un marco regional de cooperación y colaboración con el objeto de abordar problemas de seguridad operacional y riesgos, y solicitó a la Asamblea que evaluara mecanismos alternativos de medición

de la implementación efectiva para que los resultados se encuentren actualizados de manera más oportuna una vez que los Estados han cumplido sus planes de acción. El Comité tomó nota de que con las recomendaciones del GEUSR ya se crearon nuevos mecanismos y oportunidades para que los Estados determinen en qué estado se encuentran sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y validen las medidas correctivas tomadas para subsanar las deficiencias.

13.12 El Comité examinó la nota A40-WP/439, presentada por Perú y apoyada por Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela. En la nota se proponía mejorar la estandarización de los criterios de los auditores USOAP en materia de aeronavegabilidad encargados de la revisión de la cualificación y experiencia de los inspectores de aeronavegabilidad que reciben delegación de poderes mediante un acuerdo firmado por un Estado con otros Estados de su región. El Comité observó que la información proporcionada en la nota de estudio se utilizaría al actualizar en forma regular las herramientas USOAP, y serviría tanto para mejorar la instrucción de los auditores, como para perfeccionar las evaluaciones de las tareas realizadas por las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional en nombre de los Estados; asimismo, se esperaba que estas medidas mejoraran la estandarización.

13.13 Venezuela presentó la nota A40-WP/440, apoyada por Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay. En la nota se compartían desafíos y estrategias, en lo que respecta a la integración sostenible de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional en los programas estatales de seguridad operacional (SSP), que deberían considerarse al elaborar y aplicar el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y en las actividades, para lograr una implementación efectiva. El Comité pidió que se transmitiera esta información a los grupos de expertos pertinentes para someterla a su consideración.

13.14 Perú presentó la nota A40-WP/448, apoyada por Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela, en la que compartía su experiencia en las actividades USOAP en curso. Se proponían dos mecanismos: uno que permita evaluar la eficiencia de las auditorías USOAP y otro que para validar las mejoras logradas por los Estados en el área de la seguridad operacional para las cuales no se tiene prevista ninguna actividad USOAP. Con respecto al primer mecanismo, el Comité observó que el USOAP está certificado con la norma ISO 9001 que permite evaluar los comentarios de los Estados sobre la experiencia de las auditorías. Estos comentarios y otras fuentes de información alimentan las mejoras continuas del CMA del USOAP. El Comité tomó nota, además, de que la decisión c) de la nota en cuestión se atiende en el marco de la aplicación de las recomendaciones del GEUSR a las que se hace mención en la nota A40-WP /11.

13.15 El Comité respaldó la nota A40-WP/463, presentada por Perú con el apoyo de Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela. En la nota se incluían las observaciones que se han encontrado en la resolución del cuestionario para el análisis de brechas disponible en la aplicación iSTARS y durante el desarrollo de las PQ para la implementación del SSP. El Comité fue informado acerca de que en el marco del CMA del USOAP se concibió y se está aplicando un plan para evaluar y medir la implementación efectiva de los SSP. En el plan se incluye la elaboración de PQ para el SSP. El conjunto inicial de estas PQ se publica en el OLF y se complementará con un modelo de madurez y la orientación conexas que se aplicarán a cada PQ. El conjunto completo de las PQ para el SSP que incluye el modelo de madurez y la orientación quedará terminado e integrado plenamente en enero de 2021 en el OLF para las autoevaluaciones y las actividades de seguimiento. Será necesario enmendar las aplicaciones de iSTARS con base en la evolución del CMA del USOAP. El Comité recomendó que la información se proporcione a los grupos de expertos pertinentes para su consideración, y que se respalde, si procede, la elaboración de los correspondientes textos de orientación.

13.16 En resumen, el Comité respaldó las medidas emprendidas por la OACI para hacer evolucionar el CMA del USOAP y garantizar su gestión eficaz y eficiente y su operación sostenible. Tomó nota del estado de aplicación de las recomendaciones del GEUSR, que ya cubren algunas iniciativas planteadas por la Asamblea. El Comité también respaldó el trabajo futuro que se llevará a cabo próximamente en el marco del USOAP-AG como lo pidió la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13, 2018), las mejoras organizativas y el calendario para la evolución del CMA del USOAP, de acuerdo con el resumen de las secciones 2.2, 2.3 y 2.4 y el Apéndice B de la nota A40-WP/11. El Comité convino en recomendar que todas las propuestas relacionadas con el USOAP bajo esta cuestión del orden del día y que aún no se considerado en las recomendaciones del GEUSR o las mejoras organizativas de la OACI, debían compartirse con los grupos de expertos apropiados para someterlas a su consideración.

13.17 La Comisión convino en presentar, para su adopción por la Plenaria, la siguiente resolución que sustituye a la Resolución A37-5 de la Asamblea.

**Resolución 13/1: El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

*Considerando* que el objetivo principal de la Organización sigue siendo garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización en relación con todas las cuestiones cuando tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que la vigilancia de la seguridad operacional, y la seguridad operacional de la aviación civil en general, es responsabilidad de los Estados miembros tanto colectiva como individualmente, y que depende también de la colaboración activa de la OACI, los Estados miembros, la industria y todas las partes interesadas en la implementación del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

*Considerando* que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente los problemas significativos de seguridad operacional (SSC) detectados en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);

*Considerando* que la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2010 (HLSC 2010) hizo recomendaciones para que la OACI elabore criterios para el intercambio de información sobre las SSC con las partes interesadas y determine de qué forma podría ponerse esa información en conocimiento del público para permitirle tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;

*Considerando* que la HLSC 2010 hizo recomendaciones para que la OACI concertara nuevos acuerdos y enmendara los acuerdos existentes relativos al intercambio de información confidencial sobre seguridad operacional con entidades y organizaciones internacionales, a fin de reducir la carga que ocasionan a los Estados las auditorías e inspecciones repetitivas, y disminuir la duplicación de las actividades de supervisión;

*Considerando* que la Decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) formuló recomendaciones que fueron aceptadas por el Consejo para continuar la evolución de la metodología, procesos y herramientas del USOAP y para garantizar que la función de observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y actualizada;



*Recordando* que el 32º período de sesiones de la Asamblea resolvió que se creara un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que comprendiera auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la vigilancia de la seguridad operacional, que habría de realizar la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su 39º período de sesiones, dispuso que la OACI estableciera un grupo independiente a fin de realizar un examen estructurado para determinar los ajustes necesarios en el CMA del USOAP con miras a que el programa siguiera evolucionando y fortaleciéndose, teniendo en cuenta la estrategia de seguridad operacional en evolución de la OACI y los avances de los Estados en el cumplimiento del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, en particular los requisitos relativos a los SSP, y que el Consejo aceptó las recomendaciones resultantes de dicho examen, con ciertas salvedades, para seguir haciendo evolucionar el CMA del USOAP;

*Considerando* que la implantación del USOAP ha sido un logro importante para la seguridad operacional de la aviación, que ha permitido cumplir con éxito el mandato otorgado por las Resoluciones A32-11 y A35-6 y ha facilitado la evaluación de las capacidades de vigilancia de los Estados miembros y la identificación de las áreas que deben mejorarse;

*Recordando* que en la Resolución A33-8 de la Asamblea se pidió al Consejo que asegurara la viabilidad financiera a largo plazo del USOAP, incluyendo paulatinamente todas sus actividades en el presupuesto del Programa regular;

*Recordando* los objetivos del USOAP, que busca asegurar que los Estados miembros cumplan adecuadamente con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la continuación del USOAP para que abarque todas las disposiciones de los Anexos relacionadas con la seguridad operacional es fundamental para promover la aplicación adecuada de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional;

*Reconociendo* que la Secretaria General ha tomado las medidas apropiadas para el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de la calidad para supervisar y evaluar la calidad del programa;

*Reconociendo* que la ejecución eficaz de los planes de acción de los Estados es esencial para aumentar la seguridad operacional global de la navegación aérea mundial;

*Reconociendo* las contribuciones para reforzar la seguridad operacional que resultan de las auditorías, inspecciones, exámenes, evaluaciones y valoraciones llevados a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) de la Unión Europea, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Comisión Europea (CE), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

*Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información de seguridad operacional son unos de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

*Reconociendo* que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) desempeñan un papel importante en el CMA del USOAP y que, siempre que corresponda, se entenderá que la palabra “Estados” que figura a continuación incluye a las RSOO en las que exista un marco legal facilitador propicio;

*La Asamblea:*

1. *Expresa su reconocimiento* a la Secretaria General por el éxito logrado en la implementación del Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP;
2. *Encarga* a la Secretaria General que continúe la evolución del CMA del USOAP hacia un programa más basado en la evidencia, que tenga en cuenta los riesgos y se oriente a los resultados, y que se aplique de modo universal para evaluar la eficacia y sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, así como el progreso de los Estados en el cumplimiento de los requisitos de gestión de la seguridad operacional, en particular de los programas estatales de seguridad operacional (SSP);
3. *Encarga* a la Secretaria General que implemente las mejoras organizacionales necesarias para gestionar con éxito los cambios generados por la evolución a largo plazo del programa, en concordancia con las recomendaciones del GEUSR según lo convenido por el Consejo, y de la AN-Conf/13;
4. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP siga manteniendo como elementos básicos las disposiciones clave relativas a la seguridad operacional que figuran en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Anexo 14 — *Aeródromos* y Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*;
5. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que el CMA del USOAP cumpla con los principios de independencia, universalidad, normalización y transparencia, entre otros, para fortalecer aún más la aceptación mundial del programa y de sus resultados;
6. *Encarga* a la Secretaria General que siga asegurando el mantenimiento del mecanismo de garantía de la calidad establecido para supervisar y evaluar la calidad del programa, así como la transparencia de todos los aspectos del proceso de observación continua;
7. *Encarga* a la Secretaria General que, de acuerdo con los procedimientos establecidos de intercambio de información sobre la seguridad operacional, siga compartiendo información sobre las SSC con las partes interesadas y con el público para permitirles tomar decisiones fundadas sobre la seguridad operacional del transporte aéreo;
8. *Encarga* a la Secretaria General que ponga toda la información relativa a la vigilancia de la seguridad operacional generada por el CMA del USOAP a disposición de todos los Estados miembros a través del sitio web de acceso restringido de la OACI;
9. *Encarga* a la Secretaria General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el CMA del USOAP y los programas de auditoría de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación con el objeto de compartir información de seguridad operacional de carácter confidencial con el fin de reducir la carga para los Estados que ocasionan las auditorías o inspecciones repetitivas, y para reducir la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para incrementar la eficiencia del CMA del USOAP;
10. *Encarga* a la Secretaria General que siga facilitando el intercambio de información crítica para la seguridad operacional con los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas, utilizando sitios web seguros apropiados;

11. *Insta* a todos los Estados miembros a que apoyen a la OACI en la evolución del CMA del USOAP y, en el caso de aquellos que puedan hacerlo, a que adscriban a funcionarios técnicos cualificados y experimentados a la OACI a largo o corto plazo, a fin de permitir que la Organización continúe desarrollando con éxito el programa;

12. *Insta* a todos los Estados miembros a que presenten oportunamente a la OACI y mantengan actualizada toda la información y documentación solicitada por la OACI, para garantizar el desarrollo efectivo del CMA del USOAP;

13. *Insta* a todos los Estados miembros a que cooperen con la OACI y, en la medida de lo posible, acepten las actividades del CMA del USOAP, comprendidas las auditorías, misiones de validación, actividades de validación fuera de la sede y evaluaciones de la implementación de los SSP, con el fin de facilitar el buen funcionamiento del CMA del USOAP;

14. *Insta* a todos los Estados miembros a ejecutar planes de medidas correctivas en respuesta a las constataciones determinadas en el curso de las actividades del CMA del USOAP;

15. *Insta* a todos los Estados miembros a intercambiar con los demás Estados miembros información crítica de seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;

16. *Alienta* a los Estados miembros a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;

17. *Recuerda* a los Estados miembros la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

18. *Encarga* al Consejo que priorice el trabajo sobre la evolución del CMA del USOAP y procure que el programa cuente con recursos humanos y financieros adecuados, y que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la evolución y el rendimiento del CMA del USOAP; y

19. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A37-5.

13.18 Se tomó nota de las notas de información presentadas por Bolivia (A40-WP/435) y la República de Corea (A40-WP/447).

#### *Examen del alcance y la metodología del CMA del USAP*

13.19 El Comité reconoció el excelente trabajo realizado por el Grupo de estudio de la Secretaría (SSG) sobre el CMA del USAP, como figura en la nota WP/32, comprendidas las 26 recomendaciones elaboradas para el mejoramiento del programa. Se señaló que estas recomendaciones deberían concentrarse en la aplicación operacional de las normas del Anexo 17 y deberían implementarse lo antes posible, fortaleciéndose de este modo la confianza en el sistema de seguridad de la aviación internacional e incrementándose el cumplimiento local, regional y mundial de las normas del Anexo 17. Al respecto, se encargó al Consejo priorizar las recomendaciones propuestas y garantizar la asignación de recursos suficientes al USAP. El CMA del USAP también debería tomar en cuenta las mejores prácticas pertinentes de los Estados y la industria.

13.20 En la nota A40-WP/187, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en nombre de sus 54 Estados miembros, expresó sus preocupaciones en lo que respecta a la implementación del CMA del USAP, más concretamente en lo que se refiere a la metodología empleada para seleccionar a los Estados para realizar las actividades de auditoría; la escasez de jefes de equipos de auditoría, lo cual limita la implementación efectiva del programa; la conveniencia de facilitar continuamente las reevaluaciones del desempeño de los Estados en materia de seguridad de la aviación mediante el uso de un mecanismo de seguimiento tecnológico; y la necesidad de planificar programas de instrucción o talleres adicionales para coordinadores nacionales. Aun cuando muchas de estas propuestas ya se abordan en las recomendaciones contenidas en la nota WP/32, el Comité convino en que debían presentarse al SSG para un examen más a fondo. Asimismo, se señaló que, en el pasado, la creación de un OLF para el USAP similar al que usó el USOAP no se había apoyado atendiendo a consideraciones de seguridad de los datos y al volumen de trabajo que se impondría a los Estados y la Secretaría de la OACI.

13.21 En la nota A40-WP/390, Cuba expresaba sus preocupaciones en lo que respecta a la implementación del CMA del USAP y solicitaba que se aclarara mejor lo que se esperaba de los Estados mediante la impartición de cursos de instrucción mejorados sobre la metodología del programa, planes de auditoría más detallados para optimizar la preparación y coordinación de las auditorías a nivel nacional, de manera que exista una homogenización en la interpretación de las normas, y la revisión de las preguntas del protocolo del CMA del USAP para garantizar claridad y un entendimiento común entre los auditores y los auditados. El Comité convino en que el SSG debía considerar las propuestas de Cuba para seguir mejorando el programa, y en que debía alentarse el trabajo del SSG en relación con cualquier Estado que quiera contribuir con su experiencia y conocimientos.

13.22 El Comité también expresó su apoyo a la reforma y la continua mejora del programa a través de las consultas que están teniendo lugar con el SSG y pidió a los Estados que apoyen el CMA del USAP firmando el Memorando de acuerdo, aceptando las auditorías como están programadas y asignando suficientes recursos financieros y humanos para posibilitar la aplicación y evolución continua del programa, con objeto de que proporcione auditores calificados, evalúe la aplicación operacional de medidas de seguridad, subsane deficiencias graves de forma oportuna y adopte un enfoque basado en el riesgo para priorizar las auditorías.

#### **Cuestión 14: Programas de facilitación**

14.1 En su sexta sesión, el Comité Ejecutivo consideró las novedades en las áreas del Directorio de claves públicas (PKD), la estrategia relativa al Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP), el Anexo 9 — *Facilitación*, y la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación, basándose en informes del Consejo presentados en las notas WP/5, WP/6, WP/8, WP/60 y WP/61, respectivamente. Adicionalmente, Estados y observadores presentaron 11 notas: WP/127, WP/134, WP/284, WP/297, WP/301, WP/305, WP/322, WP/346, WP/389, WP/399 y WP/471. Se presentaron asimismo las siguientes notas de información bajo esta cuestión del orden del día: WP/7, WP/462, WP/509, WP/524, WP/530, WP/533 y WP/550.

14.2 El Comité Ejecutivo consideró notas de estudio bajo esta cuestión del orden del día sobre los temas siguientes:

##### *Directorio de claves públicas de la OACI*

14.3 En la nota WP/6, el Consejo describía las novedades que han tenido lugar desde el 39º período de sesiones de la Asamblea en relación con el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y propuso prioridades para el programa de trabajo del PKD y los resultados esperados durante el próximo trienio.

14.4 El Comité elogió la labor de la OACI para desarrollar el PKD y respaldó categóricamente el programa de trabajo del PKD de la OACI enunciado en la nota de estudio. Instó a todos los Estados miembros a formar parte del PKD de la OACI y a utilizarlo para validar y autenticar los pasaportes electrónicos. Una delegación puntualizó la importancia de mejorar el proceso de intercambio PKD en el marco de la estrategia TRIP de la OACI.

*Estrategia relativa al Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

14.5 En la nota WP/8, el Consejo, destacando el mandato y las actuales prioridades de la estrategia actual del TRIP de la OACI, informaba las novedades acerca del programa desde la última Asamblea. Concluía proponiendo prioridades para la estrategia TRIP y exponiendo los resultados previstos de su labor durante el próximo trienio.

14.6 Con respecto al párrafo 2.6 de la WP/8, en la que se abordaba la elaboración de la hoja de ruta para la norma sobre pasaportes electrónicos, algunas delegaciones expresaron la opinión de que tal vez la introducción de pasaportes electrónicos no era económicamente viable en el caso de determinados Estados pequeños, y el ATC considerará dichas inquietudes como parte de su trabajo al elaborar la hoja de ruta. Se introdujo una corrección de carácter técnico en el Apéndice B de la nota WP/8. Se pidió al Comité que tomara nota de la información contenida en la nota de información WP/550 de los Estados Unidos, que hacía mención del valor que aporta el Registro de nombres de los pasajeros (PNR) a la seguridad y la facilitación. Tras los debates, el Comité respaldó las prioridades propuestas para la estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados para el trienio 2020-2022, que se presentaban en el Apéndice A de la nota WP/8.

14.7 En la nota WP/301, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), presentaron un informe sobre su proyecto conjunto de identidad única “One ID”, que aspira a hacer realidad la visión de una experiencia de viaje sin papel en la que los pasajeros puedan volar de forma segura utilizando únicamente sus datos biométricos.

14.8 Con respecto a la propuesta enunciada en la nota WP/301, el Comité dio su apoyo al proyecto “One ID” (Una Identidad Digital) de la IATA, que destaca los beneficios del reconocimiento biométrico para asegurar y facilitar el procesamiento de pasajeros, y algunas delegaciones destacaron la importancia de implementar políticas sólidas para la protección de datos. Una delegación señaló a la atención de los participantes la información presentada en la nota WP/533 acerca de la cooperación binacional entre Canadá y los Países Bajos en el proyecto del Foro Económico Mundial (FEM) denominado Identidad digital del viajero confiable (KTDI).

*Anexo 9 — Facilitación*

14.9 En la nota WP/5, el Consejo informó sobre los progresos desde el 39º período de sesiones de la Asamblea de la labor de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en la elaboración de orientaciones sobre la prevención de la propagación de enfermedades causadas por mosquitos y otros vectores a través de la aviación internacional, y sobre la implementación de la Resolución A39-28. El Comité tomó nota de que la nota WP/5, *Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*, presentada bajo las cuestiones 14 y 26 se trataría bajo la cuestión 14 del orden del día.

14.10 Tras analizar la cuestión, y observando la labor que se viene realizando en este sentido, particularmente la cooperación en curso entre la OACI y la OMS, el Comité acordó someter la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria en sustitución de la Resolución A39-28:

**Resolución 14/1: Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica**

*Considerando* que el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los Estados miembros tomen medidas efectivas para prevenir la propagación de enfermedades a través de la navegación aérea;

*Considerando* que el Anexo 9 — *Facilitación* contiene disposiciones referidas a planes nacionales de acción en la aviación ante brotes de enfermedades contagiosas, desinsectación de aeronaves, implementación de los reglamentos sanitarios internacionales y las instalaciones y medios necesarios para la ejecución de medidas de salud pública, y que el *Manual de facilitación* (Doc 9957) ofrece orientación sobre desinsectación de aeronaves, medidas de salud pública y programas de facilitación;

*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;

*Considerando* que existe un mayor riesgo de transmisión mundial de enfermedades contagiosas;

*Considerando* que en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que siga colaborando 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 que:
  - a) se sumen al programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA);
  - b) participen en el Programa CAPSCA y otros programas afines que la OACI pudiera crear en el futuro;
  - c) ayuden a la OACI y la OMS a ejecutar la presente Resolución considerando las recomendaciones que se encuentran en las publicaciones y textos de orientación de la OACI, la OMS y CAPSCA;
  - d) exijan programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas lo que evitaría la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves; y
  - e) promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y mantengan dicha información actualizada;
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
4. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A39-28.

14.11 En la nota WP/60, el Consejo presentó un informe sobre los avances en el Anexo 9 — *Facilitación* desde la última Asamblea y las prioridades actuales de la labor del Programa de facilitación (FAL) en relación con el Anexo 9. En la conclusión de la nota se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados previstos para el próximo trienio.

14.12 El Comité respaldó las prioridades propuestas para el Programa FAL en relación con el Anexo 9 — *Facilitación* y los resultados esperados para el trienio 2020-2022, tal como figura en el Apéndice A de la WP/60, con un delegado que expresó reservas respecto de la posible inclusión de los SARPS del Anexo 9 sobre los aspectos relacionados con la FAL de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

14.13 En la nota WP/399, el ACI proporcionó información sobre las áreas en donde la industria de la aviación estaba trabajando en tecnologías innovadoras como la automatización y el reconocimiento biométrico, y señalaba los sectores donde las autoridades nacionales tenían importantes oportunidades para fomentar dicha innovación. A la luz de ello, sugería que podría avanzarse más eliminando la división entre la seguridad de la aviación (cubierta en el Anexo 17) y la gestión fronteriza (cubierta en el Anexo 9).

14.14 El Comité no apoyó las propuestas presentadas en la nota WP/399, y un Estado señaló en particular que no es posible separar los elementos de seguridad de los pasaportes y los procedimientos fronterizos de las características generales de los pasaportes y las fronteras que se reglamentan en el Anexo 9. Al comentar las notas de información que se suministraron, una delegación observó que la nota WP/462 incluía varias propuestas y que el tema debería considerarse en el programa de trabajo de la OACI; algunas delegaciones señalaron a la atención de los participantes el trabajo que la Unión Europea (UE) está realizando sobre PNR, como figura en la nota WP/530; y otra delegación aludió a la nota WP/509, que se refería a los SARPS del Anexo 9 sobre menores no acompañados.

*Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias*

14.15 En la nota WP/127, España, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL, señaló que es altamente conveniente reforzar la implementación de los planes para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y avanzar hacia la armonización de las prácticas de los Estados al respecto.

14.16 En la nota WP/297, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) observaba que desde que la OACI había empezado en 2001 a publicar textos de orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, el tratamiento en la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familias no se había visto reflejado en los datos recogidos por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

14.17 Respaldo las propuestas expuestas en las notas WP/127 y WP/297, el Comité convino por abrumadora mayoría en que a) debería recordarse a los Estados la Resolución A39-27 de la Asamblea, e instarlos a adoptar las medidas pertinentes para que apliquen lo antes posible las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación, y a que presten la debida consideración a los Docs 9998 y 9973 en la aplicación de tales disposiciones; b) se inste a los Estados a que, al adoptar tales medidas, incluyan instrucción psicológica adecuada y especializada para los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y para todos aquellos que participan en la prestación de asistencia a las víctimas y a sus familiares; c) debería pedirse al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, e introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 para que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y los comuniquen a la OACI Para destacar la importancia de elevar el método recomendado 8.46 a la categoría de norma, una delegación se refirió al evento paralelo celebrado en la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea en el cual los Estados alcanzaron un alto nivel de consenso para que la OACI avanzara en todo lo que pudiera ayudar a su implementación mundial, mientras que otro Estado señaló que una norma internacional semejante subrayaría el compromiso de la comunidad internacional para con las personas afectadas. Con respecto a la nota de información WP/297, ante el pedido oral de la FIVA AF, el Comité convino también en que el Consejo debía designar un día concreto del año (p. ej., el 20 de febrero) como Día internacional de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

14.17.1 Apoyando la WP/127, una delegación comentó que en el párrafo 4.1 b), la OACI debía instar a los Estados a elaborar programas integrales, y no individualizar específicamente la instrucción psicológica, con el objeto de abordar las preocupaciones fundamentales de las víctimas y sus familiares al igual que la forma en que las agencias y organizaciones podían trabajar en colaboración para responder ante tales preocupaciones. Se mencionó, asimismo, que debía haber instrucción inicial y periódica. Otra delegación señaló que la cuestión abarca distintos Anexos y debería tratarse en un grupo aparte. Apoyando esta última intervención, una organización internacional invitó a la Asamblea a tomar nota de que existe orientación del ACI en la materia, y de que ya existe el requisito de que los aeropuertos elaboren planes de respuesta ante emergencias que incluyan disposiciones sobre asistencia a las víctimas.



*Trata de personas en la aviación*

14.18 En la nota WP/305, los Estados Unidos señalaron que el personal de aviación y los pasajeros podían desempeñar un papel importante para interceptar y detener la trata de personas, si contaban con los recursos necesarios para reconocer indicadores de este delito y con la información sobre cómo denunciar sospechas de tráfico de personas ante las autoridades pertinentes. En consecuencia, se invitó a la Asamblea a apoyar una resolución que figuraba en el Anexo A de la nota, donde se destacaba el papel de la aviación en la lucha contra la trata de personas y se alentaba a la OACI a que continuara asistiendo a los Estados con sus medidas de lucha contra la trata de personas.

14.19 El Comité acordó someter, para su adopción por la Plenaria, la siguiente resolución:

**Resolución 14/2: Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra el tráfico de personas**

*Considerando* que el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, adoptado en noviembre de 2000 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y vigente a partir del 28 de enero de 2004, establece un marco internacional y ha sido ratificado por la mayoría de los países;

*Considerando* que la Circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos sobre Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas publicada en mayo de 2018 subraya el importante papel que cumple la aviación internacional en la lucha contra la trata de personas;

*Considerando* que brindar instrucción al personal de atención al público y al resto del personal de aviación para que puedan detectar y dar respuesta a sospechas de trata de personas puede ayudar a detener ese delito;

*Considerando* que el Método recomendado 8.47 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que existan procedimientos para combatir la trata de personas, entre ellos sistemas de denuncia claros y puntos de contacto con las autoridades competentes pertinentes para los explotadores de aeropuertos y aeronaves;

*Considerando* que el Método recomendado 8.48 en el Anexo 9 alienta a los Estados contratantes a que tomen medidas para garantizar que el personal de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que tenga contacto directo con los pasajeros reciba instrucción para concientizarlos sobre la trata de personas;

*Considerando* que realizar campañas de concientización dirigidas al personal de aviación y a los pasajeros puede ayudar a mejorar el reconocimiento y la denuncia de sospechas de tráfico de personas; y

*Considerando* que la OACI debería fomentar la elaboración de directrices claras en materia de tráfico de personas para su implementación por cada Estado, incluidos modelos de protocolos de denuncia y respuestas por parte de las autoridades de imposición de la ley desde un enfoque centrado en la víctima y basado en el trauma;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a considerar la adopción y pronta implementación de los Métodos recomendados, 8.47 y 8.48 del Anexo 9;
2. *Exhorta* a los Estados miembros a dar debida consideración a la Circular 352 - *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*, en el marco de la implementación por su parte de las disposiciones pertinentes del Anexo 9; y
3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros.

14.20 En la nota WP/134, el ACI y la IATA, informando sobre su trabajo para apoyar a sus miembros en la labor de asistencia para combatir la trata de personas, señalaron que las sospechas de trata de personas debían comunicarse a las autoridades competentes de modo que éstas tengan tiempo para intervenir. Los Estados deberían garantizar que existan sistemas apropiados de información, y que se comuniquen los puntos de contacto de las autoridades competentes a los operadores de aeronaves y de aeropuertos. Una de las delegaciones elogió al ACI y la IATA por haber incorporado la instrucción de concientización en los programas de instrucción operacional.

14.21 Tomando nota del trabajo realizado por estas organizaciones sobre el problema de la trata de personas, el Comité respaldó la propuesta de alentar a los Estados a que implementen el Método recomendado 8.47 del Anexo 9 – *Facilitación* a la mayor brevedad posible.

*Personas con discapacidades/Accesibilidad en la aviación*

14.22 La República Dominicana, en la nota WP/389, informó sobre los avances alcanzados por el Estado en la aplicación de las políticas permanentes de la OACI en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo y de las disposiciones relativas a la facilitación en cuestiones tales como accesibilidad y diseño universal de sus diferentes terminales aéreas, e invitó a la Asamblea a instar a la OACI a que tome en cuenta las recomendaciones del Doc 9984, *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (discapacidades), y del Capítulo 8, sección H del Anexo 9 — *Facilitación*, y las convierta en normas.

14.23 La República Dominicana presentó también la nota WP/471, en la que se informaba sobre varias iniciativas emprendidas por el Estado sobre el tema de accesibilidad y diseño universal, para implementar la Resolución A39-20 y dar cumplimiento al Doc 9984, e igualmente invitó a la Asamblea a: a) instar a la OACI a realizar los estudios y la recopilación de los antecedentes que los Estados miembros puedan aportar con el objeto de analizar la pertinencia de actualizar el Doc 9984; y b) instar a la OACI a incorporar parte del contenido del Doc 9984, como normas o métodos recomendados en el Anexo 9.

14.24 En su consideración de las notas WP/389 y 471, el Comité convino en que debería pedirse al Consejo que considerara la realización de un estudio para actualizar el Doc 9984. Con respecto a la recomendación de incorporar elementos del documento en el Anexo 9 — *Facilitación* como normas o métodos recomendados, el Comité consideró prematuro determinar si se necesita algo más en términos de SARPS, y que sólo tras analizar situaciones puntuales y tras un debate de expertos podría proponerse elevar a normas los métodos recomendados del Anexo 9.

14.25 Canadá, en nombre de Australia, el ACI y la IATA, señaló en la nota WP/284, que los avances de la medicina, sumados a las nuevas tecnologías de asistencia y de otro tipo, estaban ayudando a que los viajes, incluso por vía aérea, fueran cada vez más accesibles para personas con discapacidades, y que los servicios aéreos sin barreras desempeñaban un importante papel pues permitían a personas con discapacidades vivir con autonomía y dignidad. Para reducir esas barreras de los viajes por vía aérea, se invitó a la Asamblea a: a) reconocer la importancia de generar mayor conciencia y seguir colaborando para promover la accesibilidad en la aviación; y b) alentar a los Estados miembros a que suministren información a la OACI y así colaborar en la elaboración de un compendio de reglamentos, normativas y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

14.26 Reconociendo la importancia de generar mayor conciencia y seguir colaborando para promover la accesibilidad en la aviación, el Comité respaldó la propuesta de que se aliente a los Estados miembros a que suministren información a la OACI y así colaborar en la elaboración de un compendio de reglamentos, normativas y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

14.27 En la nota WP/322, Brasil, en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC, presentó el Manual de procedimientos normalizados para asistencia a personas con discapacidades o movilidad reducida (SPM-PDRM), basado en la experiencia en los principales aeropuertos de Brasil durante los Juegos Paralímpicos de 2016 en Río.

14.28 El Comité, tomando nota de la información proporcionada por Brasil sobre su experiencia con la implementación de medidas de accesibilidad basadas en el Doc 9984, respaldó las propuestas de: a) alentar a los Estados miembros a presentar al Grupo de expertos FAL sus procedimientos relativos a la accesibilidad, para su posterior publicación; y b) pedir al Consejo que promueva, según corresponda, el intercambio de experiencias y mejores prácticas para la aplicación del Doc 9984.

14.29 En la nota WP/346, la IATA, informó que la industria de la aviación estaba enfrentando un aumento constante de políticas nacionales/regionales en materia de discapacidad que, o bien no estaban armonizadas, o estaban directamente en conflicto unas con otras, a pesar de las disposiciones del Anexo 9 sobre esta cuestión, y que la IATA había desarrollado un conjunto de principios fundamentales (véase el Apéndice A de la nota), que promovían la implementación armonizada de legislación y políticas en materia de discapacidad.

14.30 Al considerar la nota WP/346, el Comité, reconociendo que un enfoque armonizado para trabajar sobre la accesibilidad en la aviación contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, convino en que, cuando corresponda, debía invitarse a los Estados miembros a considerar los principios fundamentales de la IATA en relación con los pasajeros con discapacidad al elaborar e implementar reglamentación en esta área. El Comité respaldó los objetivos generales enunciados en la nota WP/346.

14.31 Para concluir su labor sobre esta cuestión del orden del día, el Comité examinó las modificaciones propuestas de la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* presentadas en la nota WP/61, en la que figuraba una versión revisada de un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea (Resolución 14/2).

14.32 Tras examinar la versión revisada del proyecto de resolución y enmendar el Apéndice D, el Comité acordó recomendar a la Plenaria que adoptara la siguiente resolución, que debería sustituir la Resolución A39-20:

### **Resolución 14/3: 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 dichas operaciones de despacho; y

*Considerando* que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia que sigue teniendo en la lucha contra el terrorismo el trabajo de la OACI en gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje.

*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 40º 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 A39-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

## APÉNDICE A

### Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

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

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

*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;

*Considerando* que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad de los pasajeros y las tripulaciones;

*Considerando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013 resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

*Consciente* de los componentes del Anexo 9 — *Facilitación* que promueven los objetivos tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación que se auditan en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP); y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal en noviembre de 2018 y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo;

*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 elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para los pasajeros con discapacidad a fin de lograr que el sistema de transporte aéreo sea inclusivo para las personas con discapacidad;

4. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 — *Facilitación* esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y de los pasajeros y 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;
5. *Pide* al Consejo que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
6. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo y del Anexo 17 — *Seguridad* sean compatibles y se complementen;
7. *Insta* a los Estados miembros a tener debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
8. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades y dependencias que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como las autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, sanitarias, cuarentena, emisión de documentos de viaje, control del tránsito aéreo, orden público, postales, policiales fronterizas y asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que se cumplimente correctamente la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9;
9. *Reafirma* que la OACI y sus Estados miembros deben seguir considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y que deberían proporcionar recursos apropiados al respecto;
10. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y
11. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo y a la Secretaria General que aseguren la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa regular lo antes posible, y en la medida de lo posible.

## APÉNDICE B

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

*Considerando* que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el objetivo estratégico de la OACI de seguridad de la aviación y 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 definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;
- 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 directorio de claves públicas (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 de los viajeros;

*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 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las Resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014) y 2396 (2017) 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 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 de viaje 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 pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una norma del Anexo 9 — *Facilitación*;

*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 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 identidad;

*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 pasaportes de lectura mecánica (MRP) dotados de datos biométricos, también conocidos como pasaportes electrónicos, reforzando así la seguridad de los mismos y la integridad de los controles fronterizos;

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

*Considerando* que la cooperación entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otros interesados ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas.

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, 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, en particular aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva mediante dos fuentes de datos diferentes, que el solicitante corresponde a la identidad y es único en el sistema con pruebas fiables de la “huella social” del solicitante, es decir la forma en que una persona interactúa con la sociedad durante el ciclo de vida y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;
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 mantenga actualizada la hoja de ruta para la implementación de 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;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;

9. *Insta* a los Estados miembros a 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. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen la gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 — *Facilitación*;
14. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) en combinación con el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI para verificar los pasaportes electrónicos;
15. *Pide* a la Secretaría General que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
16. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación de los viajeros y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;
17. *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;
18. *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;
19. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados expedidos por su Estado, para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
20. *Exhorta* 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;
21. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;

22. Insta a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y

23. *Pide* a la Secretaria General que disponga la elaboración de textos de orientación sobre los procedimientos que deban aplicarse para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* referidas a la trata de personas.

## 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 del transporte aéreo 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, regionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

*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 y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más el intercambio de datos sobre los pasajeros;

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

*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 del transporte aéreo 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 del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias, mediante programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo 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;
  - b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y
  - c) asegurar que se haya dispuesto una apropiada coordinación para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
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. *Pide* al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y que los comuniquen a la OACI;
10. *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;
11. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 0 — Facilitación y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; y

12. *Pide* a la Secretaria General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas.

## 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 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

*Considerando* que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

*Considerando* que el uso de datos API y PNR según se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato al sistema de aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes del embarque en las aeronaves;

*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 los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos sobre los pasajeros, 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, respetando plenamente los derechos humanos;
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; y
4. *Pide* a los Estados miembros que, si aún no lo hayan hecho, desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

**Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización**

15.1 En su quinta 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 de la Organización en lo relativo a las disposiciones generales, el ruido de las aeronaves y la calidad del aire local (WP/54 y WP/57). Sobre la base de estos informes, el Comité Ejecutivo examinó las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A39-1, 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 (WP/57). Adicionalmente, se recibieron 15 notas presentadas por Estados y observadores: WP/81, WP/103, WP/104, WP/140, WP/175, WP/225, WP/226, WP/260, WP/261, WP/354, WP/372, WP/374, WP/409, WP/412 y WP/474.

15.2 Conforme a lo solicitado por el 39º período de sesiones de la Asamblea, el Consejo presentó la nota WP/54, para informar sobre las últimas actualizaciones de la Evaluación de tendencias ambientales de la OACI relativas al impacto presente y futuro del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las aeronaves. De 2015 a 2045 se prevé que, pese a que se proyecta que el tránsito aéreo internacional aumente 3,3 veces, el consumo de combustible solo aumente entre 2,2 y 3,1 veces. Según una serie de escenarios evaluados, hasta un 2,6% del consumo de combustible podría corresponder a SAF en 2025, y en 2050 sería posible físicamente satisfacer el 100 % de la demanda de combustible para reactores de la aviación internacional con combustibles de aviación sostenibles (SAF), lo que corresponde a una reducción de emisiones del 63%. Sin embargo, este nivel de producción de combustible solo se podría lograr con inversiones sumamente grandes de capital en infraestructura de producción de SAF y un marco reglamentario sustancial. Con respecto al ruido de las aeronaves y las emisiones que afectan la calidad del aire local, las tendencias muestran que se prevé que el impacto ambiental de la aviación siga aumentando en el futuro, pero a un ritmo más lento que aquel del crecimiento del tránsito. En el caso del ruido de las aeronaves, desde 2030, aproximadamente, es posible que el ruido de las aeronaves ya no aumente con el aumento del tránsito aéreo. Sería necesario que los Estados miembros adoptasen una serie de medidas ambiciosas para que se materializase ese escenario relativo al ruido.

15.3 El Comité reconoció que era importante contar con una única base sólida de información para una buena discusión y toma de decisiones. El Comité recomendó que se respaldaran las tendencias ambientales como base para la toma de decisiones en asuntos ambientales y que la próxima Asamblea recibiera nueva información sobre esa base. Dos Estados indicaron que debía haber mayor transparencia en torno al trabajo técnico detrás de la formulación de las tendencias medioambientales mundiales de la OACI.

15.4 El Consejo presentó un informe (WP/57) de los avances logrados por la OACI desde el 39° período de sesiones de la Asamblea sobre cuestiones relacionadas con la aviación civil y el medio ambiente. En la nota se describió la nueva norma relativa a la masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) para motores de aeronaves que figura en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, y se incluyó información sobre el examen integrado de expertos independientes de las tecnologías de aeronaves y motores, así como las últimas novedades en la labor de la OACI en materia de ruido de las aeronaves. Con respecto a las mejoras operacionales, se destacó en la nota la labor relativa a la “colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos”; el análisis del consumo de combustible y las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> a partir de la implementación, a más tardar en 2025, de los módulos del Bloque 0 y el Bloque 1 de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); y los aspectos relativos a la participación de la comunidad de la implementación de la navegación basada en la performance (PBN). También se aporta información sobre la cooperación de la OACI con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), el Grupo de Gestión Ambiental de las Naciones Unidas (GGA) y la iniciativa de Movilidad sostenible para todos (SUM4ALL).

15.5 El Comité reconoció el importante progreso de la OACI en el tratamiento de las repercusiones del ruido y las emisiones durante este trienio. También reconoció la importancia de que la OACI siga de cerca las tecnologías innovadoras relacionadas con el medio ambiente y otras que puedan afectarlo, incluidas nuevas fuentes de energía para la aviación, evaluando su efecto en el ruido y las emisiones y manteniendo y elaborando normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación pertinentes relativos al medio ambiente, según corresponda. Por sugerencia de un Estado, el Comité acordó hacer una corrección editorial al texto de la Resolución A39-1 de la Asamblea para reflejar el título del Doc 10127 de la OACI, como sigue: *Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft* [Evaluación y examen integrado de las metas tecnológicas para motores y aeronaves a cargo de expertos independientes].

15.6 En la nota WP/57, el Consejo también presentó una propuesta para la revisión de la Resolución A39-1 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local, a la luz de las novedades registradas desde el 39° período de sesiones de la Asamblea. Las revisiones, presentadas a continuación en el párrafo 15.26, surgen principalmente de las actividades de la Secretaría y la labor llevada a cabo por el CAEP.

15.7 En la nota WP/103, Suiza, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), si bien reconoció la importancia de la innovación tecnológica, hizo hincapié en la importancia de velar por que el desarrollo de aviones supersónicos civiles no menoscabara los considerables esfuerzos realizados durante muchos años para reducir el impacto ambiental de la aviación ni tuviera efectos adversos o desmedidos en la seguridad operacional, la capacidad y las operaciones. En la nota se propuso examinar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para que tuvieran en cuenta los problemas e impactos que podrían presentarse al incorporar en el servicio los nuevos aviones supersónicos; asimismo, deberían prepararse las medidas de mitigación correspondientes, si procediera. También se propuso garantizar que no se produjera una situación inaceptable para el público debido a las operaciones de aviones supersónicos civiles a velocidades supersónicas y subsónicas.

15.8 En la nota WP/104, Polonia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC, puso de relieve que las mejoras en el rendimiento ambiental de la aviación eran fundamentales para alcanzar los objetivos ambientales de la OACI en cuanto al ruido y la calidad del aire, y con ello gestionar los impactos ambientales en las cercanías de los aeropuertos. En la nota se hacía hincapié en que se debía implementar en forma apropiada el Enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves y que cada uno de sus cuatro pilares debía mantenerse actualizado de modo de asegurar que esos pilares pudieran contribuir como parte del enfoque general. A este respecto, en la nota se proponían nuevas actualizaciones de la Resolución A39-1, Apéndice E, “Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido” sobre la base del Anexo 16 — Protección del medio ambiente, Volumen I — Ruido de las aeronaves, Capítulo 4. Además, en la nota se afirmaba que debería elaborarse un enfoque completo para la gestión de la calidad del aire en torno de los aeropuertos. Si bien se respaldaba la nueva norma relativa a la masa y número nvPM, ya que reforzaba el control de las emisiones de los motores en la fuente, en la nota se enfatizaba que la implementación de sistemas de gestión ambiental en los aeropuertos también debería proporcionar procesos esenciales para abordar aspectos de calidad del aire.

15.9 En la nota WP/226, Australia y Nueva Zelanda reconocieron los avances de la OACI en relación con el sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), en especial, con respecto a la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la seguridad de la aviación. En la nota se expresaban inquietudes sobre los problemas emergentes del impacto del ruido de las operaciones de RPAS en la comunidad, sobre todo, en zonas edificadas y residenciales. A este respecto, en la nota se alentaba a los Estados a que compartieran sus experiencias de respuesta a los problemas del ruido de las aeronaves relacionados con las operaciones de RPAS.

15.10 En la nota WP/412, Costa Rica, con el patrocinio de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), presentó los avances que los Estados latinoamericanos habían realizado en materia de medio ambiente, enfocados en ruido y calidad del aire local, basados en lo establecido en el Anexo 16 y la Resolución A39-1. En la nota se informaba que los Estados miembros de la CLAC habían sido proactivos en cuanto a la promoción de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental para lo cual habían realizado acciones para la reducción de ruido y mejora de la calidad del aire local, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, planificación de instalaciones aeroportuarias, entre otras, que se habían materializado a través de regulaciones aeronáuticas e importantes iniciativas que habían brindado exitosos resultados.

15.11 En la nota WP/140, Qatar propuso establecer grupos regionales de protección, planificación y ejecución ambiental de la aviación (AEPPIRG), que proporcionarían una plataforma para la cooperación regional a fin de atender a las novedades actuales y la problemática futura del cuidado del medio ambiente en la aviación. En la nota se señalaba que de esa forma se garantizarían el desarrollo y la ejecución coherentes de los programas de protección del medio ambiente y la aviación y de la documentación internacional y regional pertinente de forma armonizada dentro de las regiones y con arreglo a los SARPS de la OACI.

15.12 En la nota WP/261, los Estados Unidos expresaron su compromiso de promover el desarrollo de las aeronaves supersónicas como parte de sus esfuerzos más amplios en apoyo de la innovación en el transporte. También se reconocía la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para desarrollar normas de homologación acústica de aterrizaje y despegue para aeronaves supersónicas y se declaraba esencial que continuara el avance en este campo. Se estaban examinando las políticas y los reglamentos sobre el ruido de las aeronaves supersónicas y las emisiones de los motores, y en la nota se proponía que continuaran los debates técnicos dentro del CAEP con miras a desarrollar SARPS de ruido de aterrizaje y despegue para que la industria pudiera avanzar en el desarrollo de aeronaves supersónicas. En la nota se expresaba que resultaba esencial llevar adelante un proceso basado en datos para la elaboración de SARPS sobre ruido para aeronaves supersónicas.



15.13 En la nota WP/374, la Federación de Rusia destacó la labor de la OACI en la oportuna elaboración de normas internacionales para todo tipo de aeronaves civiles; en particular, para el transporte supersónico (SST) y que varias empresas ya habían avanzado mucho en el desarrollo de aeronaves supersónicas. Teniendo en cuenta que se necesitaba una coordinación estrecha y eficaz entre los equipos de expertos del CAEP y la ANC se había sugerido al Consejo que considerara la posibilidad de que le diera prioridad a la elaboración de SARPS de la OACI para el SST. Se ponía de relieve que la Federación de Rusia participaba activamente en la investigación exhaustiva del SST del futuro y sus sistemas de propulsión y aportaría recursos, de ser necesario, para apoyar esta actividad en la OACI.

15.14 En la nota WP/260, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) presentaron opiniones sobre la gestión del ruido en los aeropuertos, incluidas consideraciones sobre la pertinencia de factores que no eran acústicos para definir estrategias de gestión del ruido y elaborar políticas apropiadas que abordaran los niveles de exposición acústica así como las molestias relacionadas con el ruido de aeronaves. En la nota también se proponía añadir la participación de la comunidad como elemento intersectorial del enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves.

15.15 En la nota WP/175, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) expresó su opinión sobre la necesidad de un enfoque coherente y uniforme para la elaboración de políticas y normas internacionales a fin de garantizar que se aborde el impacto medioambiental de la aviación. En la nota se destacaba la necesidad de que la OACI siguiera garantizando la integridad y la independencia de los procesos técnicos, así como criterios que pudieran aportar contexto a las decisiones de la OACI en materia de políticas, y se invitaba a la Asamblea a reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves. Asimismo, se manifestaba la preocupación por la proliferación de impuestos medioambientales que no resolvían eficazmente el impacto medioambiental del transporte aéreo.

15.16 En la nota WP/225, el ACI reconoció el progreso alcanzado por la OACI y vio con agrado el estudio exploratorio en curso del CAEP relativo a las aeronaves supersónicas y destinado a informar sobre los posibles impactos del ruido y las emisiones. También se expresaban las opiniones del ACI sobre las características acústicas de los nuevos participantes en el mercado de aeronaves supersónicas civiles y su cumplimiento de los SARPS actuales y futuros sobre ruido y emisiones equivalentes a los subsónicos. Además, en la nota se abordaba el problema del estampido sónico y las consecuencias de las operaciones de aeronaves supersónicas para el público en general y aspectos operacionales de integración del tránsito.

15.17 El Comité tomó en cuenta cinco notas de estudio presentadas con fines informativos, que no se presentaron a la sesión, pero se resumen a continuación:

15.18 En la nota WP/81, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) presentó su trabajo para mejorar el medio ambiente, estableciendo así las directrices denominadas “Libro Verde”. Ese documento se basaba en los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, específicamente en el manejo ambiental, energía, agua, tratamiento integral de residuos y gestión de materiales.

15.19 En la nota WP/372, la India describió su compromiso para lograr un crecimiento inclusivo y sostenible del sector de la aviación en la India, su intención de elaborar la política nacional de aviación ecológica, la visión, la misión, los objetivos estratégicos y las esferas clave de políticas, así como los esfuerzos que realizaba en ese sentido. Se hacía hincapié en que las políticas tenían por objeto mitigar el impacto en el medio ambiente del crecimiento de la aviación y garantizar el desarrollo sostenible del sector de la aviación en la India a través de un enfoque integral para abordar los problemas ambientales actuales y futuros.

15.20 En la nota WP/409, Sudáfrica informó de sus actividades en apoyo de la labor ambiental de la OACI, como sus contribuciones a las actividades del CAEP y la organización en Sudáfrica de la reunión del Grupo directivo del CAEP, en diciembre de 2019, y de sus contribuciones a las actividades de creación de capacidad de la OACI para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) (la cuestión 17 hacía referencia a ello).

15.21 En la nota WP/474, Chile reconoció la importancia de apuntar a fuentes de energía limpia, renovable y sostenible en la infraestructura aeroportuaria con la finalidad de alcanzar las normas para el crecimiento neutro en carbono. Chile instaba a los demás Estados a diseñar tecnologías nuevas e implementar las existentes para transformar la infraestructura aeroportuaria de forma sostenible a fin de reducir el impacto de la contaminación del medio ambiente local.

15.22 En la nota WP/354, el ACI ofreció información de antecedentes sobre los aeropuertos y expresó el punto de vista del ACI sobre la protección del medio ambiente, incluida la calidad del aire local, el ruido y la sostenibilidad; asimismo, puso de relieve el apoyo del ACI a la labor de la OACI en materia de protección del medio ambiente por conducto del CAEP y por otros medios.

15.23 Con respecto a la labor de la OACI sobre la formulación de normas para aeronaves supersónicas, el Comité recomendó que la Asamblea invitara al Consejo a pedir al CAEP que continuara su trabajo en curso sobre aeronaves supersónicas, dando prioridad al estudio exploratorio. Un Estado sugirió que el CAEP debía considerar las operaciones supersónicas en áreas densamente pobladas durante dicho estudio. El Comité también tomó nota de las divergencias de opinión en torno al enfoque para la fijación de normas y la relación entre las normas subsónicas existentes y la base para formular nuevas normas supersónicas, así como en cuanto al tema de la aceptabilidad del público y la necesidad de tener en cuenta la seguridad operacional, la navegación aérea y otros aspectos.

15.24 Con respecto al “Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves”, el Comité tomó nota de las diferencias de opinión en cuanto a la necesidad de realizar una posible actualización de las “Restricciones locales a las operaciones relacionadas con el ruido” conforme se definen en la Resolución A39-1, Apéndice E, a la luz de la finalidad de las normas de ruido del Anexo 16, Volumen I. El Comité tomó nota que el factor de exploración no acústica está incluido en el programa de trabajo del CAEP para el próximo trienio que ya fue aprobado por el Consejo. El Comité tomó nota de que las propuestas sobre la participación de la comunidad se abordaban debidamente en la actualización que propuso el Consejo para la Resolución A39-1, Apéndice C de la nota WP/57.

15.25 Sobre el tema del ruido y las operaciones del sistema RPAS, el Comité recomendó que la Asamblea pidiera al Consejo encargar al CAEP que trabajara en estos temas e invitara para ello a los Estados a compartir sus experiencias y respuestas a la cuestión del ruido de aeronave resultante de las operaciones RPAS, y que consolide dichas experiencias como un posible texto de orientación sobre mejores prácticas para los Estados.

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

**Resolución 15/1: 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 A39-1 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 A39-1 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 39º 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 A40-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y 40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)* constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 40º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

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

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

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

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

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

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Efectos de la aviación sobre 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 A40-18: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* y A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)* sustituyen a las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3.

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

*Reconociendo* que la labor de la Organización relacionada con el medio ambiente contribuye a 14 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;

*Reconociendo* que se están desarrollando nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación a un ritmo acelerado, y que se requerirá mucho trabajo de la OACI para mantenerse a la par con la certificación ambiental oportuna de tales nuevas tecnologías, según corresponda;

*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;

*Reconociendo* la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo de la eficiencia energética y de los combustibles 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; y

*Tomando nota* de la importancia de contar con información actualizada sobre las repercusiones presentes y futuras del ruido y de las emisiones de las aeronaves, como se indica en las tendencias ambientales mundiales de la OACI, para facilitar la toma de decisiones en cuestiones ambientales;

*La Asamblea:*

1. *Declara* que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas 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 siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;

5. *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;

6. *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;
7. *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, los 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;
8. *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;
9. *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;
10. *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
11. *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 motores de aeronave y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

*Considerando* que el Consejo ha adoptado el Anexo 16, Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*, que contiene normas para la certificación de emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones, y ha comunicado esta medida a los Estados miembros;

*Reconociendo* la recomendación del CAEP sobre una nueva norma relativa a las emisiones en masa y número de materia particulada no volátil (nvPM) que, una vez adoptada, será parte del Anexo 16, Volumen II;

*Reconociendo* que la norma de certificación de las emisiones de nvPM y la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> son una comparación técnica de las tecnologías de la aviación diseñada para uso en los procedimientos de certificación de las emisiones de nvPM y de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, respectivamente, y que no se las concibió para que sirvan 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;

*Reconociendo* el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones; Y

*Reconociendo* que se están desarrollando a un ritmo acelerado nuevas tecnologías y fuentes de energía innovadoras para la aviación, incluidas aeronaves híbridas y eléctricas;

*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 que se empezó a aplicar el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha y que se aplicará a partir del 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 que se empezó a aplicar el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha a los rotores basculantes;
4. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones que se aplicará 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 adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la nueva norma relativa a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones que se aplicará a partir del 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. *Acoge con satisfacción* la adopción por el Consejo, en marzo de 2017, de la norma inicial de emisiones de nvPM en masa 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; y el trabajo ulterior del CAEP relativo a la nueva norma sobre emisiones en masa y número de nvPM para todas las aeronaves de turbofán y de reacción con empuje nominal superior a 26,7 kN, aplicable a partir del 1 de enero de 2023;
7. *Insta* a los Estados a que reconozcan que las normas de certificación de las emisiones de nvPM y de CO<sub>2</sub> no se concibieron para que sirvan de base para restricciones operacionales o gravámenes por emisiones;
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 siga de cerca las tecnologías innovadoras y las nuevas fuentes de energía para la aviación, en preparación para la certificación ambiental oportuna de tales tecnologías, según corresponda;
10. *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;
11. *Insta* a los Estados miembros de las regiones del mundo actualmente poco representadas en el CAEP a que participen en las actividades del Comité;
12. *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;
13. *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
14. *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 Circular 351 de la OACI, *Participación de la comunidad en la gestión ambiental en la aviación*, destaca la participación de la comunidad como un componente esencial de una nueva política integral de gestión del ruido;

*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, si para ello los Estados miembros de la OACI toman una serie de medidas ambiciosas;

*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) integren a las comunidades de manera oportuna y regular, según los principios definidos en la Circular 351;
  - c) 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
  - d) 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;
  - c) se asegure de que se pongan al alcance de los Estados y se mantengan orientaciones apropiadas sobre la participación de la comunidad; y
  - d) 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;

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 de sus flotas por otras más silenciosas;

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

*Reconociendo* que en el *Manual de planificación de aeropuertos* (Doc 9184), Parte 2 — *Utilización del terreno y gestión 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 351 de la OACI *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; y

*Reconociendo* la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit) como recurso útil para políticas acertadas de gestión del ruido 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, incluida la colección electrónica de información práctica para aeropuertos ecológicos.

## 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;

*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; y

*Reconociendo* que la certificación de aeronavegabilidad de un avión supersónico podría tener lugar entre 2020 y 2025, y la necesidad de un estudio preliminar para lograr una mejor comprensión de las repercusiones del ruido de los aeropuertos a raíz de la introducción de aeronaves supersónicas;

*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;

*Reconociendo* el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de tecnologías de aeronaves y motores a cargo de expertos independientes y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;

*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 las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman 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 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 manteniéndose informado sobre los avances en la comprensión científica y técnica de las emisiones de PM volátil y no volátil;
4. *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 a la calidad del aire local así como el clima mundial se tengan debidamente en cuenta;
5. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para establecer metas tecnológicas integradas a medio y largo plazo para la reducción del consumo de combustible, el ruido y las emisiones de NO<sub>x</sub> y nvPM de los motores de las aeronaves; y elaborar metas operacionales para la reducción del consumo de combustible;

6. *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;
7. *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;
8. *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;
9. *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;
10. *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
11. *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 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático — Política y normalización**

16.1 En sus sesiones quinta, sexta, undécima y duodécima, el Comité Ejecutivo examinó el asunto de la protección del medio ambiente a partir de los informes del Consejo sobre el avance de la labor de la Organización sobre la protección del medio ambiente en la aviación internacional (WP/55 y WP/58). Tomando como base esos informes, el Comité Ejecutivo consideró las propuestas del Consejo para actualizar la Resolución A39-2 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* (WP/58). Además, Estados miembros y observadores presentaron 21 notas de estudio: WP/80, Revisión núm. 1, WP/81, WP/102, WP/176, WP/194, WP/266, WP/269, WP/273, WP/274, WP/277, WP/323, WP/354, WP/411, WP/413, WP/510, WP/525, WP/526, WP/531, WP/560, Revisión núm. 1, WP/561 y WP/605.

16.2 El Consejo presentó un informe (WP/55) sobre el avance logrado por la OACI en relación con el conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> respecto de tecnología de aeronaves y normas, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles, así como la actualización de los planes de acción estatales y proyectos de asistencia conexos de la OACI en asociación con otras organizaciones internacionales.

16.3 Por ejemplo, la nota de estudio WP/55 subrayaba la adopción de la nueva norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones como el nuevo Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen III — *Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones*. Asimismo, se resumió en la nota de estudio los hallazgos principales del análisis de los beneficios de la reducción de CO<sub>2</sub> resultantes de la implementación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) – módulos del Bloque 0 y Bloque 1, y el primer análisis mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal. En el documento también se tomó nota de la celebración por parte de la OACI de los seminarios sobre aeropuertos verdes para compartir las mejores prácticas en servicios de escala, movilidad en la parte pública y la parte aeronáutica, energías renovables, participación de la comunidad y presentación de informes sobre sostenibilidad. Se resaltaron los resultados

de la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) de la OACI, y en particular la Visión 2050 de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para que una proporción significativa de los combustibles de aviación se sustituya por combustibles de aviación sostenibles para 2050, así como la celebración del primer seminario de evaluación de la OACI en 2019.

16.4 La nota de estudio WP/55 también contenía nueva información acerca de la iniciativa de la OACI sobre planes de acción estatales. La OACI continúa trabajando con los Estados miembros en apoyo a la preparación y actualización de sus planes de acción, y a la fecha 116 Estados miembros habían presentado voluntariamente sus planes de acción a la OACI. En ese sentido, la nota de estudio subrayaba varias actividades de creación de capacidad, que incluían además la celebración de siete seminarios de la OACI, y la 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). La nota también informaba sobre la exitosa culminación de dos proyectos de asistencia de la OACI en colaboración con la Unión Europea (UE) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM).

16.5 Se informó al Comité sobre la cooperación continua de la OACI con otras organizaciones internacionales que participan en la elaboración de políticas sobre el cambio climático, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). En este sentido, el Comité también tomó nota de la celebración de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre la Acción Climática el 23 de septiembre de 2019, cuyo objetivo es elevar las aspiraciones a nivel mundial y galvanizar la acción para hacer frente al cambio climático; también se tomó nota de la participación de la OACI en dicha cumbre.

16.6 El Comité reconoció los avances registrados en todos los elementos del conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, y convino en que se debería apoyar a la Organización en la coordinación, facilitación y supervisión de las medidas necesarias para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, así como en la presentación de informes sobre los avances a la próxima Asamblea.

16.7 El Comité convino asimismo en que la Asamblea puede alentar a la OACI a seguir cooperando con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, suministrando información sobre actividades en curso y previstas, en particular en lo referente a las emisiones de CO<sub>2</sub>, y velando por mantener el liderazgo de la OACI en todas las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional.

16.8 En la nota WP/58, el Consejo presentó una propuesta de enmienda de la Resolución A39-2, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, que se revisó a la luz de las novedades descritas en la nota de estudio WP/55 respecto de la aviación internacional y el cambio climático desde el 39º período de sesiones de la Asamblea.

16.9 En la Revisión núm. 1 de la nota WP/80, Costa Rica, en nombre de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) describió la labor realizada para actualizar el Plan de Acción de Centroamérica para la reducción de emisiones de la aviación internacional. En el documento se presentó una estimación de las emisiones generadas por los explotadores aéreos con Certificado de explotador de servicios aéreos (OAC) emitido por uno de los Estados de la región. Asimismo, se señaló en la nota el potencial de aplicación del conjunto de medidas que se implementarán gradualmente en la región.

16.10 En la nota WP/102, presentada por Francia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresó su apoyo al conjunto de medidas de la OACI, reconociendo que el uso de combustibles de aviación sostenibles, complementado con la introducción de aeronaves totalmente eléctricas e híbridas, podría ser una de las medidas clave para reducir significativamente la huella climática de la aviación. En la nota

también se celebró el avance realizado y se alentó a la Asamblea a proceder con la actualización de la Visión de la OACI para 2050 a fin de incluir una meta cuantificada a la que se aspira para 2050. En la nota se describían los problemas clave relacionados con el despliegue de los combustibles de aviación sostenibles y se instaba a la OACI y a sus Estados miembros a considerar la adopción de políticas más enérgicas para incentivar las inversiones y contribuir al desarrollo de un mercado de combustibles de aviación sostenibles que sea económicamente competitivo. En la nota se subrayaba la importancia de abordar las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático con una perspectiva ambiciosa a largo plazo, y se pedía a la OACI que acuerde un objetivo a largo plazo para la aviación internacional compatible con el objetivo de temperatura de 1,5°C del Acuerdo de París.

16.11 En la nota WP/176, los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), destacaron que 12 Estados miembros africanos se habían beneficiado del Proyecto de creación de capacidad de la OACI y la UE, lo que demostraba la importancia que tienen los programas de asistencia para alcanzar exitosamente el objetivo de proteger el medio ambiente. Por medio del proyecto de asistencia OACI-UE, estos doce Estados miembros africanos presentaron a la OACI sólidos planes de acción estatales para la mitigación de CO<sub>2</sub>. En la nota se señala además que hay otros Estados miembros africanos que aún no se han beneficiado de estos programas de asistencia y de la implementación de medidas de mitigación seleccionadas, por lo que alentaba a los Estados miembros y a la Secretaría de la OACI a que financien programas similares y creen un programa permanente de asistencia y creación de capacidad en protección del medio ambiente para los Estados miembros.

16.12 En la nota WP/411, Guatemala, con el patrocinio de los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) resaltaron los avances registrados en la preparación y actualización de los planes de acción de los Estados, así como el establecimiento de sinergia entre las administraciones de aviación civil y actores clave del sector de la aviación civil para reducir las emisiones. También señalaron que los Estados de la región pondrán en práctica un conjunto de medidas de mitigación para reducir al mínimo el consumo de combustible y disminuir las emisiones; además, manifestaron su apoyo a los resultados de la CAAF/2 y mencionaron la necesidad de conectar los diversos eslabones de la cadena productiva para los combustibles sostenibles para la aviación, lo que requiere de la coordinación de las medidas apropiadas entre los sectores público y privado.

16.13 En la nota WP/266, Kenya describió su experiencia y sus avances en la recopilación, vigilancia y notificación de datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Esto forma parte de una serie de iniciativas emprendidas por Kenya para actualizar y reforzar el plan de acción voluntario para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación. Kenya resaltó sus logros hasta la fecha y la importante función que debería continuar cumpliendo el programa de creación de capacidad de la OACI.

16.14 En la nota de estudio WP/269, México manifestó su apoyo a los progresos realizados en el último trienio en cada elemento del conjunto de medidas de la OACI. También resaltó su respaldo a los seminarios anuales de evaluación de la OACI para apoyar la cuantificación de la Visión de la OACI de 2050 para los combustibles sostenibles de aviación, así como la labor de la Organización para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, como los aviones eléctricos e híbridos, que son componentes cruciales para explorar reducciones de emisiones en el largo plazo para el sector de la aviación internacional. México alentó a otros Estados miembros a comunicar sus medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante el desarrollo y refinamiento de los planes de acción de los Estados, con la continua asistencia y creación de capacidad que proporcionará la OACI.

16.15 En la nota WP/323, la República Dominicana destacó el papel de la OACI para asistir a los Estados bajo un modelo exitoso de cooperación, que puede ser adaptado para otros Estados miembros, principalmente los Estados en desarrollo. Señaló que el Proyecto de creación de capacidades de la OACI y la UE, conjuntamente con el PNUD y el FMAM, entre otros, son programas que han demostrado la importancia de los programas de asistencia para alcanzar con éxito los objetivos y las metas mundiales sobre protección del medio ambiente. La República Dominicana instó a los Estados miembros y a la Secretaría de la OACI a establecer un programa permanente de asistencia y creación de capacidad en medio ambiente para los Estados miembros.

16.16 En la nota WP/413, la República Dominicana manifestó su beneplácito con la iniciativa de la OACI sobre los planes de acción estatales, y compartió sus experiencias con la presentación de tres versiones de su plan de acción a la OACI, dando con ello muestras de liderazgo en la gestión del ambiente y la adopción de diversas medidas de atenuación, como las aplicadas en los aeropuertos.

16.17 En la nota WP/194, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), coordinados por el Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG), expresaron su determinación a reducir sus emisiones de carbono a través de la tecnología, los combustibles sostenibles, medidas operativas y una mejor infraestructura, y resaltaron los empeños del sector en superar su objetivo de acción por el clima a corto plazo. En la nota se sugiere que el Consejo fije, con pleno apoyo y colaboración del sector, un objetivo climático a largo plazo para la aviación internacional civil que sea adoptado en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

16.18 En la nota WP/273, el IBAC destacó que la aviación ejecutiva ha lanzado iniciativas para promover el uso de combustible sostenible, y que con una serie de eventos informativos y de demostración, junto con la publicación de una guía de usuario para el operador, se ha tratado de mejorar la comprensión y la sensibilización sobre los combustibles sostenibles, así como alentar el aumento de la producción de estos combustibles y su aceptación por parte de los explotadores de aeronaves de negocios. El IBAC también solicitó que la OACI facilite y los Estados miembros implementen políticas apropiadas para alentar la producción de SAF en mayores cantidades.

16.19 El Comité agradeció las 11 notas de información recibidas, que no se presentaron en sesión pero se resumen a continuación:

16.20 En la nota WP/81, los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) describieron el trabajo que han realizado para mejorar el medio ambiente, mediante el establecimiento de unas directrices denominadas “Libro verde”.

16.21 En la nota WP/605, China y la Federación de Rusia presentaron una declaración conjunta relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático, así como el desarrollo de un sistema alternativo de incentivos económicos mundiales destinado a lograr la reducción real de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional mediante la modernización técnica de la industria a nivel mundial, con el fin de mejorar la seguridad de los vuelos y lograr la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. China y la Federación de Rusia también invitaron a la Asamblea a pedir al Presidente del Consejo de la OACI que informara a la Secretaría General de la posición de los Estados que se han adherido a la declaración.

16.22 En la nota WP/274, la República Dominicana presentó su planificación estratégica para fomentar el desarrollo sostenible en su sector de la aviación.



16.23 En la nota WP/510, Indonesia expuso la importancia de los avances registrados en materia de protección del medio ambiente.

16.24 En la nota WP/525, Japón presentó sus planes de adaptación y esfuerzos para establecer medidas ambientales dirigidas a prevenir el cambio climático, y compartió puntos importantes para la promoción de políticas pertinentes.

16.25 En la nota WP/526, Alemania compartió una panorámica actual del concepto de producción de combustibles sostenibles a partir de energía renovable, mediante un proceso denominado *Power-to-Liquids* (PtL).

16.26 En la nota WP/531, Estados Unidos compartió información sobre las mejoras que históricamente ha venido registrando la eficiencia de la aviación, así como sobre las investigaciones en curso y el desarrollo de mejoras en materia de tecnología, operaciones y combustibles de aviación sostenibles, a cargo del gobierno de ese Estado y su sector de la aviación.

16.27 En la nota WP/277, la Coalición Internacional para la Aviación Sostenible (ICSA) señaló la urgente necesidad de que todos los Estados y sectores contribuyan a alcanzar los objetivos determinados en el Acuerdo de París, reforzados por el reciente Informe Especial del IPCC sobre los impactos de un calentamiento global de 1,5°C. En la nota se indicó además que la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó una meta climática para el sector marítimo internacional. La ICSA hizo una propuesta de planificación para que la OACI llegue a un objetivo a largo plazo para el sector de la aviación a más tardar para la 41ª Asamblea de la OACI en 2022.

16.28 En la nota WP/354, el ACI presentó información general sobre los aeropuertos y sus puntos de vista sobre la protección del medio ambiente, incluidas las emisiones de CO<sub>2</sub> y la adaptación al cambio climático, y enfatizó su apoyo a la labor de la OACI sobre protección ambiental a través del CAEP y otros medios.

16.29 En la Revisión núm. 1 de la nota WP/560, la ICSA compartió información que había generado sobre un inventario ascendente del CO<sub>2</sub> generado por la aviación mundial a lo largo de 2018.

16.30 En la nota WP/561, la ICSA expuso su visión sobre la ruta hacia un “impacto climático cero” de la aviación internacional para 2050.

16.31 El Comité reconoció los resultados logrados con la iniciativa de Planes estatales de acción de la OACI, y convino en que la Secretaría de la OACI debería seguir profundizando las actividades de creación de capacidad y de asistencia en la preparación y ejecución de los planes de acción para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en la aviación, organizando seminarios y actividades de capacitación, brindando orientación e instrumentos, facilitando el acceso a recursos financieros y expertos, y realizando nuevos estudios de viabilidad, especialmente en los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

16.32 El Comité convino asimismo en que se debería fomentar el establecimiento de nuevas asociaciones entre los Estados para prestar asistencia a los que aún no hayan preparado o mejorado sus planes de acción, inclusive a través del Programa de países compañeros de la OACI.

16.33 El Comité tomó nota asimismo de las propuestas de varios Estados miembros de destinar más recursos a la elaboración de planes de acción estatales para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y a la realización de estudios de viabilidad, así como a la aplicación de medidas de mitigación de esas emisiones, por ejemplo, mediante nuevas asociaciones entre la OACI, los Estados miembros y organizaciones internacionales.

16.34 En lo concerniente a los combustibles de aviación sostenibles, el Comité observó que subsisten varios problemas en relación con su despliegue a escala comercial. A este respecto, convino en que los Estados miembros deberían apoyar la labor relativa a la Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles (SAF) para 2050, incluida la organización de seminarios anuales de evaluación de la OACI, si bien reconocía las opiniones divergentes sobre la necesidad de establecer una proporción cuantificada de los SAF que se utilizarán para 2050 y sobre los enfoques para desarrollar dicho objetivo de proporción cuantificada (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente). El Comité también subrayó la necesidad de que la OACI ofrezca un foro para intercambiar información y tener una comprensión más cabal de los combustibles para la aviación con bajas emisiones de carbono.

16.35 Con respecto a una aspiración mundial a largo plazo para la aviación internacional, el Comité tomó nota de que la nota WP/55 del Consejo de la OACI incluía la petición de que en el 41º período de sesiones de la Asamblea se presenten los avances en el estudio de la viabilidad de dicho objetivo, tal como se pedía en el párrafo 9 de la Resolución A39-2. También observó que una amplia mayoría de Estados proponía que se diera prioridad a la labor sobre la aspiración mundial a largo plazo con miras al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI pero otros se opusieron a estas propuestas, si bien se reconoció que existían ciertas divergencias de opiniones en cuanto a la necesidad de elaborar otra aspiración a largo plazo y en cuanto a los enfoques sobre la forma de hacerlo (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente).

16.36 El Comité recordó que el Secretario General de las Naciones Unidas había convocado la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Clima para redoblar las ambiciones de todos los países y todos los sectores respecto de las acciones relativas al clima, y que la OACI participó en la misma para poner de relieve la importancia de las coaliciones y las asociaciones para acelerar el despliegue de tecnologías e innovaciones ecológicas que permitan reducir aún más las emisiones de la aviación en el más largo plazo. Se recordó al Comité que en la Feria de la innovación que la OACI organizó en Montreal del 22 al 23 de septiembre de 2019 se habían presentado tecnologías innovadoras para proteger el medio ambiente y soluciones basadas en energías renovables, que son componentes importantes de posibles oportunidades de reducción de las emisiones a largo plazo en el sector de la aviación internacional.

16.37 Se manifestaron otras opiniones en relación con la necesidad de plasmar un nítido mensaje en el párrafo 9 de la Resolución A39-2 que ponga de relieve la urgencia de una aspiración mundial a largo plazo, a la luz del llamamiento a redoblar las ambiciones y las medidas urgentes definidas en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Clima, así como de las recientes huelgas juveniles en favor del clima, incluida la que tuvo lugar en Montreal el 27 de septiembre de 2019. Sin embargo, otros Estados señalaron la necesidad de aprovechar la oportunidad de implementar metas ambiciosas que ya se habían fijado como primer paso. Algunos Estados opinaron que, si se realizaban cambios en la Resolución A39-2, sería necesario considerar enmiendas en otros párrafos, no sólo el párrafo 9. A este respecto, la Delegación de la Federación de Rusia pidió que se creara un grupo de trabajo *ad hoc* para llegar a un acuerdo sobre algunos puntos del proyecto de resolución sobre el cambio climático, que fue apoyado por algunos Estados, pero la propuesta no fue aceptada.

16.38 Una amplia mayoría de Estados convino en que debería darse información más clara al Consejo para dar prioridad a la labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo en relación con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y presentar opciones para que se examinen en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Expresaron que el trabajo debería realizarse con el apoyo técnico del CAEP y en consulta con los Estados, la industria y otras partes interesadas pertinentes, tomando como base las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluida la utilización de tecnologías innovadoras, y asociaciones entre los Estados y la industria, sin perjuicio de prestar el apoyo necesario, incluida la creación de capacidad y la asistencia técnica a los Estados en el marco de la iniciativa *Ningún país se quede atrás*. Otros Estados rechazaron la propuesta de dar prioridad a esta labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo y pidieron al Consejo que hiciera una evaluación de la ejecución

de los planes nacionales de los Estados en función de sus respectivas visiones a largo plazo para tener un mejor conocimiento de los recursos disponibles para prestar asistencia a los países en desarrollo en materia de tecnología, creación de capacidad y financiación, así como para garantizar la equidad a la luz de las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

16.39 Al examinar la Resolución A39-2 actualizada, una clara mayoría de Estados manifestó su apoyo al texto del proyecto de Resolución propuesto en el Apéndice de la nota WP/58 sin introducir más cambios, al tiempo que otros Estados insistieron en que se modificara el proyecto de Resolución y presentaron sus sugerencias de enmiendas específicas. Tras las declaraciones orales de algunos Estados miembros, tres Estados miembros presentaron aportaciones por escrito que se publicaron en el sitio web de la OACI ([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_practices\\_wp\\_058\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf)) y se presentaron al Comité.

16.40 China y la Federación de Rusia propusieron trasladar el Anexo titulado *Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional* del proyecto de resolución que se está examinando al proyecto de resolución presentado en la nota WP/59. Sin embargo, la propuesta fue rechazada.

16.41 A pesar de las objeciones expresadas por algunos Estados, el Comité acordó, por mayoría, recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:

**Resolución 16/1: 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 14 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 y lo reafirmó en sus 38º y 39º períodos de sesiones en 2013 y 2016, 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 la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) 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 de aviación 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* la adopción de la norma de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones por el Consejo en marzo de 2017;

*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 el Bloque 1, y los resultados del primer análisis de mundial de eficiencia del vuelo en ruta horizontal;

*Acogiendo con beneplácito* la celebración de los seminarios de la OACI sobre aeropuertos verdes en noviembre de 2017 y mayo de 2019;

*Tomando nota* de que la primera Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos en noviembre de 2009 (CAAF/1) respaldó el uso de combustibles de aviación sostenibles, en particular el uso de combustibles 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/1) estableció un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF) de la OACI mediante el cual se ha registrado el progreso, incluidos seis métodos de certificación de los combustibles de aviación sostenibles hasta la fecha y más aeropuertos que regularmente distribuyen dichos combustibles;

*Tomando nota asimismo* de que la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) celebrada en octubre de 2017 formuló recomendaciones y aprobó una declaración, que incluye la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050, como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituyan por combustibles de aviación sostenibles para 2050;

*Reconociendo* que se ha demostrado la viabilidad tecnológica de los combustibles de aviación sostenibles de sustitución directa 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* que los criterios de sostenibilidad, la certificación de la sostenibilidad y la evaluación de las emisiones durante el ciclo de vida de tales combustibles se consideran parte del trabajo para la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA);

*Reconociendo* la necesidad de explorar y facilitar el acceso del sector de la 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 las Resoluciones A38-18 y A39-2 de la Asamblea y que se reproducen en el Anexo de esta Resolución;

*Tomando nota* de que, en consonancia con la Resolución A39-2 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), la calculadora de beneficios ambientales (EBT) de la OACI y una herramienta para la curva de costo marginal de mitigación (MAC);

*Acogiendo con beneplácito* que, a junio de 2019, 114 Estados miembros que representan más del 93% 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 A40-17: *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* y la Resolución A40-19: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)*, sustituyen a las Resoluciones A39-1, A39-2 y A39-3 y constituyen 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 de aviación sostenibles, y *alienta* a seguir emprendiéndolas;

8. *Acepta* examinar, en su 41º 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 41º 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 o actualizar planes de acción a que los presenten a la OACI a la mayor brevedad, y en lo posible para finales de junio de 2021 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 2021, 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. *Pide* al Consejo que solicite 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 a notificar 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 2021 y en el 41º 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 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 texto actualizado, de haberla, sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

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; y

- 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;
20. *Pide* a los Estados que:
- a) 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; y
  - b) aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías más eficientes;
21. *Pide* al Consejo que:
- a) actualice, según corresponda, la norma relativa a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los aviones; y
  - b) actualice las metas tecnológicas a medio y largo plazo para el consumo de combustible de aeronaves;
22. *Pide* a los Estados que:
- a) aceleren la creación e implementación 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);
  - b) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas e institucionales para permitir la implementación de los nuevos conceptos operacionales de gestión del tránsito aéreo para un uso del espacio aéreo más respetuoso del medio ambiente; y
  - c) trabajen juntos por medio de la OACI para intercambiar información y mejores prácticas en los aeropuertos verdes;
23. *Pide* al Consejo que:
- a) 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;
  - b) 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 implementación de la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);

- c) continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, incluyendo temas como edificios inteligentes, energía renovable, movilidad ecológica, resiliencia frente al cambio climático, participación de la comunidad y notificación sobre la sostenibilidad, apuntando a compartir experiencias y mejores prácticas entre los aeropuertos; y
- d) publique y mantenga textos de orientación sobre la implementación de prácticas ambientalmente sostenibles en los aeropuertos, comprendida la publicación de las partes restantes de la colección en línea sobre aeropuertos ecológicos (Eco-Airport Toolkit e-collection);

24. *Pide* a los Estados que:

- a) 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 de aviación sostenibles, de acuerdo con sus circunstancias nacionales;
- b) consideren el uso de incentivos para promover el empleo de fuentes de energía limpias y renovables para la aviación, incluidos los combustibles de aviación sostenibles;
- c) 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;
- d) reconozcan los enfoques que se aplican en la evaluación de la sostenibilidad de todos los combustibles 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
- e) tomen medidas para garantizar la sostenibilidad de los combustibles de aviación, partiendo de los enfoques existentes o de su combinación, y vigilar su producción a escala nacional.

25. *Pide* al Consejo que:

- a) 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 para la aviación, comprendidos los combustibles de aviación sostenibles, mediante seminarios regionales;
- b) mantenga el Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación (GFAAF), de la OACI;
- c) siga ofreciendo una visión global del futuro uso de los combustibles de aviación sostenibles y dar cuenta de los cambios experimentados en las emisiones de GEI durante el ciclo de vida, con miras a evaluar los progresos conducentes a la consecución de las metas mundiales a las que se aspira;

- d) trabaje con las instituciones financieras para facilitar el acceso a la financiación para proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles de aviación sostenibles e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
- e) 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; y
- f) continúe ocupándose de un proceso de evaluación para estimar en forma continua los avances en el desarrollo y la utilización de los combustibles de aviación sostenibles, organizando regularmente seminarios teóricos y prácticos, para la celebración de la CAAF/3, a más tardar en 2025, con miras a actualizar la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050 a fin de incluir la proporción cuantificada de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050;

26. *Pide* al Consejo que determine las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, determine medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y prepare orientación sobre la evaluación del riesgo que representa el cambio climático para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y

27. *Pide* al Consejo que 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.

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

17.1 En su quinta, sexta, undécima, duodécima y decimotercera sesiones, 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 Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) (WP/56 y WP/59) y consideró la propuesta del Consejo de actualizar la Resolución A39-3 de la Asamblea, *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)* (WP/59). Además, se presentaron 25 notas a cargo de Estados y observadores: WP/79 Revisión núm. 1, WP/102, WP/139, WP/159, WP/177, WP/193, WP/227, WP/228 Revisión núm. 1, WP/229, WP/265, WP/266, WP/267, WP/289, WP/290, WP/291, WP/306, WP/338, WP/339, WP/407, WP/409, WP/411, WP/472, WP/482, WP/527 Revisión núm. 1 y WP/529 Revisión núm. 1.

17.2 Mediante la nota WP/56, El Consejo informó acerca de los avances registrados desde la Asamblea anterior en relación con el CORSIA. En respuesta a una solicitud de la Asamblea, el Consejo adoptó las Normas y métodos recomendados (SARPS) para el CORSIA como la primera edición del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente, Volumen IV — Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* en junio de 2018, el cual entró en vigor el 1 de junio de 2019. También informó de la publicación de la primera edición del *Manual técnico-ambiental (Doc 9501)*, Volumen IV en agosto de 2018. Con respecto a los elementos de implementación del CORSIA, se informó en la nota sobre los avances registrados con la herramienta de estimación y notificación de CO<sub>2</sub> del CORSIA (CERT), los combustibles y unidades de emisión admisibles en el marco del plan y el Registro central del CORSIA, así como los próximos pasos.

17.3 En lo que atañen las actividades de divulgación y creación de capacidad del CORSIA, se informó en la nota WP/56 sobre la celebración de seminarios teóricos y prácticos regionales organizados por la OACI durante el trienio para ayudar a fortalecer la capacidad de los Estados para crear sus propios sistemas de vigilancia, notificación y verificación (MRV). También se resaltan en la nota las actividades realizadas en el marco del Programa ACT-CORSIA (Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA), en particular las asociaciones de países compañeros, en las que han participado 15 Estados donantes y 98 Estados beneficiarios. También se resaltaron actividades conexas como el Curso de instrucción de la OACI sobre la verificación en el marco del CORSIA, mediante el cual se ofrece capacitación a posibles órganos de verificación sobre la forma de verificar los informes de mediciones de CO<sub>2</sub>.

17.4 La nota WP/56 también contenía información general acerca de las deliberaciones y la decisión del Consejo sobre la cláusula dispositiva 18 de la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea, sobre la base del texto utilizado en los considerandos 7, 8 y 9, que figuran en el Apéndice de la nota WP/59 (véase más adelante).

17.5 En la nota WP/59, El Consejo presentó una propuesta de revisión de la Resolución A39-3 de la Asamblea a la luz de las novedades relacionadas con el CORSIA desde el 39º período de sesiones, como se describe en la nota WP/56.

17.6 En la nota WP/79 Revisión núm. 1, los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) resumieron los resultados de un análisis de la importancia de contar con la más amplia participación posible de Estados en el CORSIA desde su inicio.

17.7 En la nota WP/102, presentada por Francia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, junto a los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), expresaron su firme apoyo al conjunto de medidas de la OACI, incluido el CORSIA, y reconocieron los logros alcanzados hasta la fecha. Todos los Estados miembros de la CEAC se han ofrecido a participar voluntariamente en la fase piloto y están plenamente comprometidos y resueltos a apoyar la implementación del CORSIA. También manifestaron que es de vital importancia que todos los Estados y regiones implanten el CORSIA de manera efectiva y participen en el plan desde la fase piloto.

17.8 En la nota WP/177, los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) expresaron la necesidad de que los Estados se sumen al CORSIA de forma voluntaria desde la fase piloto para así experimentar tanto sus dificultades como sus beneficios en preparación para la fase obligatoria. En la nota también se resaltó la necesidad de incrementar el número de programas de creación de capacidad, aprovechar la experiencia exitosa del proyecto de asistencia OACI-UE y facilitar aún más el acceso de los Estados a los recursos financieros, la pericia técnica y la transferencia de tecnología por medio de colaboraciones y asociaciones eficaces.

17.9 En la nota WP/229, Singapur, Australia, Canadá, Estados Unidos, Fiji, Indonesia, Islas Marshall, Japón, Nauru, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa y Trinidad y Tabago resaltaron que el éxito de la implementación del CORSIA requiere de la participación voluntaria de un grupo importante y suficientemente grande de Estados, y que la sólida alianza entre la OACI, los Estados y la industria en la implementación del sistema MRV del CORSIA demuestra el compromiso y el frente unido de la comunidad de la aviación para garantizar la adopción de un enfoque uniforme en la ejecución del plan. También en la nota se hicieron algunas sugerencias para lograr otras mejoras: mayor fortalecimiento de la capacidad a través del ACT-CORSIA; acceso a entidades de verificación acreditadas mediante oportunidades de instrucción; orientación oportuna sobre la admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y los combustibles admisibles en el plan.

17.10 En la nota WP/289, Brasil y Guatemala, apoyados por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), subrayaron la importancia de todos los elementos del conjunto de medidas para alcanzar el desarrollo sostenible de la aviación civil. Igualmente se hizo énfasis en la importancia de implementar debidamente el MRV del CORSIA y manifestaron su respaldo a la continuación del programa ACT-CORSIA de la OACI. En la nota se destacó además la importancia de la revisión periódica prevista para 2022, y se solicitó que CAEP llevara a cabo los estudios necesarios para apoyar esta revisión.

17.11 En la nota WP/306, China y la Federación de Rusia explicaron su opinión de que la OACI no había considerado de manera equilibrada las preocupaciones y posturas de diversas partes al facilitar la implementación del CORSIA. En la nota se argumentó que los países, en particular los países en desarrollo, solo podrán tener más confianza en la iniciativa de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático y mostrar una mayor voluntad de cooperar a nivel internacional en la implementación del CORSIA si se garantiza la justicia en los procedimientos de toma de decisiones y la equidad moral en los elementos de diseño del mecanismo. También se propuso en la nota permitir que los Estados implementen el CORSIA con un enfoque determinado a nivel nacional y complementado con un mecanismo de diálogo y consulta internacional entre el Consejo de la OACI y el Estado o los Estados interesados, y se propuso pedir al Consejo, con la información relevante de los Estados, que realice el examen periódico del CORSIA, con base en los principios enumerados en el Anexo de la Resolución A39-2.

17.12 En la nota WP/411, Guatemala, con el patrocinio de los Estados miembros de la CLAC, resaltó la urgente necesidad de regular la implementación del sistema de MRV del CORSIA, mientras que varios de los Estados latinoamericanos han emitido la regulación correspondiente y otros se encuentran en fase de desarrollo normativo con base en el Anexo 16, Volumen IV aprobado. En la nota se enfatizó además la importancia del programa ACT-CORSIA, incluidos los beneficios de las alianzas entre Estados como las asociaciones de países compañeros de este plan.

17.13 En la nota WP/228 Revisión núm. 1, la India propuso la adopción de un principio “impulsado por los Estados miembros” para establecer las emisiones de la aviación y atribuir la responsabilidad de la reducción de las emisiones a los Estados miembros en lugar de a los explotadores de líneas aéreas sobre la base del CORSIA. Se resaltó en particular la necesidad de definir un criterio imparcial y equitativo para el año de referencia, y se propuso una alternativa a dicho criterio. Se enfatizó en la nota las posibles implicaciones del enfoque 100% sectorial para los explotadores con una pequeña participación en el crecimiento de las emisiones mundiales. También se expresó la opinión de que las restricciones relativas al tipo o al año de las compensaciones admisibles pueden reducir la disponibilidad y aumentar el costo del cumplimiento. También se señaló la ausencia de orientación jurídica para aplicar los SARPS, y la necesidad de que los requisitos coincidan con las reglas de la CMNUCC.

17.14 En la nota WP/227, Canadá resaltó la importancia de la creación de capacidad y de la instrucción, y reiteró su apoyo al programa ACT-CORSIA de la OACI. Enfatizó el tiempo que ha tomado establecer la infraestructura y los procedimientos para acreditar a los organismos de verificación. Se expresó en la nota que los exámenes periódicos del CORSIA contribuirán a garantizar la pertinencia y el mejoramiento continuos del plan con el tiempo, y se resaltó la importancia de contar con programas aprobados y, potencialmente, los tipos de proyectos confirmados antes del comienzo de las obligaciones de compensación a partir de 2021.

17.15 En la nota WP/265, Guyana examinó sus iniciativas en materia de medio ambiente y resaltó su compromiso a participar en la fase piloto del CORSIA. Guyana manifestó además su pleno apoyo a las iniciativas de la OACI en el marco de las asociaciones de países compañeros del ACT-CORSIA.

17.16 En la nota de estudio WP/266, Kenya describió sus aportes a las actividades relacionadas con el CORSIA, incluida su participación en el Proyecto de implementación a pequeña escala para probar las disposiciones de MRV de los SARPS relacionados con el CORSIA, la decisión de participar voluntariamente en el CORSIA desde la fase piloto, los esfuerzos para asegurar la implementación de los SARPS y el apoyo al programa ACT-CORSIA de la OACI en calidad de Estado donante.

17.17 En la nota de estudio WP/267, México expresó su apoyo al importante avance realizado para la implementación oportuna del CORSIA, incluidos el programa ACT-CORSIA de la OACI y las asociaciones de países compañeros en el CORSIA, subrayando la importancia crítica de adoptar un enfoque coordinado en el marco de la OACI para facilitar la cooperación mundial a fin de proporcionar asistencia y crear capacidad para la implementación del plan.

17.18 En la nota WP/290, Brasil resaltó la necesidad de formular un criterio para calcular el valor de referencia de los nuevos explotadores, y de que el Consejo tome una decisión sobre las unidades admisibles y el reconocimiento de las circunstancias especiales de los mecanismos de la CMNUCC. Brasil opinó que el CDM y el mecanismo establecido en el Artículo 6, párrafo 4 del Acuerdo de París es clave para la implementación satisfactoria del CORSIA, ya que puede proporcionar unidades a escala y al mismo tiempo garantizar la integridad ambiental.

17.19 En la nota WP/291, Brasil señaló sus preocupaciones acerca de los medios para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo de la OACI, los cuales requerirán proporciones crecientes de combustibles de aviación sostenibles, asegurando una transición predecible y uniforme con miras a la supresión progresiva del CORSIA para 2035. Para abordar estas preocupaciones, Brasil propuso que el Consejo estudie y proponga un mecanismo para promover una transición sin tropiezos del CORSIA hacia los combustibles de aviación sostenibles.

17.20 En la nota WP/529, Revisión núm. 1, la Federación de Rusia presentó un análisis de las consecuencias económicas y medioambientales negativas de la introducción del CORSIA, particularmente para las economías emergentes y en desarrollo, lo que pone en duda la conveniencia de una mayor implementación del CORSIA. Asimismo, la Federación de Rusia, en el proyecto alternativo de resolución de la Asamblea incluido en la nota WP/529, propuso que el Consejo de la OACI considerara la creación de un sistema mundial de incentivos económicos en la forma de Mecanismo de desarrollo limpio para la aviación civil internacional (ACDM). Además, la Federación de Rusia invitó a la Asamblea a considerar, como alternativa razonable a la implementación del CORSIA, la posibilidad de iniciar la creación, bajo los auspicios de la ONU, de fuerzas de aviación móviles para combatir incendios forestales y otros desastres naturales, que puedan cumplir plenamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas como una contribución real para reducir las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>.

17.21 En la nota WP/193, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), expresaron el firme apoyo de la industria al CORSIA. La nota de estudio también resaltó que, gracias a la implementación del CORSIA, no es necesario aplicar medidas redundantes de tarificación del carbono a las emisiones de la aviación internacional con carácter regional, nacional o subnacional, y subrayó el hecho de que el CORSIA se adoptó reconociendo de forma general que debía ser la única medida basada en el mercado aplicada a los vuelos internacionales, dado que las emisiones no debían declararse más de una vez. En esta nota también se expresaron las inquietudes de la industria de que la aplicación y eficacia del CORSIA pudieran verse perjudicadas por políticas de Estados individuales y grupos de Estados que estuvieran aplicando o considerando aplicar un instrumento de tarificación del carbono o un impuesto sobre los billetes de avión en respuesta a las emisiones de la aviación internacional, además del CORSIA.



17.22 En la nota WP/139, la IATA subrayó la importancia fundamental de que todos los Estados miembros de la OACI cumplan con todas las disposiciones del Anexo 16, Volumen IV, y que garanticen que todas sus normativas nacionales estén completamente alineadas con los SARPS del CORSIA. La IATA también expresó su apoyo a la labor del Consejo sobre las unidades de emisión admisibles.

17.23 El Comité reconoció diez notas de estudio que fueron presentadas a título informativo. Dichas notas no fueron presentadas en la reunión, pero se encuentran resumidas a continuación:

17.24 En la nota WP/159, la Organización Árabe de la Aviación Civil (ACAO) subrayó su apoyo a la implementación del CORSIA, y expresó su visión de que este plan es la única normativa mundial que existe para calcular las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de los vuelos internacionales, señalando que una “mezcla” de medidas reglamentarias aumentaría la carga administrativa de las respectivas autoridades y explotadores de servicios aéreos.

17.25 En la nota WP/472, Australia y Nueva Zelandia, con el copatrocinio de Fiji, Indonesia y Samoa, informaron sobre sus medidas colectivas de apoyo a los Estados del Pacífico a través de asociaciones de países compañeros en el CORSIA.

17.26 En la nota WP/338, el Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS) ofreció un resumen sobre la implementación del CORSIA en sus Estados miembros.

17.27 En la nota WP/339, CASSOS subrayó que el programa ACT-CORSIA de la OACI había sido recibido con beneplácito y que cuatro Estados miembros de CASSOS habían recibido instrucción in situ.

17.28 En la nota WP/407, la IATA compartió información sobre el sistema IATA FRED+, que tiene como finalidad facilitar la notificación de datos sobre emisiones entre los operadores de aeronaves y los Estados, y entre los operadores de aeronaves y los órganos de verificación.

17.29 En la nota WP/409, Sudáfrica informó acerca de sus actividades en apoyo de la implementación del CORSIA, incluida su contribución a las asociaciones de países compañeros en el plan.

17.30 En la nota WP/482, Japón presentó cómo ha implementado el sistema de MRV del CORSIA de conformidad con los plazos recomendados en el Manual técnico-ambiental, Volumen IV.

17.31 En la nota WP/527 Revisión núm. 1, Argentina describió las medidas adoptadas para implementar el sistema de MRV del CORSIA, y las deliberaciones que se llevan a cabo actualmente dentro del gobierno para considerar la posibilidad de integrarse voluntariamente al CORSIA.

17.32 En la nota WP/547, Arabia Saudita presentó su punto de vista acerca de una posible contribución de los combustibles de aviación con menor contenido de carbono (LCAF) a la reducción de emisiones de GEI en el marco del CORSIA.

17.33 En la nota WP/548, Indonesia solicitó compartir conocimientos y experiencia sobre la implementación de varias medidas para abordar las emisiones provenientes de la aviación internacional, tales como el CORSIA.

17.34 El Comité tomó nota de la labor de la OACI en la elaboración exitosa de Normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación relativos al CORSIA, así como los avances registrados en la formulación de diversos elementos para la implementación del CORSIA. También reconoció que si bien la implementación del plan está bien encaminada, es necesario desarrollar aún más y actualizar los SARPS, los textos de orientación y los elementos para su implementación, como los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el plan.

17.35 El Comité tomó nota de los puntos de vista y las perspectivas de algunos Estados que expresaron grave preocupación y su oposición respecto a mantener las emisiones netas mundiales de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional a partir del 2020 al mismo nivel de referencia del CORSIA.

17.36 En lo que atañe a las unidades de emisión admisibles del CORSIA, el Comité tomó nota de los puntos de vista y las perspectivas de algunos Estados en cuanto a la necesidad de que el Consejo adopte una decisión oportuna, así como de reconocer las circunstancias especiales de los mecanismos de la CMNUCC, la flexibilidad y el amplio acceso para los explotadores a las unidades admisibles, al tiempo de velar por la integridad ambiental del CORSIA. Al respecto, el Comité recordó la nota WP/56, en la cual se informaba acerca del trabajo de evaluación en curso del Órgano técnico asesor (TAB) de los programas de unidades de emisión respecto de los criterios aprobados, cuyas primeras recomendaciones debían presentarse a la consideración del Consejo en marzo de 2020. El Comité también tomó nota de los puntos de vista y perspectivas presentados por otros Estados de que deberían ser los Estados y no el Consejo de la OACI quienes decidan sobre la admisibilidad de las unidades de emisión y los combustibles de aviación sostenibles para uso del CORSIA.

17.37 Con respecto al tema de la verificación en el marco del CORSIA, el Comité tomó nota de los puntos de vista de los Estados y reconoció la importancia de que la OACI, los Estados miembros y los órganos nacionales de acreditación trabajen conjuntamente para aumentar la disponibilidad de órganos de verificación acreditados y facilitar el acceso a los mismos de los explotadores de aeronaves. En ese sentido, el Comité reconoció que la Secretaría de la OACI ofrecía cursos de instrucción en verificación del CORSIA para facilitar la acreditación de órganos de verificación, y que estaba además trabajando con el Foro Internacional de Acreditación (IAF) para facilitar las actividades de acreditación de los órganos nacionales.

17.38 El Comité tomó nota de las opiniones de los Estados sobre la participación de un mayor número de Estados en los trabajos del CAEP de una manera geográficamente equilibrada. Al respecto, el Comité recordó que en 2018, el Consejo examinó y revisó las Directivas del CAEP, incluida la eliminación del número máximo de miembros u observadores del CAEP que podían postularse como expertos de los Estados.

17.39 En cuanto a la solicitud específica de que se definieran los criterios para las emisiones de referencia de los nuevos participantes en el marco del CORSIA, el Comité tomó nota de que el Consejo ya había pedido al CAEP que incluyera esta área específica en su programa de trabajo para el próximo trienio.

17.40 El Comité tomó nota del beneplácito de muchos Estados por la exitosa implementación del programa ACT-CORSIA de la OACI. También expresó su agradecimiento por las contribuciones de los Estados miembros para el establecimiento de asociaciones de países compañeros en el CORSIA para ayudar a los Estados con la implementación del plan. El Comité también enfatizó la importancia de seguir un enfoque coordinado en las actividades de instrucción de la OACI, y expresó su apoyo a la continuación del programa.

17.41 El Comité tomó nota de que 81 Estados habían anunciado su participación voluntaria en el CORSIA desde su inicio, lo que representa un aumento con respecto a los 65 Estados que habían manifestado su participación desde que se acordó el CORSIA en la Asamblea de octubre de 2016. El Comité convino en que este número mayor de participantes era una señal positiva, y reconoció la importancia y los beneficios de las actividades de creación de capacidad y asistencia para facilitar la participación de más Estados. Se alentó a los Estados miembros que ya estuvieran preparados para anunciar su participación voluntaria en el CORSIA a que lo hicieran lo más pronto posible.

17.42 En cuanto a la cuestión del examen periódico del CORSIA, el Comité tomó nota de los puntos de vista de los Estados, incluidos los posibles enfoques y análisis, la consideración de la transición del CORSIA hacia el uso de combustibles de aviación sostenibles, y de que el examen debería llevarse a cabo sobre la base de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A39-2. Al respecto, el Comité resaltó que los párrafos 9 g) y 18 de la Resolución A39-3 de la Asamblea contenían una orientación clara y pedían al Consejo que realice un examen periódico del CORSIA cada tres años a partir de 2022, y que presente recomendaciones a la consideración de la Asamblea. También tomó nota de que el CAEP ya había incluido entre sus tareas el formular metodologías y procedimientos para el examen periódico del CORSIA en su programa de trabajo para el próximo trienio, lo cual fue aprobado por el Consejo.

17.43 Al considerar la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea relativa al CORSIA, una clara mayoría de los Estados manifestó su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el Apéndice de la nota WP/59 sin ningún otro cambio, mientras que otros Estados insistieron en que el proyecto de resolución debía modificarse y presentaron sus sugerencias específicas para enmiendas. Luego de las declaraciones orales de algunos Estados miembros, tres Estados miembros presentaron a la reunión comentarios por escrito, que se publicaron en el sitio web de la OACI ([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_practices\\_wp\\_059\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf)).

17.44 Tres Estados destacaron su punto de vista de que el CORSIA debería implementarse de acuerdo con los principios del Acuerdo de París según un enfoque determinado a nivel nacional basado en la contribución de los Estados miembros en vez de las obligaciones de compensación de los explotadores de aeronaves, y que debería permitirse que cada Estado adopte sus propios niveles de referencia y normas para certificar las unidades de emisiones y los combustibles de aviación sostenibles. Los tres Estados propusieron que el Consejo de la OACI desarrollara un mecanismo de diálogo internacional y consulta con los Estados en cuestión para una mejor armonización de los planes nacionales de los Estados para implementar el CORSIA. Los tres Estados no están de acuerdo en principio con el proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/59 porque los cambios que ellos propusieron para la resolución ([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_practices\\_wp\\_059\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf)) no se incorporaron, ya que una evidente mayoría de Estados expresó su apoyo para que no se cambiara el texto de Resolución propuesto en el Apéndice de la nota WP/59.

17.45 A pesar de las objeciones de algunos Estados, el Comité convino, por mayoría, en recomendar que la Asamblea adoptara la siguiente resolución:

**Resolución 17/1: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

*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 precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y recomendara un plan mundial de MBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos clave de diseño, incluyendo la forma de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implementar el plan a partir de 2020 como parte de un conjunto de medidas que también incluyera tecnologías, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI;

*Considerando* que la Asamblea, en su Resolución A39-3, decidió implementar un plan mundial de MBM consistente en el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA) como parte de un conjunto de medidas que incluyen también tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles para lograr las metas mundiales a las que aspira 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 CORSA (AGC), Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para facilitar la implementación del CORSA;

*Acogiendo con beneplácito* la adopción de la primera edición del Anexo 16 – Protección del medio ambiente, Volumen IV — CORSA, cuyas disposiciones incluyen procedimientos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) para el CORSA;

*Acogiendo con beneplácito también* la publicación de la primera edición del *Manual técnico- ambiental* (ETM, Doc 9501), Volumen IV – *Procedimientos para demostrar el cumplimiento del CORSA*;

*Acogiendo con beneplácito* los avances en la elaboración de los Elementos para la implementación del CORSA de la OACI, que están reflejados en los 14 documentos de la OACI a los que se hace referencia directa en el Anexo 16, Volumen IV, y que contienen textos aprobados por el Consejo que son fundamentales para la implementación del CORSA;

*Acogiendo con beneplácito también* la creación por el Consejo del Órgano asesor técnico (TAB), al que se encomendó formular recomendaciones al Consejo sobre las unidades de emisión admisibles en el CORSA;

*Reconociendo* la importancia de un enfoque coordinado para las actividades de creación de capacidad que han de llevar a cabo la OACI y sus Estados miembros, en cooperación con la industria de la aviación, para respaldar la implementación del CORSA, en especial, por medio del programa de Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSA (ACT-CORSA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones para el CORSA entre los Estados;

*Acogiendo con beneplácito* la cantidad cada vez mayor de Estados miembros que declaran su intención de participar voluntariamente en la fase piloto del CORSA a partir de 2021;

*Reconociendo* que la decisión de los Estados miembros de participar voluntariamente en el CORSA se facilita con actividades eficaces de creación de capacidad;

*Tomando nota* de que la industria de la aviación apoya el CORSA como 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 39º período de sesiones de la Asamblea de implementar el CORSIA 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;

*Reconociendo* que la labor desarrollada en relación con el CORSIA y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París celebrado en el marco de la CMNUCC;

*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 CMNUCC y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basen en el MDL;

*Reconociendo* que la presente 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. *Establece* que esta resolución junto con las Resoluciones A40-X, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la Resolución A40-Y, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Cambio climático* reemplazan las resoluciones A39-1 A39-2 y A39-3 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas relacionadas con la protección del medio ambiente de la OACI;

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 de aviación sostenibles y el CORSIA y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles de aviación 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 de aviación 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 CORSIA 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. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de implementar un plan mundial de MBM 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 de aviación 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 de aviones incluidos en el plan reducir sus requisitos de compensación en un año dado mediante el uso de combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles en el marco del CORSIA y combustibles de aviación con menor contenido de carbono en el marco del CORSIA), 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. *Recuerda su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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 aviones 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, en el año 2018 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, solo 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. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que, a fin de minimizar cualquier distorsión del mercado, el CORSIA se aplique a todos los explotadores de aviones 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, 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 el CORSIA en virtud del párrafo 9, 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, están exentos de los requisitos de compensación del CORSIA, quedando sin embargo sujetos a requisitos de información simplificada;

11. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que la cantidad de emisiones de CO<sub>2</sub> que deberá compensar anualmente un explotador de aviones a partir de 2021 se calcule cada año de la forma siguiente:

- a) requisito de compensación de un explotador de aviones = [% sectorial x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento del sector en ese año)] + [% individual x (emisiones de un explotador de aviones incluidas en el CORSIA en un año dado × factor de crecimiento de ese explotador en ese año);
- b) donde el factor de crecimiento del sector = (emisiones totales incluidas en el CORSIA en ese año — promedio de las emisiones totales incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / emisiones totales del explotador incluidas en el CORSIA en ese año;
- c) donde el factor de crecimiento del explotador de aviones = (las emisiones totales del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año — el promedio de las emisiones del explotador de aviones incluidas en el CORSIA entre 2019 y 2020) / las emisiones totales del explotador de aviones incluidas en el CORSIA en ese año;
- d) donde el porcentaje (%) sectorial = (100% – % individual) y;
- e) donde el porcentaje (%) sectorial y el % individual se aplicará 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 aviones incluidas en el CORSIA en un año dado, como se indica más arriba, o a
    - b) las emisiones de un explotador de aviones 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 aviones 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. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que un nuevo explotador<sup>5</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 aviones;

13. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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 aviones 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; aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) inferior a los 5 700 kg; u operaciones humanitarias, sanitarias y de extinción de incendios;

14. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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 aviones incluido en el plan;

15. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de establecer un ciclo de cumplimiento de tres años, siendo el primer ciclo de 2021 a 2023, en el que los explotadores de aviones 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 de aviones;

16. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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;

17. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, proceda al examen periódico del CORSIA a intervalos de tres años, a partir de 2022, y someta los resultados de la misma 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 de aviones y de la aviación internacional, y del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- 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 de aviación sostenibles al logro de los objetivos ambientales de la OACI;

---

<sup>5</sup> Se entiende por nuevo explotador el explotador de aviones 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 Anexo 16, Volumen IV, y cuya actividad no es ni total ni parcialmente la continuación de una actividad de aviación previamente desarrollada por otro explotador de aviones.

18. *Determina* que el CORSIA sea la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez;
19. *Pide* que se adopten las medidas siguientes para la implementación del CORSIA:
- a) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, actualice el Anexo 16, Volumen IV, y el Manual técnico-ambiental, Volumen IV, según proceda;
  - b) que el Consejo, con la contribución técnica del CAEP, siga elaborando y actualizando los documentos del CORSIA de la OACI a los cuales se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionados con: la herramienta OACI de estimación y notificación de CO<sub>2</sub>; los combustibles admisibles en el marco del CORSIA; los criterios de unidades de emisión del CORSIA y el Registro central del CORSIA, según proceda;
  - c) que el Consejo elabore y actualice el documento del CORSIA de la OACI al que se hace referencia en el Anexo 16, Volumen IV, relacionado con las unidades de emisión admisibles para su uso en el CORSIA, teniendo en cuenta las recomendaciones del TAB;
  - d) que para principios de 2020 el Consejo ponga en funcionamiento y lleve el Registro central del CORSIA bajo los auspicios de la OACI para que los Estados miembros de la OACI puedan notificar la información que corresponda;
  - e) que el Consejo siga supervisando la implementación del CORSIA con el apoyo de la AGC y el CAEP, según sea necesario; y
  - f) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para que se establezcan las políticas y los marcos reglamentarios nacionales para el cumplimiento y la aplicación del CORSIA de acuerdo con los plazos que figuran en el Volumen IV del Anexo 16.
20. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones, de 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 TAB y el CAEP, incluso en lo que respecta a evitar la doble contabilidad y a los años de referencia y plazos que se considerarían admisibles;
21. *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, de conformidad con el cronograma establecido en el Anexo 16, Volumen IV, por conducto, entre otros, del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA) de la OACI, que incluye la organización de seminarios, la elaboración de textos de divulgación y la creación de asociaciones entre los Estados en el marco del CORSIA, a la vez que pone de relieve la importancia de un enfoque coordinado bajo la égida de la OACI para emprender actividades de creación de capacidad y asistencia.
22. *Recuerda* su decisión, adoptada en el 39º período de sesiones de que el CORSIA utilice unidades de emisión que reúnan los Criterios de unidades de emisión (EUC) del párrafo 19 precedente;

23. *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; y

24. *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 18: Multilingüismo en la OACI**

18.1 En su segunda reunión, el Comité Ejecutivo examinó tres notas de estudio (A40-WP/62, WP/451 y WP/464) bajo la cuestión “Multilingüismo en la OACI”.

18.2 La nota A40-WP/62 contenía el informe del Consejo, en el que reconocía que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI. Se informaba sobre la implementación de políticas y decisiones adoptadas para aumentar la eficiencia y la efectividad de los servicios de idiomas. En particular, la nota indicaba que las medidas implementadas en los dos trienios anteriores habían permitido que la Secretaría absorbiera una alta demanda de servicios de traducción e interpretación. Entre estas medidas figuraban: el diseño de un nuevo sistema de gestión de los servicios lingüísticos, la capacitación de oficiales de idiomas de nivel inicial, la reorganización de los servicios de apoyo, la mayor versatilidad del personal y la asignación de fondos adicionales provenientes de otras fuentes de la OACI, o de economías realizadas por una mayor eficiencia en Idiomas y Publicaciones.

18.3 En la nota A40-WP/451, presentada por Paraguay, apoyada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)<sup>6</sup> y por la Comunidad de Autoridades de Aviación Civil Luso parlantes<sup>7</sup> (CAACL)<sup>8</sup>, se subrayaba que la falta de disponibilidad de algunas publicaciones y documentos de la OACI, específicamente los manuales y circulares, en todos los idiomas oficiales está siendo un impedimento para el acceso de los Estados miembros a la información y adquisición de conocimientos, y que la Organización debía esforzarse por dar una respuesta dinámica a las necesidades de traducción e interpretación. En la nota también se hacía énfasis en la importancia del multilingüismo, dado que la Organización se ocupaba de los marcos regulatorios y las normas de la aviación civil. Se concluía afirmando que era indispensable que la OACI proporcionara servicios de idiomas de alta calidad a los Estados miembros en todos los idiomas oficiales, sin hacer excepción alguna en los diversos medios de comunicación y/o difusión de información que estableciera la Organización para alcanzar sus objetivos, teniendo en consideración que un adecuado servicio indudablemente contribuye primordialmente para el logro de esos objetivos así como apoyo de la Organización a la traducción e interpretación de los Estados luso-parlantes.

---

<sup>6</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

<sup>7</sup> Angola, Brasil, Cabo Verde, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Mozambique, Portugal, Santo Tomé y Príncipe y Timor-Leste

<sup>8</sup> Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL)

18.4 En la nota A40-WP/464, presentada por la Federación de Rusia, se recordaba que el 37º período de sesiones de la Asamblea había adoptado por unanimidad la Resolución A37-25: “Política de la OACI sobre los servicios de idiomas”, en la cual se reconocía que los servicios de idiomas eran parte integrante de todos los programas de la OACI y que eran esenciales para alcanzar todos los objetivos estratégicos de la Organización y para la aplicación de los SARPS y PANS. De ahí la necesidad de que la Organización contara con suficiente personal con las aptitudes técnicas necesarias para asegurar la uniformidad de su base de conocimientos. Se deploraba el hecho de que algunos documentos no estuvieran disponibles en todos los idiomas y que algunas reuniones se celebraran en inglés únicamente. El multilingüismo debía considerarse por lo tanto como un factor importante para la comunicación armoniosa entre las naciones y como una inversión en el desarrollo de un sistema de aviación civil seguro, protegido y confiable.

18.5 El Comité tomó nota del informe del Consejo así como de las notas presentadas por los Estados.

18.6 El Comité hizo énfasis en que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar las metas de la OACI de conformidad con la Resolución A37-25 de la Asamblea. Los servicios de idiomas eran parte integral de todos los programas de la OACI y esenciales para alcanzar todos los objetivos estratégicos de la Organización y para la aplicación de los SARPS y PANS. Más aún, los servicios de idiomas eran un requisito fundamental de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) y de las comunicaciones de la OACI con los Estados miembros.

18.7 Asimismo tomó nota de que la Secretaría de la OACI había respaldado plenamente el multilingüismo como un objetivo principal de la Organización, y de que se habían implementado varias iniciativas para aumentar la eficiencia de la prestación de los servicios de idiomas. Entre las nuevas iniciativas que se preveían para el siguiente trienio figuraban la elaboración de una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, con miras a prestar servicios de idiomas de calidad en forma oportuna y eficiente, y a reforzar las capacidades de los servicios de idiomas tanto en la Sede como en las Oficinas regionales. La estrategia estimularía además el uso de tecnologías innovadoras y las mejores prácticas de la ONU para la gestión de la carga de trabajo, y aumentaría la calidad y la eficiencia.

18.8 El Comité tomó nota de que, para garantizar el multilingüismo, el proyecto de presupuesto propuesto preveía el mismo nivel de servicios de idiomas que en el trienio en curso, siempre que se respetara la capacidad establecida, y que las medidas de eficiencia aprobadas por el Consejo en su 208º período de sesiones para el presupuesto vigente (C-DEC 208/5, mayo de 2016) siguieran aplicándose en 2020-2022. No obstante, algunos Estados indicaron que las deliberaciones sobre el presupuesto futuro debían centrarse, no en la reducción de los servicios de idiomas, sino en encontrar un mejor equilibrio para un uso más eficiente de los recursos asignados a los servicios de idiomas.

18.9 Muchos Estados miembros tomaron la palabra para apoyar el multilingüismo como principio fundamental para alcanzar las metas de la OACI. Subrayaron que el multilingüismo era un requisito transversal para la eficiencia y la transparencia en el trabajo de la Organización, tanto política como operacionalmente, así como un pilar fundamental del multilateralismo. Era crucial en las comunicaciones con los Estados miembros, y entre éstos, para lograr el progreso de la iniciativa NCLB. Otros Estados destacaron la necesidad de contar oportunamente con documentación de calidad de la OACI, en todos los idiomas de trabajo, no sólo la relacionada con SARPS, PANS, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, sino también los textos de orientación necesarios para el cumplimiento de los SARPS, para lo cual se consideró la importancia de priorizar a esta cuestión en el presupuesto del trienio 2023-2025. Se observó también que el multilingüismo no debía considerarse únicamente como un costo para la Organización sino como una inversión para el desarrollo de un sistema de aviación civil mundial seguro y protegido.

18.10 Varios Estados solicitaron que se agregara el portugués como idioma de trabajo para reforzar el trabajo y las comunicaciones de la OACI con los países lusófonos. La Secretaría tomó nota de la solicitud, pero señaló la dificultad de considerarla en el contexto de las restricciones presupuestarias. Destacando los constantes esfuerzos por optimizar los recursos humanos, materiales y financieros, la Secretaría agregó que podían explorarse otros mecanismos para patrocinar la traducción de publicaciones de la OACI y la interpretación en las reuniones de la OACI sobre la base de recuperación de costos. También eran bienvenidas las contribuciones voluntarias de Estados miembros en forma de adscripción de especialistas en idiomas y apoyo a proyectos especiales.

18.11 Tras considerar las notas A40-WP/62, WP/451 y WP/464, a la luz de las deliberaciones y reconociendo el multilingüismo como un principio fundamental para alcanzar las metas de la OACI, el Comité recomendó que la Asamblea:

- a) pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la efectividad de los servicios de idiomas;
- b) pida a la Secretaría General que diseñe una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, con miras a prestar servicios de idiomas de calidad en forma oportuna y eficiente, reforzando las capacidades de los servicios de idiomas tanto en la Sede como en las Oficinas regionales; y
- c) inste a los Estados miembros a que colaboren activamente con la Secretaría de la OACI para promover el multilingüismo como parte integral de los programas y actividades de la Organización.

### **Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

#### *Mejora de los métodos de trabajo en la OACI*

19. El Comité consideró la nota A40-WP/48, presentada por el Consejo, y reconoció los logros alcanzados por la Organización y su liderazgo para aumentar la eficiencia y eficacia en el último trienio.

19.2 Asimismo, el Comité tomó nota de la presentación oral sobre el examen de la actual estructura de la Secretaría de la OACI presentada por la Secretaría. El Comité reconoció que el resultado de ese proceso sería presentado en el marco de un proceso consultivo con los Estados miembros a través de comunicaciones, y que el objetivo será lograr una solución equilibrada y pragmática que privilegie el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI y el interés de los Estados miembros, a fin de que la Organización mantenga su pertinencia.

19.3 El Comité consideró seguidamente la nota A40-WP/423, presentada por Estados Unidos, en la que se subrayaba la necesidad de modernizar los métodos de trabajo, la gestión y la supervisión de la OACI y de establecer alianzas innovadoras con una gama más amplia de partes interesadas para atender mejor a las necesidades de los Estados miembros y mantenerse a la par del entorno en constante evolución.

19.4 Al reafirmar los principios de buena gobernanza, transparencia y los más altos valores éticos, se reconoció que era necesario seguir haciendo mejoras y esforzándose para que la Organización fuera más resiliente a un entorno en rápida evolución, y para aumentar la eficacia institucional, aumentar los mecanismos de coordinación, y reestructurar cuando sea necesario.

19.5 Dado que las notas WP/48 y WP/423 contaron con apoyo general, el Comité convino en fusionar ambos proyectos de resoluciones bajo el título *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*. El Comité convino en que la Secretaría proporcionaría periódicamente información actualizada al Consejo y que dicho órgano informaría a la Asamblea en su 41º período de sesiones.

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

**Resolución 19-1: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

*Considerando* que la OACI ha desempeñado sus funciones con eficacia y eficiencia ~~durante más de 50 años~~, conforme a lo establecido en la segunda parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio de Chicago);

*Considerando* que los objetivos fundamentales de la Organización expresados en el Artículo 44 del Convenio de Chicago y las funciones del Consejo expresadas en los Artículos 54 y 55 continúan teniendo suma importancia;

*Considerando* que la Organización se enfrenta con nuevos retos en rápida evolución de carácter tecnológico, económico, medioambiental, social y jurídico; y

*Considerando* que es necesario que la Organización responda con eficiencia y eficacia a esos retos ~~en un momento en que la comunidad aeronáutica está experimentando dificultades financieras~~;

*Considerando* que la OACI necesita contratar, cultivar, y retener una fuerza laboral altamente calificada, flexible, motivada y de alto desempeño para poder hacer frente a problemas tradicionales y emergentes y satisfacer las cambiantes necesidades de los Estados;

*Considerando* que la OACI necesita alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas que puedan aplicar información, conocimientos especializados, puntos de vista y recursos complementarios en pro de los objetivos estratégicos de la Organización;

*Considerando* que el desempeño institucional de la OACI y su capacidad para tener acceso a fondos adicionales de fuentes públicas y privadas son factores clave que afectan su ejecución de programas, la instrucción, la creación de capacidad y la asistencia a los Estados;

*Considerando* que los Estados, las partes interesadas y las organizaciones de financiamiento requieren de información oportuna, precisa y completa sobre las iniciativas, las políticas y el desempeño de la OACI;

*La Asamblea:*

1. *Expresa su agradecimiento* al Consejo y a la Secretaría General por los progresos efectuados al elaborar el Plan de ~~acción estratégico~~ actividades de la OACI Organización;

2. *Hace suyas* las decisiones ya adoptadas por el Consejo de ~~seguir elaborando el Plan de acción estratégico~~ elaborar un Plan de actividades trienal, seguir trabajando en la transición de la OACI para convertirla en una organización de gestión centrada en los resultados (RBM), y establecer un mecanismo de supervisión que incluya un examen anual del progreso realizado utilizando la herramienta institucional de gestión y presentación de informes (CMRT);

3. *Encarga* al Consejo y a la **Secretaría** General, en el marco de sus respectivas competencias, que:
  - a) ~~intensifiquen las actividades para elaborar el Plan de acción estratégico~~ **elaboren un Plan de actividades en forma continuada para cada trienio y con un proceso de planificación sistemática y un enfoque de gestión centrada en los resultados que conlleve mayor eficacia, transparencia e imputabilidad y rendición de cuentas e impulse la evolución el desarrollo del Presupuesto por programas del Programa regular;** y
  - b) pongan el Plan de ~~acción estratégico~~ **actividades** a disposición de los Estados contratantes y presenten una versión actualizada del mismo, ~~junto con un informe del progreso realizado en su implantación~~ durante el trienio correspondiente; a cada período de sesiones ordinario de la Asamblea;
  - c) tomen las medidas ulteriores necesarias para aumentar la transparencia, mejorar el ambiente de trabajo, forjar alianzas nuevas e innovadoras con partes interesadas externas, aumentar la eficacia institucional y asegurarse de que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo fundamentales de la OACI y sus órganos de expertos, así como para movilizar recursos adicionales para producir mejores resultados; y
  - d) eviten todo posible conflicto de intereses al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria.
4. *Encarga* al Consejo que:
  - a) ~~simplifique~~  **siga simplificando** los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor transparencia y eficiencia ~~y una menor duración de sus períodos de sesiones, de modo de obtener resultados a partir del próximo período de sesiones ordinario;~~
  - b) lleve a cabo un examen intensivo de los procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados con miras a agilizar las tareas, delegar poderes y mejorar la relación costo-eficacia en la Organización; y
  - c) se cerciore de que el mecanismo de supervisión sea eficiente y con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia y rendición de cuentas.
5. *Invita* a la **Secretaría** General a que, en el ámbito de su competencia, siga tomando iniciativas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización mediante reformas de procedimiento, de gestión y administrativas, y dé cuenta de las mismas al Consejo;
6. *Invita* al Consejo y al **la Secretaría** General a que, al aplicar las cláusulas 3 a 5 anteriores, tengan debidamente en cuenta la lista de consideraciones, que no es exhaustiva, del **apéndice** de esta resolución; y
7. ~~*Invita* al Consejo a que notifique a los Estados los progresos realizados en la aplicación de las cláusulas 3 a 5 de esta resolución, a más tardar el 1 de mayo de 1997, y presente un informe completo sobre el tema al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.~~
7. **Declara** que esta Resolución sustituye a la A31-2 sobre acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

## APÉNDICE

### Lista de consideraciones para que la OACI sea más eficiente y eficaz

#### *Proceso de planificación sistemática* [cláusula 3 a), de la resolución]

- a) establecer vinculación directa y transparente entre el Plan de acción estratégico de actividades y el Presupuesto por programas del Programa regular;
- b) establecer procedimientos de elaboración del Presupuesto por programas del Programa regular que se centren en la asignación de recursos en el ámbito con criterio estratégico y según los resultados buscados, más que en por los detalles administrativos (“de arriba a abajo” y no “de abajo a arriba”);
- c) establecer procedimientos para fijar metas-objetivos estratégicos, resultados esperados, actividades clave, resultados concretos y metas prioridades y objetivos, aplicando al mismo tiempo, junto con la aplicación de índices de rendimiento;
- d) elaborar, dentro del marco del Plan de acción estratégico actividades, otros planes más detallados para cada objetivo estratégico por medio de los órganos subordinados pertinentes (p. ej., basándose en el Programa técnico de la Organización en la esfera de la navegación aérea) y de las diversas oficinas de la Secretaría;
- e) examinar con cierta frecuencia en el seno de la Secretaría los progresos realizados en la aplicación del Plan de acción estratégico actividades, y periódicamente en el Consejo y los órganos subordinados; y
- f) actualizar y extender el Plan de acción estratégico actividades, por lo menos cada tres años.

#### *Métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea* [cláusula 4 a), de la resolución]

- a) simplificar el orden del día y reducir la documentación, centrándose en los aspectos de estrategia y política de alto nivel, áreas prioritarias principales y asignación de recursos;
- b) respetar las fechas fijadas para preparar y distribuir la documentación;
- c) informar más extensamente a las autoridades elegidas;
- d) simplificar los procedimientos para presentar informes, particularmente evitando las duplicaciones innecesarias de presentar y examinar los mismos documentos en distintos órganos;
- e) eliminar el requisito de que se levanten actas de las sesiones de las Comisiones (tal como se ha hecho en este período de sesiones de la Asamblea);
- f) mejorar los procedimientos para presentar declaraciones generales y atenerse a los horarios indicados para las sesiones; y
- g) introducir procedimientos de votación más modernos y eficientes, especialmente para la elección del Consejo.



*Nota.— Si fuera preciso enmendar el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), los Estados necesitan saberlo con suficiente antelación respecto al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea, a fin de poder adoptar las enmiendas al comienzo del período de sesiones con efecto inmediato.*

*Procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo [cláusula 4 b), de la resolución]*

En el examen de estos aspectos deberían considerarse temas fundamentales los siguientes:

- a) el concepto de que el Consejo siga desempeñando sus funciones y mandato conforme a lo estipulado en el Convenio de Chicago y se concentre particularmente en las cuestiones de política de alto nivel; y
- b) que la Secretaria General ejerza sus responsabilidades tomando las medidas administrativas y decisiones que le incumben en su carácter de funcionario ejecutivo principal de la Organización, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 54 h) del Convenio de Chicago.

*Mecanismo de supervisión [cláusula 4 c), de la resolución]*

En cuanto a esto, se insiste en un **procedimiento** firme para informar **independiente y directamente** al Consejo sobre la eficacia, transparencia e imputabilidad en todos los programas de la OACI. De acuerdo con las prácticas ordinarias de auditoría, la Secretaria General tendría la oportunidad de formular comentarios sobre los informes independientes, pero no de modificarlos.

*Otras medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de la Organización (Cláusula 5 de la resolución):*

- a) introducir procedimientos para elaborar o enmendar, según corresponda, más oportunamente los instrumentos de derecho aeronáutico, y las normas y métodos recomendados y planes regionales de navegación aérea de la OACI;
- b) alentar más la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico en el ámbito nacional así como la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI en todo el mundo y en la mayor medida posible;
- c) mejorar y acelerar las comunicaciones con los Estados contratantes, particularmente en lo que atañe a las normas y métodos recomendados, incluso con una utilización más generalizada de las transmisiones electrónicas;
- d) reforzar el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y a la autoridad y recursos correspondientes que reciben las Oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial;
- e) examinar la relación que existe entre la OACI y otros organismos (tanto en la esfera de la aviación como en otros sectores pertinentes ajenos a la aviación, a escala mundial y regional), con miras a definir las respectivas áreas de responsabilidad, eliminar redundancias y establecer programas mixtos cuando corresponda;
- f) lograr que todas las partes interesadas de la comunidad aeronáutica, incluidos los proveedores de servicios y la industria, participen adecuadamente en las actividades de la OACI;
- g) simplificar el calendario y la documentación y reducir la duración de las reuniones de la OACI en general; y

- h) considerar la conveniencia y posibilidad de recurrir a expertos externos, cuando sea necesario para prestar asistencia respecto a cualquiera de las medidas precedentes.

*Mejora de la estructura de las comunicaciones a los Estados y de la respuesta a las mismas para aplicar los SARPS, PANS y planes globales de forma más adecuada*

19.1 El Comité examinó la nota A40-WP/461, presentada por Cuba y apoyada por Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de) y respaldada por un gran número de otros Estados, en relación con la estructura del texto de las enmiendas de los SARPS que adopta el Consejo de la OACI y que tienen diferentes fechas de aplicación. El Comité reconoció las ventajas asociadas al aumento de visibilidad de los SARPS con diferentes fechas de aplicación en las nuevas prácticas editoriales, pero también se hizo eco de la inquietud manifestada en relación con el nuevo formato y, en particular, con las complicaciones en la notificación de diferencias. El Comité recomendó que la OACI examinara las complicaciones señaladas y efectuara los ajustes necesarios para subsanarlas.

19.2 El Comité examinó la nota A40-WP/467, presentada por Camerún. El Comité reconoció la inquietud expresada por el bajo índice de respuestas a las consultas que se realizan mediante comunicaciones a los Estados y la falta de respuesta a los Estados que presentaban comentarios, así como el hecho de que el sistema en línea para responder a las propuestas de enmienda de los SARPS y los PANS no está terminado, y observó que las actividades a las que se alude en la nota estarán sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y extrapresupuestarios. También se informó al Comité de que el Consejo había examinado un informe de evaluación sobre el proceso de elaboración de normas de la OACI y que la Secretaría tendría en cuenta la información que figura en la nota de estudio al aplicar las recomendaciones del informe.

19.3 El Comité examinó la nota A40-WP/245, presentada por los Emiratos Árabes Unidos. Acogió con beneplácito la información proporcionada y reconoció que, si bien la OACI ha realizado avances significativos hacia el establecimiento de un marco de gestión centrado en los resultados, aún queda trabajo por hacer. El Comité reconoció que los nuevos procesos establecidos en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) buscan que los planes mantengan vigencia y den resultados concretos, y decidió que la recomendación de la nota se derive a los grupos de trabajo del GANP y del GASP para que la examinen y tomen las medidas que correspondan. El Comité tomó nota además de que la Secretaría trabaja actualmente en la introducción de un enfoque por proyectos que vincula los programas de trabajo de la Sede y de las Oficinas regionales al GANP y el GASP, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

**Cuestión 20: Iniciativa Ningún país se queda atrás**

*Iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB)*

20.1 La Secretaría de la OACI presentó la nota A40-WP/49 *Informe sobre la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB)* donde se subrayaban las medidas tomadas durante el último trienio para promover esta iniciativa e incentivar proyectos de creación de capacidad y asistencia. El Comité Ejecutivo reconoció la importancia fundamental de la iniciativa NCLB como apoyo a los Estados miembros de la OACI para que apliquen eficazmente los SARPS, las políticas, planes y programas de la Organización, los cuales hacen posible un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente.

20.2 El Comité expresó su profundo agradecimiento por la iniciativa del Presidente del Consejo de la OACI de crear la iniciativa NCLB; así como por los esfuerzos positivos de la OACI de ofrecer asistencia técnica a sus Estados miembros para mejorar la implementación de los SARPS y aumentar las tasas de implementación efectiva (EI) de seguridad operacional y seguridad de la aviación en cada región, en apoyo a la iniciativa NCLB.

20.3 El Comité tomó nota de la nota de estudio A40-WP/88, presentada por Azerbaiyán, y reconoció el papel que desempeñan las Oficinas regionales de la OACI al prestar apoyo directo a los Estados miembros de la Organización para la implementación efectiva de los SARPS y al coordinar esta asistencia, bajo los auspicios de la iniciativa NCLB.

20.4 El Comité tomó nota de la nota de estudio A40-WP/107, presentada por la Unión Europea, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, EUROCONTROL y con la coautoría de Nueva Zelandia y Canadá, en la cual reafirmaba su apoyo a la iniciativa Ningún país se queda atrás y reconocía la contribución de esta iniciativa al mejoramiento del funcionamiento general de la aviación a nivel mundial. Para incrementar la eficacia de las actividades de creación de capacidad, el Comité invitó a la OACI a intensificar el apoyo a sus Estados miembros para la implementación de los SARPS, incluidos indicadores conexos sobre el éxito de la implementación de los SARPS. Reconociendo el valor agregado y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados individualmente, las organizaciones regionales y la industria, el Comité pidió a la OACI que desempeñara un papel de coordinación y facilitación del intercambio de información entre los diversos participantes involucrados en la prestación de asistencia y que fomentara el uso de los mecanismos de coordinación existentes para la planificación y aplicación de dicha asistencia focalizada, tales como la ASIAP para la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea. La Secretaría de la OACI informó al Comité que se había elaborado un mapa de las bases de datos de todos los proyectos de creación de capacidad y asistencia del sector de la seguridad de la aviación y una base de datos de los proyectos de asistencia técnica de la ASIAP, y que dichas herramientas podrían mejorarse y ampliarse hacia otros objetivos estratégicos. La nota de estudio A40-WP/107 se complementó con la información de la nota A40-WP/106, que enumeraba los varios proyectos de creación de capacidad y asistencia en los distintos objetivos estratégicos de la OACI.

20.5 México presentó la nota A40-WP/437, que describía su experiencia como beneficiario del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) establecido por la Oficina regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC). El Comité reconoció que en todas las Oficinas regionales de la OACI se llevaban a cabo actividades de creación de capacidad y asistencia similares, por lo que invitó al intercambio de mejores prácticas y experiencia en la implementación de los SARPS entre los Estados, teniendo en cuenta las especificidades y prioridades de los Estados acreditados ante cada oficina regional.

20.6 El Comité examinó la nota de estudio A40-WP/220, presentada por Sudáfrica, y alentó a los Estados a intensificar su prestación de asistencia directa a otros Estados, por ejemplo, a nivel regional, para aumentar la aplicación de los SARPS, junto con actividades conexas de seguimiento. La Secretaría de la OACI informó al Comité que promover la coordinación regional por medio de asociaciones estrechas con organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil se alineaba con la política de la OACI en materia de cooperación regional. Tales esfuerzos complementaban los programas iniciados por la OACI que apuntaban a mejorar la eficacia de las actividades de creación de capacidad y asistencia como la ASIAP, en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación. Se alentaba a los Estados miembros de la OACI a que consideraran su participación activa en tales programas, como forma de coordinar mejor las actividades de asistencia técnica. Tales actividades pueden contribuir al logro de los objetivos de los planes mundiales de aviación de la OACI y apoyar las actividades de creación de capacidad y asistencia de la Organización. En consonancia con la recomendación de la nota A40-WP/107, la Secretaría de la OACI debería ser

informada de lo que se haga en este sentido. A la luz del gran apoyo expresado por las notas de estudio presentadas, el Comité convino en recomendar a la Asamblea que:

- a) inste al Consejo a continuar su labor de aumentar la conciencia mundial sobre la importancia de la implementación efectiva de los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI, que sirven de apoyo a un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y racional en términos ambientales;
- b) inste a la Secretaria General a seguir intensificando las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica para continuar con la implementación de la iniciativa NCLB, en particular las actividades generales de apoyo a la implementación tras la publicación de los nuevos SARPS;
- c) reconozca el papel de las oficinas regionales de la OACI para asegurar el apoyo continuo de los Estados miembros de la OACI para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS), mediante la coordinación de las lecciones aprendidas y el intercambio de experiencias en la implementación de los SARPS entre los Estados;
- d) invite a la OACI a aplicar un enfoque sistémico a sus actividades específicas de apoyo a los Estados e intensificar las actividades de apoyo a la implementación, apoyo técnico y asistencia de la Secretaría;
- e) reconozca el valor añadido y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados individualmente, las organizaciones regionales y la industria y pida a la OACI que coordine con otros socios, por medio de la ASIAP, el apoyo regional o estatal específico para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea;
- f) aliente a los Estados y a las organizaciones regionales a que mantengan informada a la OACI acerca de sus actividades de asistencia a fin de contar con un enfoque coordinado de las actividades de asistencia técnica que garantice la mejor utilización de los recursos existentes y reduzca la duplicación de esfuerzos;
- g) apoye el intercambio de información entre las Oficinas regionales de la OACI sobre las mejores prácticas de creación de capacidad y asistencia, teniendo en cuenta que debe prestarse la debida consideración a las especificidades y prioridades de los Estados ante los que está acreditada cada oficina regional; y
- h) aliente a los Estados a trabajar con la OACI para planificar, coordinar e implementar de forma proactiva la cooperación regional y a supervisar los resultados en función de las mejoras que se logren en la seguridad operacional y la protección de la aviación.

20.6.1 Cabe señalar que las medidas dirigidas a la OACI se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

20.7 La nota A40-WP/233 de Indonesia y la nota A40-WP/452 de Uruguay fueron presentadas a título informativo.

*Pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PSIDS)*

20.8 Mediante la nota A40-WP/47, El Consejo presentó una actualización del estudio de viabilidad de un análisis de las necesidades de aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (estudio de los PSIDS), en seguimiento de una decisión del 39º período de sesiones de la Asamblea, como se documentaba en la nota A39-WP/501, Informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 28. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información sobre el alcance, objetivo, metodología y principios del estudio y expresó su agradecimiento a Australia, Chile, China, Estados Unidos, Fiji, Reino Unido y Singapur por sus contribuciones financieras y en especie. Igualmente, se informó al Comité Ejecutivo de que se habían realizado las debidas consultas sobre los proyectos de conclusiones y recomendaciones del estudio con los 14 Estados que participaron en el Estudio de los PSIDS. El Comité Ejecutivo tomó nota además de que la Secretaría de la OACI presentaría el informe final al 218º período de sesiones del Consejo, el cual debería examinar las recomendaciones y definir una hoja de ruta para su aplicación. Se tomó nota de que las recomendaciones pueden requerir de la movilización de recursos y la expansión de asociaciones con gobiernos, el sector privado y las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas.

20.9 El Comité consideró la nota A40-WP/210, presentada por Australia y copatrocinada por Nueva Zelandia, la Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico (PASO), Samoa, Singapur y Tonga, y tomó nota de las difíciles condiciones demográficas y operacionales de los pequeños Estados insulares ubicados en la región Asia-Pacífico. En la nota A40-WP/210 se pedía brindar un apoyo adecuado para mejorar la implementación de los SARPS relacionados con la seguridad operacional, así como la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, con particular énfasis en los PSIDS, en consonancia con la Declaración de Beijing y los resultados del Estudio de análisis de necesidades de dichos Estados realizado por la OACI.

20.10 La nota A40-WP/310 fue presentada por Papua Nueva Guinea, en nombre de Fiji, Kiribati, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Estados Federados de Micronesia, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga, Tuvalu y Vanuatu. La nota resaltaba los problemas particulares que enfrentaban los PSIDS y que obedecían sobre todo a sus limitados recursos, su lejanía y su susceptibilidad a los desastres naturales, pero de la misma forma destacaban la importancia fundamental de la aviación para el desarrollo socioeconómico de estos Estados. En este contexto, se reconocía en la nota A40-WP/310 la labor de la OACI y los Estados donantes para facilitar la realización del estudio de los PSIDS.

20.11 Nueva Zelandia presentó la nota A40-WP/385, en la cual se resaltaban numerosas actividades que había realizado dicho Estado en apoyo a los PSIDS en las áreas de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Nueva Zelandia también recalcó la importancia del análisis de las necesidades de los PSIDS por parte de la OACI para promover un enfoque regional hacia el apoyo a los PSIDS y ayudar a dichos Estados a asumir como suyas las recomendaciones que se desprendan de dicho estudio. Teniendo presente los desafíos que enfrenta la mayoría de los PSIDS, Nueva Zelandia alentó a que se emprendieran medidas en relación con el estudio de los PSIDS para garantizar que sus recomendaciones sean prácticas, proporcionadas y rentables.

20.12 El Comité Ejecutivo tomó nota del amplio apoyo expresado por los Estados con respecto a las recomendaciones incluidas en las notas de estudio. Igualmente se reconoció que las lecciones aprendidas mediante la formulación del estudio de los PSIDS podrían beneficiar a otros SIDS.

20.13 En particular, el Comité tomó nota del señalamiento de varios Estados acerca de la necesidad de que se dediquen los recursos adecuados a la Oficina regional APAC de la OACI, a la luz de las características específicas de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico. El Comité además tomó nota de que se requeriría apoyo adicional para la implementación de las recomendaciones que se derivaran del estudio de los PSIDS. A este respecto, el Comité Ejecutivo recomendó a la Asamblea que:

- a) pida que se tengan debidamente en cuenta los resultados del estudio de los PSIDS en la planificación estratégica de las actividades de la OACI;
- b) encargue al Consejo que examine las recomendaciones del estudio y diseñe una hoja de ruta para la implementación; y
- c) encargue al Consejo que determine la forma en que las lecciones aprendidas y las recomendaciones que se deriven del estudio de los PSIDS podrían beneficiar a otros pequeños Estados insulares en desarrollo.

20.14 Se recomienda que se consideren todas las medidas de la OACI destinadas a prestar un mejor apoyo para la implementación de la Declaración de Beijing (a nivel regional y nacional), a impulsar la consecución de las metas mundiales de la OACI, y a apoyar la implementación de las recomendaciones que se deriven del estudio de los PSIDS de acuerdo con las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

#### **Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**

21.1 El Comité examinó la nota A40-WP/45, donde el Consejo reseña las principales iniciativas de la OACI en pro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y acogió con beneplácito la forma en que la Organización aboga por los beneficios de la aviación en aras de concretar los ODS y la mayor presencia de la aviación en los exámenes nacionales voluntarios en los que se informa de los avances hacia la concreción de los ODS. En particular, recibió con satisfacción la correlación trazada entre la OACI y los ODS, los resultados del Foro mundial sobre aviación (IWAF) que la OACI organiza cada año y la labor de divulgación llevada a cabo por las Alianzas de la aviación para el desarrollo sostenible. El Comité reconoció la orientación desarrollada para que los Estados establezcan un marco nacional de planificación de la aviación, y la elaboración de un marco de asociación para gestionar mejor las asociaciones y facilitar el cumplimiento de los ODS, y elogió la labor de la OACI en materia de innovación.

21.2 El Comité también agradeció que la OACI vigile el cumplimiento de los ODS en calidad de observadora oficial en el Grupo interinstitucional y de expertos (IAEG) sobre los indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y de organismo custodio del indicador 9.1.2 para los ODS, *Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosado por medio de transporte*. El Comité respaldó la resolución revisada que figura en la nota A40-WP/45, en la que se invita a la Asamblea a alentar a los Estados miembros a que den información sobre la aviación, como agente habilitador del desarrollo sostenible, en la revisión nacional voluntaria que presentan ante el Foro Político de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, y a su vez alentó a los Estados a hacer referencia claramente a los ODS en sus planes nacionales de aviación con el fin de poner de relieve la contribución de la aviación al logro de los ODS de las Naciones Unidas y a las economías nacionales. El Comité alentó a la OACI a redoblar la difusión y la colaboración con interesados y organizaciones internacionales para dar más visibilidad a la aviación y los ODS.

21.3 Las medidas solicitadas en la nota A40-WP/45 se llevarán a la práctica con sujeción a los recursos de que se disponga en el presupuesto del programa regular para 2020-2022 y a de contribuciones extrapresupuestarias.

21.4 El Comité examinó la nota A40-WP/189, en la que 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) ponen de relieve que el transporte aéreo contribuye de manera significativa al crecimiento económico mundial y al desarrollo social.

21.5 El Comité agradeció las decisiones que figuran en la nota WP/189, que invitan a la Asamblea a tomar nota del informe del Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) titulado *Aviation: Benefits Beyond Borders 2018*, que destaca la función que desempeña la aviación en favor de la sociedad mundial y los ODS. Los Estados miembros también deberían hacer uso de los datos donde y cuando sea posible para destacar las contribuciones de la aviación a los ODS.

21.6 El Comité tomó nota también de A40-WP/199 presentada para información por la IATA, y A40-WP/488 presentada igualmente para información por el ACI.

21.7 Como resultado de las deliberaciones, el Comité acordó presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria:

**Resolución 21/1: 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, así como solucionar las preocupaciones significativas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación para garantizar 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);

*Reconociendo* que el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas es el principal escenario donde los Estados, mediante los exámenes nacionales voluntarios (VNR), proporcionan una actualización sobre el avance anual y los desafíos que plantea la implementación para la consecución de los ODS a escala nacional;

*Reconociendo* la importancia de contar con marcos mundiales en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en los marcos mundiales;

*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, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, incluyendo a las autoridades pertinentes que no pertenecen al 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 informar acerca de la aviación, como habilitador del desarrollo sostenible, en sus VNR estableciendo los vínculos con los otros ODS pertinentes;
4. *Alienta* a los Estados miembros a incluir en sus planes nacionales referencias claras a los ODS de las Naciones Unidas, con el propósito de poner de relieve la contribución de la aviación a los ODS de las Naciones Unidas y las economías nacionales;
5. *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 del transporte aéreo y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;
6. *Encarga* a la Secretaria General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, los PDSL, y los 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;



7. *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;
8. *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 y le den la prioridad correspondiente a la aviación en sus planes de desarrollo; y
9. *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; y
10. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A39-25 sobre la Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible.

## **Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios**

22.1 El Comité tomó nota de A40-WP/50 presentada por la OACI y del aumento de 123% entre 2016-2018 y 2013-2015 de los fondos voluntarios de la OACI recibidos acumulativamente. El Comité manifestó su gratitud a Estados Unidos, China y Canadá por ser los tres principales Estados donantes de la OACI. Igualmente agradeció a los 133 Estados que apoyaron a la OACI mediante el despliegue de personal proporcionado gratuitamente, incluido el personal en adscripciones de corto o de largo plazo, y/o en la organización de conferencias, eventos, cumbres, reuniones y talleres.

22.2 El Comité reconoció el valioso aporte prestado por los Estados miembros que son sede de oficinas de la OACI, desde la Sede hasta las oficinas regionales; a saber: Canadá, México, Perú, Francia, Egipto, Senegal, Kenya, Tailandia y la Suboficina regional en China.

22.3 El Comité tomó nota con interés de los diferentes fondos y sus propósitos, así como de los detalles de cada una de las contribuciones de fondos voluntarios y erogaciones, y aplaudió la creación de herramientas y procedimientos para seguir mejorando la movilización de los recursos voluntarios.

22.4 El Comité apreció la necesidad de diversificar la geografía de donantes y acogió con beneplácito la oportunidad de interactuar estratégicamente con las instituciones financieras para apoyar al sector de la aviación. Estas acciones están sujetas a los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular para 2020-2022 y de contribuciones extrapresupuestarias. En consecuencia, el Comité apoyó la resolución actualizada incluida en la nota A40-WP/50.

22.5 Por último, el Comité Ejecutivo agradeció las iniciativas de la Secretaría para movilizar recursos voluntarios y los logros en ese sentido, así como sus esfuerzos por fortalecer la rendición de cuentas, la eficiencia en la gestión y la transparencia, ya que ello contribuirá a mejorar los esfuerzos de movilización de recursos de la OACI con los donantes.

22.6 Como resultado de las deliberaciones, el Comité acordó presentar la siguiente resolución para su adopción por la Plenaria:

**Resolución 22/1: 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 para mejorar sus sistemas de transporte aéreo;

*Considerando* que la mayoría de los Estados en desarrollo tienen dificultades para acceder a muchas fuentes de los 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 A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, ~~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 que facilite 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 Secretaría 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 apoyar 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 trabajar con las instituciones financieras para otorgar prioridad al sector de la aviación en el acceso a fondos para ejecutar actividades de asistencia y proyectos nacionales en apoyo de la iniciativa NCLB;
5. *Insta* a los Estados miembros a obtener financiación nacional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los *alienta* a solicitar la asistencia de la OACI cuando sea apropiado;
6. *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 Secretaria General a dar su asistencia para concretar tal empresa;
7. *Insta* a todos los Estados miembros, a la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y demás 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 y capacidades de supervisión;
8. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria 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;
9. *Encarga* a la Secretaria General a desarrollar estrategias y medios para movilizar recursos entre los Estados miembros, el sistema de la ONU, 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 como corresponda y conforme a la iniciativa NCLB;
10. *Encarga* a la Secretaria 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
11. *Encarga* a la Secretaria General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las iniciativas de movilización de recursos de la OACI se armonicen y se integren en los marcos de financiación y desarrollo relevantes; y
12. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A39-26 sobre Movilización de recursos.

## Cuestión 23: Programa de asistencia técnica

### Asistencia técnica de la OACI

23.1 El Comité examinó la nota A40-WP/4, presentada por el Consejo, en la que se informaba sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en las áreas de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente en el trienio en curso (2017-2019). El Comité tomó nota del trabajo ejecutado por la OACI durante el trienio, cubriendo todos los objetivos estratégicos, y alentó a los Estados a que continuaran apoyando el trabajo de la OACI en colaboración con todas las partes interesadas. En la nota A40-WP/4 se reafirma el continuo compromiso de la OACI de asistir a los Estados que no han alcanzado las metas de mejoras en sus sistemas de aviación, un elemento crucial de la iniciativa *Ningún país se queda atrás (NCLB)*. Mundialmente, durante el actual trienio los Estados han mejorado la implementación efectiva (EI) de los elementos críticos para el establecimiento de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en un 3,07% y 0,67% respectivamente. El Comité concluyó que el apoyo continuo y las contribuciones de Estados y la industria son vitales para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). A este respecto, el Comité instó a la Asamblea a continuar con su apoyo y contribuciones para beneficio de los Estados que requieren asistencia.

23.2 El Comité consideró la nota A40-WP/129, presentada por Canadá y Nueva Zelandia, en la que se pedía que se fortalecieran y sincronizaran las iniciativas de asistencia técnica y se favoreciera una mayor intervención de las Oficinas regionales en asuntos de asistencia técnica, particularmente la Oficina regional Asia/Pacífico (APAC) según enfatizaron algunos Estados. El Comité reconoció la importancia de que todas las partes, incluida la OACI, procedan de manera armonizada y sincronizada en las actividades de asistencia técnica para Estados. El Comité respaldó las recomendaciones de la nota dirigidas a fortalecer la asistencia técnica a los Estados de manera segura, sostenible y eficiente. Reconoció a su vez los beneficios de la asistencia técnica y, como se manifestó, los beneficios de las actividades derivadas de la Alianza para la asistencia en la implementación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

23.3 El Comité consideró la nota A40-WP/319, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>9</sup>, y tomó nota de los logros en la seguridad operacional de la Región África-Océano Índico (AFI) a través de la implementación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) en el curso del trienio. El Comité apoyó la continuación del Plan AFI en el siguiente trienio, teniendo en cuenta los logros registrados hasta la fecha, no solo para mantener el progreso alcanzado sino también para seguir mejorando la seguridad operacional en la región.

23.4 Se tomó nota de las notas de información presentadas por Canadá (A40-WP/441), los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)<sup>10</sup> (A40-WP/77 Revisión núm. 1), Indonesia (A40-WP/511) y Venezuela (República Bolivariana de) (A40-WP/493 Revisión núm. 1).

---

<sup>9</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Tanzania, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<sup>10</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

## **Plan AFI SECFAL**

23.5 El Comité examinó la nota A40-WP/63, presentada por el Consejo, tomando nota del avance en la implementación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL). El Comité destacó la importancia de establecer mecanismos regionales para abordar los desafíos de seguridad de la aviación y facilitación en África, la necesidad de fortalecer y coordinar las misiones de asistencia técnica en África a través del Plan de colaboración de expertos en seguridad de la aviación y facilitación para la Región AFI (AFI-CES) y de trabajar colaborativamente para evitar duplicaciones en la asistencia a los Estados africanos mientras se ejecuta el GASeP y las metas regionales, y de los esfuerzos realizados para aumentar el compromiso político. El Comité respaldó la propuesta de actualizar la Resolución A39-38 de la Asamblea referente al Plan AFI SECFAL, e instó a los Estados miembros de la Región AFI a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del Plan. Tomó además nota de la necesidad de continuar la estrategia de movilización de recursos, junto con la campaña del Consejo y la Secretaría de la OACI para aumentar los recursos financieros, para asegurar un mecanismo de financiación sostenible que permita ejecutar efectivamente el Plan.

23.6 El Comité convino en presentar, para adopción por la Plenaria, la resolución siguiente, en reemplazo de la Resolución A39-38 de la Asamblea:

### **Resolución 23/1: Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África**

*Considerando* que es esencial que se redoblen los esfuerzos coordinados bajo el liderazgo de la OACI para paliar las deficiencias graves de seguridad de la aviación y facilitación en la Región África-Océano Índico que vayan en detrimento del funcionamiento y el desarrollo ulterior de la aviación civil internacional;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la Resolución 2396 (2017), tras acoger con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en el Anexo 9 — *Facilitación* relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconocer que muchos Estados miembros de la OACI aún no la han aplicado, decidió en el párrafo 11 que, de conformidad con el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operen en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales correspondientes;

*Considerando* que en el párrafo 12 de la misma Resolución 2396 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y creación de capacidad a los Estados miembros a fin de poner en práctica esa capacidad y, según proceda, alienta a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros pertinentes o afectados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajen o se trasladen a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015), e insta asimismo a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR;

*Observando* que el Consejo de la OACI ha adoptado medidas para abordar las cuestiones de seguridad de la aviación y facilitación mediante la elaboración de un Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (el Plan AFI SECFAL) como programa de la Organización;

*Observando* que se han hecho esfuerzos considerables para reafirmar el compromiso político en África, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana (CUA) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), y que en la Conferencia Ministerial sobre la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África, celebrada en abril de 2016 en Windhoek, Namibia, se aprobaron la Declaración de Windhoek y sus objetivos concretos, que fueron respaldados por la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana (UA) el 1 de julio de 2017 en Addis Ababa, Etiopía;

*Reconociendo* que muchos Estados contratantes de la Región África-Océano Índico tal vez no cuenten con recursos técnicos o financieros suficientes para cumplir con los requisitos del Convenio de Chicago y sus anexos y, por tanto, dependen de la OACI, los asociados en el desarrollo, el sector y otros interesados directos para obtener conocimientos especializados y asistencia;

*Reconociendo* la necesidad de coordinar, en el marco de la OACI, las actividades de los interesados directos que prestan asistencia a los Estados de la Región África-Océano Índico;

*Reconociendo* que la OACI tal vez necesite recursos adicionales para desempeñar su función de coordinación satisfactoriamente; y

*Considerando* la voluntad de la comunidad internacional de ayudar a la Región África-Océano Índico a comprometerse lo antes posible con el Plan AFI SECFAL de forma concreta y sustancial;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del Plan AFI SECFAL;
2. *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;
3. *Pide* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos;
4. *Alienta* a los Estados miembros de la Región África-Océano Índico a que refuercen la cooperación en la región con el fin de optimizar el uso e intercambio de los recursos disponibles mediante proyectos regionales y subregionales y los planes de expertos en colaboración (CES) de la región AFI en todos los aspectos relacionados con la vigilancia de la seguridad de la aviación y la facilitación;

5. *Alienta* a todos los Estados miembros, organizaciones de las Naciones Unidas (especialmente el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad), el sector de la aviación y los donantes de fondos y de otra índole a que apoyen el Plan AFI SECFAL y colaboren con la OACI con miras a su ejecución;
6. *Encarga* al Consejo que garantice una función de liderazgo decidida de la OACI en la coordinación de actividades, iniciativas y estrategias de ejecución encaminadas específicamente al cumplimiento de las metas y objetivos del Plan, con el fin de lograr una mejora duradera de la seguridad de la aviación y la facilitación en la Región AFI y asignar los recursos en el marco del presupuesto regular al Plan y a las Oficinas regionales correspondientes que a tal efecto se requieran;
7. *Encarga* al Consejo que ejecute el Plan AFI SECFAL de acuerdo con los principios del plan de actividades, las prácticas de gestión de programas y los recursos disponibles; y
8. *Encarga* al Consejo que vigile y mida el nivel de ejecución en la Región África-Océano Índico durante el trienio y que informe de los avances logrados en el próximo período de sesiones de la Asamblea; y
9. Declara que la presente resolución sustituye a la Resolución A39-38.

23.7 El Comité consideró la nota A40-WP/288 (Revisión núm. 1, en inglés únicamente), presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros<sup>11</sup> y aplaudió el progreso alcanzado en la implementación del Plan AFI SECFAL. En particular, el Comité destacó la importancia del establecimiento del Plan de colaboración de expertos en seguridad de la aviación y facilitación para la Región AFI (AFI-CES), como vehículo para la asistencia a los Estados, y apoyó la ejecución del programa de trabajo, y concretamente la contribución del equipo de expertos a las actividades del Plan AFI SECFAL y a la CAFAC prestando asistencia a los Estados por medio de misiones técnicas relacionadas con preocupaciones significativas existentes o potenciales de seguridad de la aviación (SSeC) y otras deficiencias de seguridad de la aviación y facilitación.

#### **Cuestión 24: Cooperación técnica: Política y actividades de cooperación técnica**

24.1 En su octava sesión, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de *Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica* basándose en la nota A40-WP/66 presentada por el Consejo de la OACI, y en una nota de información presentada por el Comité Interestatal de Aviación (A40-WP/109).

24.2 En la nota A40-WP/66, el Consejo proporcionó información actualizada sobre la estrategia de cooperación técnica y asistencia técnica. En el informe se subrayó que la Organización mantiene, por un lado, un Programa de Asistencia Técnica que ayuda a los Estados con recursos del presupuesto regular y contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI asignados de acuerdo con los principios y criterios prioritarios establecidos, concentrándose principalmente en corregir las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI. Por otro lado, el Programa de cooperación técnica ayuda a los Estados y otras entidades a elaborar y ejecutar sus proyectos de aviación civil financiados por los propios gobiernos, donantes, instituciones financieras y el sector privado, sobre la base de recuperación de costos. Recordando

---

<sup>11</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Tanzania, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el Apéndice A del informe se presentaba un análisis de los resultados financieros y operacionales del programa en el trienio 2016 a 2018, junto con una comparación con los dos trienios precedentes; el Apéndice B contenía los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (Fondo AOSC) en el período cubierto por este informe. Esto se complementaba con un resumen de los logros por objetivo estratégico en el Apéndice C. En el informe se proporcionaba asimismo información sobre las novedades importantes en la Dirección de cooperación técnica (TCB) durante el trienio, que reforzaba el compromiso de la OACI de mejorar continuamente el papel de la Dirección como proveedor de servicios de valor agregado, y sobre la exitosa transición de su sistema de gestión de calidad a la norma ISO 9001:2015 y el desarrollo en curso de un sistema de gestión de procesos de trabajo (BPMS) para la automatización y optimización de los procesos, a fin de facilitar la supervisión en tiempo real de todos los proyectos en curso y la presentación de informes detallados. También se recordaba que el Consejo había aprobado la política de la OACI sobre sanciones a proveedores para reforzar la supervisión de las actividades de adquisiciones, y se informaba acerca del desarrollo de un plan de divulgación de conocimientos para responder al déficit existente de competencias esenciales en la aviación, y de la implementación continua del Programa OACI de voluntarios de la (IPAV). A nivel estratégico, el informe destacaba el desarrollo de un proceso mejorado de aseguramiento de la calidad, con la participación de las direcciones pertinentes, y la asignación de nuevas funciones de divulgación a las Oficinas regionales, como resultado de un análisis holístico de los mecanismos institucionales y administrativos para la prestación de cooperación y asistencia técnicas en la Organización. En el informe se comunicaba que el Consejo había aprobado la integración de la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) en la estructura de la TCB y la alineación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica que se implementarían para fines de 2020. En el Apéndice D de la nota se proponía, para su adopción por la Asamblea, una pequeña modificación de la Resolución A39-16 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*, para tener en cuenta cambios de redacción necesarios.

24.3 La nota A40-WP/109, presentada por el Comité Interestatal de Aviación, 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). Destacaba los resultados alcanzados en los últimos 20 años en el área de capacitación a través de cooperación multilateral con Airbus, Boeing, General Electric e Ilyushin en más de 150 eventos tales como seminarios, conferencias y cursos para un total de alrededor de 11000 expertos en aviación provenientes de 20 Estados y diez organizaciones internacionales. En el proyecto se impartió instrucción en seguridad de vuelo y aeronavegabilidad.

24.4 El Comité Ejecutivo observó que los resultados del Programa de cooperación técnica de la OACI en el período 2016-2018 del informe habían reflejado el continuo interés de Estados, donantes y entidades privadas, con una ejecución total del Programa 356,2 millones USD, y en promedio 107 proyectos al año en más de 138 Estados y diez organizaciones en todas las regiones. En la parte operacional, el Programa desempeñó una importante función de apoyo a los Estados miembros con más de 1061 expertos internacionales sobre el terreno, la contratación de 2566 expertos nacionales, la provisión de instrucción a 19565 miembros del personal de aviación civil y la adquisición de un gran volumen de equipos de aviación civil por 217.3 millones USD.

24.5 El Comité se mostró alentado por los esfuerzos realizados por la Dirección de cooperación técnica durante el trienio para mejorar la prestación de servicio mediante una mayor transparencia, rendición de cuentas y el más alto nivel de calidad en beneficio de los Estados miembros. En especial, en este período se realizó la transición del sistema de gestión de la calidad de la Dirección a la Norma 9001:2015 y el establecimiento de un proceso mejorado de aseguramiento de la calidad para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, con un mayor alcance, con funciones y responsabilidades



redefinidos, con la participación de partes interesadas clave de la OACI y una nueva función de divulgación para las oficinas regionales. Se informó al Comité acerca de la próxima implementación de una plataforma en línea accesible a los Estados, que facilitaría la supervisión financiera y operacional en tiempo real de los hitos de los proyectos.

24.6 Reconociendo la importancia del intercambio de información, la priorización de las necesidades y la movilización de recursos para actividades de creación de capacidad, el Comité recomendó que la Asamblea alentara a los Estados, a las organizaciones internacionales y a los donantes a unar esfuerzos para la provisión de apoyo específico a nivel regional o de Estado, a través de iniciativas de colaboración, tales como la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP), y apoyó una propuesta de coordinación centralizada y vigilancia dentro de la OACI.

24.7 Teniendo en cuenta las funciones de elaboración de normas, auditorías y apoyo técnico de la OACI, el Comité reconoció que se requería una mayor alineación entre las actividades de asistencia técnica y las actividades de cooperación técnica para asegurar un enfoque armonizado, coherente y eficiente entre las distintas entidades dentro de la Organización que tienen a su cargo el apoyo a la implementación, para así evitar la duplicación innecesaria, los conflictos de intereses y la competencia por recursos limitados.

24.8 El Comité Ejecutivo reconoció que la prioridad seguía siendo promover la armonización mundial para la implementación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, para que todos los Estados tuvieran acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro, confiable y sostenible. La Secretaría redoblaría los esfuerzos para apoyar a los países en desarrollo a través del Programa de cooperación técnica de la OACI, como parte de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). Por consiguiente, el Comité recomendó que la Asamblea continuara apoyando el Programa, reconociendo su importancia para la cooperación y las actividades de creación de capacidad centradas en asistir a los Estados para que mejoren sus sistemas de aviación civil y las infraestructuras conexas, y fortalezcan sus capacidades de recursos humanos.

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

- a) recuerde a los Estados contratantes que consideren las ventajas de recurrir al Programa de cooperación técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil, en particular a los efectos del desarrollo o la mejora de infraestructuras;
- b) inste a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas 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), así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a rectificar las deficiencias detectadas, resolver los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación (SSCS y SSCES) y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los Objetivos estratégicos de la OACI;

- c) inste a los Estados contratantes, a las instituciones financieras, a la industria de la aviación y a otras partes interesadas a que presten apoyo ininterrumpido en material de recursos financieros y humanos por medio del Programa de voluntarios de la aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo;
- d) encargue a la Secretaría General que continúe sensibilizando a los Estados, entidades del sector privado y donantes sobre las ventajas de utilizar los servicios de la OACI para la ejecución de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el campo de la aviación civil; y
- e) solicite a la Secretaría General que mejore la coordinación y la alineación entre las actividades de asistencia técnica y la actividades de cooperación técnica para poder asegurar un enfoque armonizado, coherente y eficiente entre las entidades dentro de la organización que tienen a su cargo el apoyo a la implementación, para así evitar la duplicación innecesaria, los conflictos de intereses y la competencia por recursos limitados.

24.10 El Comité convino asimismo en presentar, con miras a su aprobación en sesión plenaria, la siguiente resolución presentada por el Consejo en la nota A40-WP/66 — *Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica*:

**Resolución 24/1: 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 38° período de sesiones de la Asamblea;

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

*Considerando* que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados 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;

*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 40° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la Resolución A39-16.

## 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 a participar plenamente 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, redujo significativamente los costos y mejoró 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 en la Resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí 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;

*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 se siguen tomando 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 deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección 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 Secretaria 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 Secretaria 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 en apoyar 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 Secretaria 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 de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medio ambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y *encarga* a la Secretaria 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 y 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 (PMA) 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* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluyendo la industria y el sector privado, 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 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 de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, 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 de 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 Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) 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 del 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 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. *Solicita* a la Secretaria General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo técnico específicas, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
4. *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;
5. *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;
6. *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;
7. *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, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
8. *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;
9. *Solicita* a la Secretaria General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;
10. *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
11. *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.

## **Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI**

25.1 En relación con la cuestión 25, el Comité Ejecutivo consideró la nota de estudio A40-WP/64 sobre las *Actividades de la OACI en materia de instrucción y creación de capacidades en la aviación civil*, que contiene un resumen de las actividades y los logros realizados por la OACI en materia de instrucción en aviación civil desde el 39º período de sesiones de la Asamblea. Asimismo, ofrece información sobre la implantación de la Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil; las actividades relacionadas con la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), así como la contribución de la Oficina de instrucción mundial en aviación al Programa de la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP). El Comité respaldó el contenido de esta nota de estudio y alentó a los Estados miembros a que apoyaran a la OACI en su búsqueda de nuevas asociaciones en el ámbito de la instrucción en todas las regiones; el diseño de modalidades de instrucción alternativas para facilitar el acceso, como la educación a distancia, y el fomento de estas nuevas modalidades entre los integrantes del sector de la aviación civil. El Comité recomendó a los Estados miembros que aprovecharan el Programa TRAINAIR PLUS (TPP) y apoyó la expansión de la red de miembros para elaborar, compartir e impartir programas de instrucción para mejorar las cualificaciones de los profesionales de la aviación; y alentó al Consejo a que participara activamente en la promoción de las actividades de instrucción de la OACI ante los Estados miembros a fin de aumentar su difusión en todas las regiones.

25.2 Las notas de estudio presentadas por los la OACI, los Estados miembros y las organizaciones internacionales se dividieron en tres grupos y se presentaron al Comité como sigue:

- a) Grupo 1 sobre Instrucción y creación de capacidad: A40-WP/64, A40-WP/67, A40-WP/163, A40-WP/164, A40-WP/237, A40-WP/414;
- b) Grupo 2 sobre Desarrollo de competencias de instrucción: A40-WP/131, A40-WP/238, A40-WP/477; y
- c) Grupo 3 sobre Instrucción relacionada con la navegación aérea y el transporte aéreo: A40-WP/115, A40-WP/130, A40-WP/206, A40-WP/239, A40-WP/240, A40-WP/444, A40-WP/408, A40-WP/497, A40-WP/512, A40-WP/565.

25.3 El Comité examinó la nota A40-WP/67, presentada por COCESNA en nombre de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, y Nicaragua, bajo el título de *Modelo de gestión de la capacitación aeronáutica en Centroamérica*, en la que se informa a la Asamblea sobre el modelo de gestión de la capacitación aeronáutica en Centroamérica. La nota está en consonancia con las actividades de capacitación de la OACI que lleva a cabo la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT), tales como la cooperación entre la red del TPP, y con la utilización de la automatización en la instrucción, como en el caso del sistema electrónico de gestión TRAINAIR PLUS, y otras herramientas incluidas en el concepto de información para la capacitación en aviación.

25.4 En la nota A40-WP/163, presentada por Etiopía, se proporciona una reseña de las carencias en la aviación civil causadas por instrucción y creación de capacidad insuficientes, principalmente debido a la falta de centros de instrucción, personal capacitado y recursos financieros y materiales adecuados. Por consiguiente, se alienta a la OACI a que apoye la implementación de su Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad en la aviación para los Estados, a fin de que los Estados puedan cumplir con sus obligaciones nacionales y mundiales de transporte aéreo. La OACI trabajará con sus oficinas regionales para organizar talleres sobre la implementación de la Hoja de ruta y garantizar que se sigan los criterios y procedimientos de la instrucción basada en competencias.

25.5 En la nota A40-WP/164, presentada por los 54 Estados miembros<sup>12</sup> de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), bajo el título de *Armonización de la instrucción en África: Hoja de ruta sobre instrucción en aviación*, se insta a los Estados miembros a que brinden apoyo técnico y financiero a los proyectos, programas y actividades relacionados con la Hoja de ruta. La OACI trabajará con sus oficinas regionales en África para apoyar la implementación de la Hoja de ruta sobre instrucción en aviación en África. El Comité reconoció los retos que afronta África en relación con la formación e instrucción de capital humano y alentó a las partes interesadas, incluidas las administraciones de aviación civil, las instituciones de instrucción en aviación, los socios de la industria, etc., a que sigan proporcionando información pertinente a la Asociación de Organizaciones Africanas de Instrucción en Aviación (AATO) para continuar perfeccionando la hoja de ruta.

25.6 En la nota A40-WP/237, presentada por Kenya, bajo el título de *Estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación*, se alienta a los Estados miembros, en particular a los de la Región África-Océano Índico (AFI), a implementar las hojas de ruta de instrucción y creación de capacidad en la aviación y a incorporarse al Programa TRAINAIR PLUS (TPP). Tras la consideración de la cuestión 25, el Comité Ejecutivo acordó recomendar a la Plenaria la adopción de la nueva Resolución de la Asamblea relativa a la *Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación*:

#### **Resolución 25/1: Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación**

*Considerando* que para que la aviación mundial se desarrolle en forma sostenible, operacionalmente segura y protegida se necesitan empleados, supervisores y administradores cualificados y competentes para ejecutar, mantener, planificar, coordinar, administrar y supervisar todas las operaciones complejas de diversos aeropuertos, espacios aéreos, aeronaves, instalaciones de mantenimiento, etc.;

*Considerando* que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha aprobado su *Política en materia de instrucción en aviación civil* en la que se indica que el objetivo y la función de la OACI en cuanto a la instrucción es “apoyar las estrategias de desarrollo de recursos humanos establecidas por los Estados miembros y la comunidad de la aviación a fin de garantizar que éstos tengan acceso a un número suficiente de personal cualificado y competente para explotar, administrar y mantener el sistema de transporte aéreo actual y futuro, conforme a las normas internacionales prescritas en materia de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación de la aviación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente”;

La Asamblea:

1. *Resuelve que* la OACI prestará asistencia a los Estados miembros para que logren alcanzar y mantener la competencia de su personal de aviación por medio de las actividades de instrucción de la OACI, con el fin de garantizar que los Estados miembros de la OACI cuenten con la capacidad y los recursos humanos suficientes para la aplicación de las disposiciones y programas de la OACI.

---

<sup>12</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

2. *Resuelve que* las actividades de instrucción de la OACI se regirán por los siguientes principios:
  - a) la cualificación de los profesionales de la aviación es responsabilidad de los Estados miembros;
  - b) se debería otorgar la más alta prioridad a las actividades de aprendizaje que contribuyen a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y programas de la OACI mediante la instrucción basada en competencias y la metodología de diseño de sistemas de instrucción (ISD);
  - c) la OACI debería asesorar a quienes dirigen las entidades de instrucción pero no participar en la dirección de dichas entidades;
  - d) se otorgará alta prioridad al apoyo al Programa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) de la OACI y a la implementación de marcos y estrategias de gestión de talentos y de la actuación humana que incluyan los aspectos que permiten atraer, formar, cultivar, educar y retener a la nueva generación;
  - e) las actividades de instrucción mundial en aviación (GAT) deberían guiar y apoyar las oportunidades de instrucción y aprendizaje ofrecidas por la OACI a los Estados para garantizar la calidad, normalización, efectividad y eficiencia de los resultados; y
  - f) la Secretaría General de la OACI debería fomentar que las actividades de GAT sean autosostenibles, con una estructura de gobernanza clara que incluya mecanismos para el cumplimiento de sus mandatos financieros, técnicos y de gestión e indicadores clave de rendimiento para satisfacer las necesidades de aprendizaje y desarrollo de los Estados.
3. *Insta* a los Estados a compartir sus planes estratégicos para el aprendizaje y el desarrollo de la aviación, incluida la aplicación práctica de la *Hoja de ruta de la OACI para la instrucción y creación de capacidad en la aviación*, y a prestarse asistencia recíproca para optimizar el acceso de sus profesionales de la aviación a las actividades de aprendizaje.
4. *Exhorta a los Estados a que*:
  - a) alienten la creación de asociaciones para el aprendizaje y desarrollo en la aviación; y
  - b) creen alianzas para atender cuestiones relacionadas con la instrucción y el aprendizaje mediante la cooperación regional y el intercambio de conocimientos, que incluya, entre otras posibilidades, el uso compartido de recursos disponibles para instrucción, instructores, diseñadores de programas y cursos y el mantenimiento de una lista de expertos en instrucción en materia de aviación.
5. *Encarga* al Consejo que establezca un mecanismo de supervisión y evaluación de la calidad, eficiencia y eficacia de las actividades de GAT de la OACI y a que mantenga informados a los Estados miembros al respecto.

### Prácticas correspondientes

1. El Consejo debería reforzar la asistencia a los Estados miembros para que armonicen los niveles de competencia de sus profesionales de la aviación, incluso mediante el establecimiento de marcos de competencias para todos los empleos relacionados con la aviación. Esas iniciativas deberían basarse en lo siguiente:

- a) análisis de datos para determinar los requisitos de los empleos, la actuación humana esperada, las prioridades y necesidades;
- b) las necesidades de capacitación identificadas para la aplicación de las disposiciones de la OACI; y
- c) un enfoque basado en las competencias.

-----

25.7 En la nota A40-WP/414, presentada por Camerún, se insta a la OACI a brindar asistencia a los Estados miembros que experimentan dificultades para elaborar sus hojas de ruta para la instrucción y la creación de capacidad en la aviación. La Secretaría puso en conocimiento del Comité que se organizarán talleres en coordinación con las Oficinas regionales para llevar a la práctica las hojas de ruta estatales y garantizar que se apliquen los criterios y procedimientos de la instrucción por competencias.

25.8 La nota A40-WP/131, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, trata de la tecnología de realidad virtual/realidad aumentada (VR/AR) y su pertinencia como medio de instrucción en la aviación. El Comité instó a los Estados a reconocer la tecnología de realidad virtual y los alentó a incorporarla para los fines de las licencias de mantenimiento de aeronaves y requisitos de aeronavegabilidad. Si bien es un avance positivo, existe la necesidad de profundizar los estudios de costos y beneficios, efectividad y viabilidad. También se necesita armonización y normalización.

25.9 La nota A40-WP/238, presentada por la República Dominicana, se refiere al concepto de integración de los procesos de instrucción, que contempla la realización de evaluaciones sobre la formación específica que se requiere en cada área y la elaboración de programas de estudios que establezcan claramente la relación entre estos conceptos. El Comité tomó nota del pedido de apoyo de la OACI para promover ésta y otras estrategias que apuntan a lograr la integración de los conceptos y la efectividad de la instrucción.

25.10 En la nota A40-WP/477, presentada por Camerún, se propone un nuevo rumbo para la cualificación de instructores de seguridad operacional de la aviación en el Programa TPP. Según la nota, el procedimiento actual de cualificación de GAT limita la posibilidad de disponer de un número suficiente de instructores con aptitudes múltiples para impartir diversos conjuntos de material didáctico, debido al tiempo y el costo de implementación. Se pidió a la Oficina GAT que elaborara cursos de instrucción genéricos para capacitación en el puesto de trabajo (OJT) de instructores en seguridad operacional. La Secretaría aclaró que la Oficina GAT elabora cursos en respuesta a necesidades específicas de capacitación, tomando en consideración problemas de desempeño, marcos de competencias y destinatarios. Una vez desarrollado el curso, se establecen los requisitos de cualificación de instructores y se incluye la OJT en el proceso. De esta forma se asegura la calidad del curso. Con estas aclaraciones de la Secretaría, el Comité respaldó la postura.

25.11 En la nota A40-WP/115, presentada por Rumania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>13</sup>, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>14</sup> y por EUROCONTROL, se favorece que siga ampliándose el programa de la OACI para crear la Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) y que se formule una nueva estrategia NGAP para la Organización. Al examinar la nota, el Comité expresó su apoyo a que mujeres y hombres por igual puedan acceder a la industria de la aviación sin discriminaciones y tomó nota de una amplia convergencia en torno a esta nota y la A40-WP/239, presentada por Canadá, que también apoya las iniciativas de la OACI dirigidas a atraer, formar y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación. Observando que la continuidad del Programa NGAP depende de que se obtengan recursos extrapresupuestarios por fuera del presupuesto del programa regular para 2020-2022, el Comité acordó que se debería instar a los Estados a hacer aportes voluntarios de fondos. Seguidamente, recomendó que el Consejo examinara las propuestas de ampliación del Programa NGAP en atención a las prioridades ya financiadas con recursos del presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. Siempre con sujeción a las prioridades del presupuesto 2020-2022, el Comité recomendó asimismo que se examinaran los Anexos, particularmente el Anexo 1 — *Licencias al personal*, para asegurarse de que sepan responder a las necesidades actuales y futuras de competencias y garanticen el acceso sin discriminaciones de mujeres y hombres a la aviación.

25.12 La nota A40-WP/130, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, solicita que se considere el concepto de “marco internacional de instrucción basada en competencias para las operaciones de búsqueda y salvamento.” El Comité recomendó que el Consejo considere el desarrollo de un marco internacional de instrucción por competencias para las operaciones de búsqueda y salvamento en atención a las prioridades actuales ya previstas en el presupuesto 2020-2022, y tomó nota de que la OACI definiría cuál es el órgano apropiado para encargarse de su desarrollo.

25.13 En A40-WP/206, presentada por Singapur y copatrocinada por Fiji, las Islas Marshall, Macedonia del Norte, Nauru, Nigeria, Palau y el Reino Unido, se analiza la necesidad de privilegiar las pedagogías centradas en el alumno y se incita a trasladar la atención del instructor al alumno. El Comité reconoció la necesidad de adoptar pedagogías centradas en el alumno para mejorar las competencias de formación y facilitar que el NGAP satisfaga las necesidades de la aviación en el futuro, y pidió que la OACI elabore directrices para la selección de las herramientas tecnológicas de capacitación necesarias para sustentar la instrucción por competencias utilizando pedagogías centradas en el alumno. Esto se alinea con la metodología de instrucción por competencias de la OACI. Si bien en la nota se recomienda quién debería investigar el concepto, corresponde a la OACI determinar cuál es el órgano adecuado para la tarea.

25.14 En la nota A40-WP/240, presentada por la República Dominicana, se destaca la necesidad de instrucción en gestión del cambio en todos los niveles de organizaciones de la aviación, y se pide a la OACI que elabore nuevas disposiciones y textos de orientación para ayudar a los Estados a crear capacidad para ello. El Comité tomó nota del curso de capacitación de administradores de categoría superior e intermedia de las administraciones de aviación civil desarrollado en cooperación con China, que se puso en marcha en 2018 y respaldó la propuesta de seguir trabajando en relación con la gestión del cambio.

---

<sup>13</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chequia, Chipre, Dinamarca, España, Estonia, Eslovaquia, Eslovenia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

<sup>14</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

25.15 La nota A40-WP/444, presentada por la República Dominicana, se refiere a la formación en la gestión de la navegación basada en la performance (PBN) para permitir el seguimiento de la implementación de la PBN con evaluaciones de su efectividad, satisfacción del explotador y cumplimiento de requisitos. El Comité tomó nota de la importancia de este tipo de formación y respaldó el desarrollo de textos de orientación sobre gestión de la PBN, y recomendó que el Consejo examine esta propuesta a la luz de las prioridades existentes ya previstas en el presupuesto 2020-2022.

25.16 El Comité tomó nota de A40-WP/408 (nota de información), presentada por Hermes Air Transport Organization con el título *Education and Performance in Aviation: Realising and Sustaining Benefits*. En ella se pondera la educación y la formación en términos de inversión, se reseñan las dificultades que enfrenta la industria de la aviación para contratar y retener personal, y se recomiendan medidas para mejorar la estrategia de formación y capacitación en la aviación.

25.17 El Comité tomó nota de la A40-WP/497 (nota de información), presentada por la República Popular China con el título *Latest Progress of China's Aviation Security Training*, donde se resumen las actividades de instrucción en seguridad de la aviación que China llevó a la práctica para acompañar su iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda y la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP) de la OACI.

25.18 El Comité tomó nota de la A40-WP/512 (nota de información) presentada por Bangladesh, en la que se describe un intento por comprender la importancia de la instrucción para el desarrollo del transporte aéreo mundial y se informa sobre los cursos de capacitación en línea de la OACI y sus limitaciones por carecer de la interacción que es típica de la instrucción presencial.

25.19 El Comité tomó nota de la A40-WP/565 (nota de información) presentada por Rwanda con el título *Experimental Drone Builders and Innovation Labs in Rwanda*, en la que se describe el derrotero y los logros de los laboratorios de innovación establecidos en Kigali, Rwanda, y la colaboración de la Administración de Aviación Civil del país y otras entidades.

## **Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que habrá de considerar el Comité Ejecutivo**

### *Espacio comercial*

26.1 La nota A40-WP/15 presentada por el Consejo contenía una reseña sobre el surgimiento del transporte espacial comercial (CST) y su superposición con el sector del transporte aéreo actual. Si bien todavía no existen operaciones de CST regulares, el Comité consideró que era importante observar su desarrollo puesto que podrían hacerse regulares para el próximo decenio. El Comité tomó nota de la labor realizada por la OACI y descrita en la nota A40-WP/15, y convino en que el número de operaciones estaba aumentando, como también lo estaban haciendo sus efectos sobre la aviación civil internacional. Se tomó nota de que las actividades a las que se refiere la nota A40-WP/15 estarán sujetas a la disponibilidad de recursos en el Programa regular del Presupuesto 2020-2022 y contribuciones extrapresupuestarias.

26.2 El Comité convino en que la resolución propuesta en la nota A40-WP/15 debía enmendarse para reflejar la necesidad de que la OACI coordine su trabajo con el Sistema de las Naciones Unidas, en particular con la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre y la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos, y que las medidas de la Secretaría debían coordinarse con ambas oficinas. La resolución se enmendó como sigue:

**Resolución 26/1: Transporte espacial comercial (CST):**

*Considerando* que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* 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 el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece que la Organización "...adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de... otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas";

*Considerando* que la decimotercera Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) examinó los aspectos técnicos del transporte espacial comercial (CST), específicamente su intersección con la aviación, y que el Consejo respaldó la recomendación de la AN-Conf/13 sobre CST;

*Reconociendo* la interrelación de los principios del derecho aeronáutico internacional y el derecho del espacio ultraterrestre con respecto a las operaciones del CST;

*Reconociendo* la pertinencia del mandato de la OACI en cuanto a la incorporación del CST en el espacio aéreo; el uso compartido de la infraestructura; el funcionamiento de aeropuertos y cosmopuertos en un mismo predio; el uso de aeronaves como lanzaderas; y las fases de vuelo de los vehículos espaciales que se sirven de la interacción con la atmósfera para obtener sustentación; y

*Reconociendo* la necesidad de trabajar estrechamente con varias entidades de las Naciones Unidas, en particular Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre y la Comisión sobre la utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos;

*La Asamblea:*

1. *Reafirma* el papel de la OACI en el desarrollo de orientaciones sobre políticas para las áreas en las que las operaciones internacionales del CST se intersectan con la aviación civil internacional;

2. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General para que consulte a los Estados sobre el papel de la OACI y para que profundice la coordinación con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para vigilar el avance y la evolución del transporte espacial comercial y dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional.

26.3 El Comité examinó la nota A40-WP/126, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que expresaban preocupación ante el persistente impacto sobre el acceso al espacio aéreo de las actividades llevadas a cabo dentro del espacio comercial, y se solicitaba que se formalice la formulación de disposiciones para integrar las operaciones en el espacio comercial dentro de un espacio aéreo controlado. El Comité observó que esto ya se había tratado durante la 13ª Conferencia de navegación aérea, en la que se concluyó que no había actualmente ningún Estado de la OACI que contara con disposiciones maduras que pudieran formar la base para las disposiciones solicitadas. Sin embargo, la ANConf/13 alentó a los Estados a compartir toda práctica pertinente relacionada con la superposición entre las operaciones en el espacio y de la aviación a fin de mantener la seguridad operacional al más alto nivel posible. El Comité concordó con la posición de la 13ª Conferencia de navegación aérea.



## *Innovación*

26.4 En la nota A40-WP/14, presentada por el Consejo, se reconoció que estaban surgiendo rápidamente nuevas tecnologías y nuevos conceptos operacionales en el sector de la aviación. Estas innovaciones tienen un gran potencial para reforzar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad, la accesibilidad y la asequibilidad de la aviación en todo el mundo. También pueden facilitar procesos de reglamentación más eficientes y simplificados. Resulta entonces vital que en el sector de la aviación civil internacional se adopten de forma oportuna medidas para supervisar y evaluar esos avances y aprovechar sus ventajas, y que la OACI lo haga de modo que, desde el principio, ningún país se quede atrás. El Comité estuvo de acuerdo con la evaluación presentada en la nota A40-WP/14, y tomó nota de que el presupuesto de la Organización era limitado y mostraba serias limitaciones en cuanto a su capacidad para seguir el ritmo de las innovaciones. El Comité coincidió en que era necesario hacer una evaluación del proceso que sigue la OACI para adoptar innovaciones.

26.5 El Comité examinó la nota A40-WP/113, presentada por Francia, Italia y Suecia, en la que se reconoce que la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas del público, y que los Estados y la Organización consideran cada vez más difícil mantenerse a la par de estos adelantos. Se recomendó que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no sólo a nivel de expertos sino también a nivel estratégico, podría permitir a los Estados y la OACI reaccionar con más rapidez.

26.6 El Comité compartió el espíritu de la nota en cuanto a que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica a nivel ejecutivo podría, efectivamente, arrojar posibles ventajas para la Organización; no obstante, observó que sería necesario contar con atribuciones claras para este tipo de participación y que se requeriría más estudio y reflexión. Debido a ello, el Comité no respaldó el proyecto de Resolución de la Asamblea como estaba redactado. No obstante, convino en que debía intensificarse el diálogo entre la industria y la OACI y encargarse al Consejo que trate este asunto. A tal efecto, el Comité acordó agregar una cláusula resolutive al proyecto de resolución de la nota A40-WP/14.

### **Resolución 26/2: Innovación en la aviación**

*Considerando* que el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* señala que uno de los fines y objetivos de la OACI es desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desarrollo del transporte aéreo internacional para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo de contar con un transporte aéreo operacionalmente seguro, regular y económico;

*Considerando* que el Artículo 37 del Convenio estipula que la OACI adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de [...] y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas;

*Considerando* que diversas conferencias de la OACI han reconocido tanto los beneficios como las dificultades reales y potenciales que puede aportar la innovación a la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y facilitación del transporte aéreo y a su sostenibilidad económica y medioambiental, y que los Estados miembros deberían tener la oportunidad de acceder a esos beneficios de forma que ninguno de ellos se quede atrás;

*Reconociendo* que las disposiciones de la OACI se aplican a todos los usuarios del espacio aéreo civil, y que la falta de actividad normativa a escala mundial puede obstaculizar la concreción de soluciones tecnológicas innovadoras y evitar que se materialicen sus beneficios en la aviación, y que a tales efectos la OACI puede beneficiarse de interactuar en forma permanente con la industria para individualizar los últimos adelantos tecnológicos e integrarlos oportunamente;

*Reconociendo* que, por su naturaleza y ritmo, las innovaciones exigen que los órganos regulatorios nacionales, regionales y mundiales se sirvan de nuevas metodologías que les permitan estudiar y evaluar a tiempo los nuevos adelantos tecnológicos;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes que tengan experiencia en facilitar la introducción de innovaciones en la aviación civil y que hayan desarrollado sus métodos regulatorios para estudiar y evaluar mejor la aplicación de esas innovaciones, a compartir sus experiencias con otros Estados por intermedio de la OACI;

2. *Encarga* al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;

3. *Encarga* al Consejo que, basándose en las conclusiones derivadas de la evaluación que se llevará a cabo con arreglo a la cláusula dispositiva 2, y si lo considerara apropiado y necesario, formule políticas de alto nivel en respuesta a los resultados de la evaluación antes citada, y que posteriormente defina un marco que contribuya al desarrollo oportuno de políticas y normas mundiales que fomenten la mejora continua de la seguridad operacional, la eficiencia, la seguridad de la aviación, la facilitación y el desempeño económico y medioambiental;

4. *Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaria General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación; y

5. *Encarga* al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación.

26.7 En la nota A40-WP/383, presentada por la República Dominicana, se describía el potencial que el software libre y de código abierto (FOSS por sus siglas en inglés) tiene para el desarrollo del sistema global de navegación aérea, así como la importancia de que la OACI considere establecer alianzas con fundaciones de software de código abierto, al igual que con otros actores del sector, para asistir en este proceso. El Comité tomó nota de la importancia del FOSS en la comunidad de la innovación, y observó que formaría parte de las solicitudes de la Asamblea presentadas a la consideración del Consejo.

26.8 El Comité examinó la nota A40-WP/320, presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Macedonia del Norte, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, RDP Lao, Reino Unido, Samoa, Trinidad y Tabago, y CANSO, en la que se informó acerca del séptimo Foro mundial de ejecutivos principales de aviación civil (WCACEF/7) celebrado en Singapur en 2019, en el cual se examinó el enfoque para la adopción de tecnología en la aviación. Al foro asistieron 115 dirigentes de la aviación internacional de 75 Estados y 14 organizaciones internacionales. Los delegados convinieron en que era necesario aprovechar la tecnología para el avance de la aviación, especialmente en la gestión del

tránsito aéreo. Reconocieron además los desafíos que plantea el ritmo acelerado del avance tecnológico, que hace necesarias las asociaciones colaborativas para obtener beneficios óptimos para todo el ecosistema de la aviación. El foro afirmó que se requiere colaboración a largo plazo entre los asociados y otras partes interesadas para optimizar el ecosistema de la aviación, y reiteró la importancia del marco de principios y políticas permanentes de la OACI para promover e integrar los avances tecnológicos. El Comité recibió con beneplácito la nota A40-WP/320 y tomó nota de las medidas sugeridas en la misma. Convino en que el Consejo debía considerar el contenido del documento en el marco de su evaluación del proceso de la OACI para la adopción de innovaciones.

26.9 El Comité examinó la nota A40-WP/342, presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), en la cual se describía el crecimiento previsto de la industria de los sistemas de aviación no tripulados (UAS) y se solicitaba que la OACI considere establecer un marco mediante el cual pueda colaborar con la industria en la formulación de disposiciones relativas a nuevos participantes en el espacio aéreo. El Comité observó que este asunto coincidía con los resultados de la decimotercera Conferencia de navegación aérea, así como con el contenido de la nota A40-WP/14, presentada por el Consejo. El Comité convino en que el UAS debía ser tema central en la evaluación que la Asamblea presentará a la consideración del Consejo.

26.10 El Comité examinó la nota A40-WP/268, presentada por el ICCAIA y la CANSO, sobre Inteligencia artificial y digitalización en la aviación, así como las notas A40-WP/327 acerca de los Nuevos conceptos operativos relativos a sistemas autónomos; A40-WP/317 sobre Vuelo automático en formación; y A40-WP/459 sobre Innovación en aviación, presentadas por el ICCAIA. Las cuatro notas completaban una visión general de diversas utilidades operacionales emergentes y posibles de sus respectivos elementos, y hacían un llamamiento a la OACI para que explore opciones que permitan a la industria y otras partes interesadas atender la solicitud de nuevas disposiciones que los apoyen. El Comité tomó nota del contenido de estas aportaciones, así como de la amplitud y el alcance del trabajo técnico que queda por hacer para formular tales normas y métodos recomendados (SARPS). El Comité observó además de que el Comité Jurídico se encuentra examinando ya un estudio sobre el RPAS, y que las partes interesadas podrían considerar presentar una nota durante el próximo período de sesiones de dicho Comité sobre el estudio de las implicaciones jurídicas de la autonomía de vuelo.

26.11 El Comité examinó la nota A40-WP/292, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se describían los desafíos que plantea la formulación de disposiciones reglamentarias que permitan las operaciones de movilidad aérea urbana. En la referida nota se solicitaba a la OACI dar prioridad al trabajo en esta área, incluida la elaboración de SARPS y textos de orientación, y que formule los debidos procesos. El Comité convino en que el Comité considerará la información de la nota en su evaluación de sus procedimientos, así como en sus procesos establecidos para la priorización de su programa de trabajo.

26.12 El Comité observó que todas las actividades agrupadas bajo el tema de la innovación no estaban financiadas, por lo que era posible que no se ejecutaran si no se contaba con recursos adicionales. El Comité recomendó que se examinaran las propuestas a la luz de las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. En ese sentido, el Comité también alentó a la OACI a considerar nuevos métodos que permitan a la Organización tener acceso a recursos extrapresupuestarios y conocimientos especializados.

### *Cooperación regional*

26.13 El Comité examinó la nota A40-WP/136, presentada por Qatar, en la que se reconoce la necesidad de lograr una mejor armonización y coherencia entre las distintas zonas geográficas delineadas como regiones de la OACI en lo referido a los reglamentos, requisitos y procedimientos operacionales nacionales que estén fundados en las normas y métodos recomendados (SARPS). Se propone que la OACI

examine su política de cooperación regional, elaborada inicialmente hace diez años, teniendo en cuenta que las organizaciones y organismos de aviación civil regionales pueden atender a Estados pertenecientes a dos o más oficinas regional y comparten cultura, historia e idioma. El Comité acordó que para lograr una mejor cooperación entre la OACI y las organizaciones y organismos de aviación civil regionales, la Organización debería revisar su política de cooperación regional, que se había elaborado hacía cerca de diez años.

26.14 Se tomó nota de la WP/424, una nota de información presentada por la Organización de Aviación Civil Árabe que trata sobre la cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional y las organizaciones y organismos internacionales y regionales de aviación civil.

*Pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves*

26.15 El Comité tomó nota de la A40-WP/5 presentada por el Consejo en relación con el Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores que ya se había analizado en el marco de la cuestión 14: Programas de facilitación.

26.16 El Comité examinó la nota A40-WP/132, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en la que se pide la colaboración de todas las partes en la preparación para casos de pandemia o emergencias de salud pública o en la respuesta a éstos; refiriéndose especialmente a la necesidad de instar a los Estados a cumplir las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) durante estos sucesos. Además, se solicita al Consejo que siga colaborando con las partes internacionales y siga avanzando la labor del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). El Comité apoyó las propuestas de la IATA, reconoció que ya existían varias iniciativas que abordaban las cuestiones planteadas en la nota e instó a los Estados a colaborar con el CAPSCA y la OMS. El Comité convino en que la OACI debería seguir desarrollando la labor del CAPSCA, con sujeción a las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

26.17 Se tomó nota de la A40-WP/546, una nota de información presentada por Canadá y de la nota de información A40-WP/90 presentada por el IAC.

*Otros asuntos*

26.18 El Comité examinó la nota A40-WP/318, presentada por Indonesia, en la que se invita a la Asamblea a encargar a la OACI que examine las disposiciones relacionadas con los aeródromos e identifique y elabore disposiciones de la OACI para apoyar los procedimientos operacionales de los aeropuertos en la gestión de catástrofes. El Comité tomó nota de las iniciativas emprendidas por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Indonesia, en cooperación con otros organismos nacionales y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), para la preparación de los aeropuertos en casos de catástrofes naturales, y reconoció que los Anexos de la OACI establecían SARPS relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia así como a los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras una catástrofe natural o provocada por el hombre. Sin embargo, el Comité señaló que las actuales disposiciones se limitaban principalmente a los preparativos en los aeródromos para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. El Comité también tomó nota de que la OACI y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA) están copresidiendo un grupo de partes interesadas de los ámbitos de la aviación y la ayuda humanitaria con el fin de garantizar que se disponga de la orientación y los instrumentos pertinentes para prestar asistencia aérea oportuna y coordinada después de una catástrofe natural. El Comité recomendó que el Consejo examinara la propuesta, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al Presupuesto para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

26.19 El Comité apoyó las inquietudes planteadas en la nota A40-WP/442 en relación con las dificultades que pueden experimentar algunos Estados miembros para obtener un visado de entrada que les permita participar en las reuniones de la OACI que se llevan a cabo en la Sede, en las oficinas regionales y en cualquier otro Estado. Con respecto a las reuniones organizadas en la Sede, se informó al Comité que esas inquietudes se habían señalado inmediatamente a la atención de las autoridades canadienses tan pronto se había recibido la nota A40-WP/442, y que las autoridades canadienses, en coordinación con las autoridades de inmigración competentes, se habían comprometido a seguir facilitando la expedición de los correspondientes visados de entrada a los delegados de las reuniones de la OACI. La delegación del Canadá reafirmó que se haría todo lo posible por expedir oportunamente los visados de entrada a los delegados debidamente designados, a condición de que se coordinara oportunamente con la OACI. La Secretaría proporcionará la misma facilitación a los delegados de las reuniones de la OACI que se celebren en los Estados anfitriones de las oficinas regionales de la OACI, así como en otros Estados, a condición de que la Secretaría en las oficinas regionales de la OACI reciba solicitudes oficiales para que se les apoye con los visados, y se coordine con la Sede, cuando sea necesario.

26.20 El Comité examinó la nota A40-WP/135, presentada por Qatar, en la que se destacaba la utilidad de los planes mundiales de la OACI y las hojas de ruta conexas, tal como se establecen en el actual y futuro Plan de actividades de la OACI en apoyo de la consecución de los cinco Objetivos estratégicos. En la nota A40-WP/135 se solicita que se elaboren planes mundiales en apoyo de todos los Objetivos estratégicos de la OACI, es decir, que se elaboren nuevos planes mundiales en apoyo de los Objetivos de Desarrollo económico del transporte aéreo y de Protección del medio ambiente y que éstos sean coherentes con los tres planes mundiales ya existentes. En la nota de estudio se destaca la importancia de vincular estos planes mundiales con el Plan de actividades de la OACI. El Comité tomó nota de que el Consejo había deliberado sobre la posible elaboración de planes mundiales en relación con los Objetivos estratégicos de Desarrollo económico del transporte aéreo (GATP) y de Protección del medio ambiente (véase la nota A40-WP/22-EC/7 sobre un posible GATP) y que sería necesario que el Consejo siguiera analizando esta cuestión.

26.21 El Comité examinó la nota A40-WP/167, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), que contiene una propuesta para establecer el Día internacional del tripulante de cabina como medio de reconocer y promover la función decisiva que desempeñan los miembros de la tripulación de cabina en la seguridad operacional de la aviación y como medio de atraer y retener a la futura generación de tripulantes de cabina. En la nota se señala el 31 de mayo como la fecha en que actualmente muchos Estados, organizaciones internacionales y explotadores celebran el día del tripulante de cabina. A este respecto, el Comité tomó nota de la A40-WP/500, una nota de información que trataba sobre un día internacional para las víctimas de accidentes aéreos. Considerando la solicitud de varios días internacionales de la aviación, el Comité recomendó que el Consejo evaluara esas solicitudes de manera global e informara al respecto a la próxima Asamblea.

26.22 Se tomó nota de la A40-WP/541, una nota de información presentada por Arabia Saudita, la nota de información A40-WP/480 presentada por el ACI; la nota de información A40-WP/483 presentada por Honduras, Belice, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, miembros de COCESNA; la nota de información A40-WP/500 presentada por el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación; y la nota de información A40-WP/501 presentada por la ITF.

**PART II**  
**MINUTES OF**  
**THE EXECUTIVE COMMITTEE**

**Acta de la primera sesión**  
(Miércoles, 25 de septiembre de 2019, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

**Sesión a puerta cerrada**

1. Cuestión 10: Cuotas atrasadas
  - Aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas
  - Aprobación del informe oral a la plenaria

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

1. Al declarar abierta la sesión, el Presidente del Comité Ejecutivo indica que la cuestión 10 del orden del día se tratará 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 de la Comisión Administrativa, la subdirectora de finanzas (C/FIN), presenta la nota WP/46 Revisión núm. 1 (y Adenda núm. 1), relativa a los aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas. La nota presenta información relacionada con: la situación de las cuotas atrasadas y los Estados miembros cuyo derecho de voto se considera 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 hace largo tiempo. La Adenda núm. 1 presenta una actualización del apéndice C de la nota donde figuraban los pagos atrasados de los Estados miembros cuyo derecho de voto se considera suspendido al 23 de septiembre de 2019.
3. Refiriéndose al párrafo 2.3.1 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 de la Comisión Administrativa subraya que el total de cuotas pendientes al 16 de septiembre de 2019 es de unos 12,3 millones de dólares CAD, es decir, 1,1 veces los recursos del Fondo de Capital Circulante (WCF), que en este momento ascienden a 8,0 millones de dólares USD. Las cuotas adeudadas representan aproximadamente el 11% del presupuesto prorrateado de la Organización para 2019.
4. Con respecto a la sección 3, referida a las medidas adoptadas por la OACI para alentar a los Estados miembros a pagar puntualmente las cuotas anuales, la secretaria de la Comisión Administrativa subraya que la Secretaría ha realizado grandes esfuerzos para reducir el volumen de cuotas atrasadas. En ese sentido, recuerda que la Secretaria General envía comunicaciones a los Estados tres veces al año para notificarlos acerca del estado de sus cuotas. Además, desde el mes de noviembre de 2015, se envían estados de cuentas electrónicos mensuales a los Estados miembros con cuotas pendientes. Por añadidura, los Estados miembros también pueden verificar el estado de sus cuotas en línea, en un sitio web protegido por contraseña. La secretaria de la Comisión Administrativa resalta que, durante las misiones de la Secretaria General a los Estados miembros, la Subdirección de Finanzas prepara notas informativas sobre la misión, y la cuestión de las cuotas atrasadas es un tema que se trata en cada oportunidad. Enfatiza que la

Secretaría ha redoblado sus esfuerzos por cobrar las cuotas atrasadas de los Estados miembros mediante la participación de los directores regionales de la OACI, que mantienen un contacto permanente con los Directores General de Aviación Civil (DGAC) de sus respectivas regiones. Además, señala que, con anterioridad al 40º período de sesiones de la Asamblea, la Secretaria General 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.

5. La secretaria de la Comisión Administrativa se complace en informar que, como resultado de los esfuerzos descritos, un Estado ha presentado una propuesta para concluir un acuerdo para la liquidación de sus cuotas atrasadas, que ya se ha firmado. Subraya que la OACI no cesa en sus esfuerzos por cobrar algunas de las cuotas atrasadas de Estados que no han efectuado pagos desde hace varios años.

6. Con referencia a la información actualizada que figura en el apéndice C de la Adenda núm. 1, la secretaria de la Comisión Administrativa informa que, al 23 de septiembre de 2019, permanecía suspendido el derecho a voto de 11 Estados miembros en virtud del Artículo 62 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, mientras que, en la anterior Asamblea, en 2016, había 12 Estados miembros con su derecho a voto suspendido. Todo cambio que pueda producirse en relación con el derecho de voto en el transcurso del 40º período de sesiones de la Asamblea se notificará mediante una nueva adenda a la nota WP/46, Revisión 1. La secretaria de Comisión Administrativa destaca que el Consejo no presentará una nueva resolución de la Asamblea para su aprobación porque todos los cambios propuestos ya se incorporaron a la Resolución A39-31 (*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*).

7. Ante la ausencia de comentarios, el Comité Ejecutivo: toma nota de la información presentada en la nota de estudio WP/46 Revisión 1 (con la Adenda núm.1) relativa a 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 hace largo tiempo; y queda acordado que se invitará a la Asamblea a tomar nota de los progresos alcanzados en la recaudación de las cuotas atrasadas de larga data que se describen en la nota de estudio.

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

8. El presidente propone el siguiente resumen de la presentación de la nota WP/46 Revisión 1 (con la Adenda núm. 1) como informe oral del Comité Ejecutivo a la Plenaria sobre la cuestión 10 del orden del día: La nota presenta los aspectos financieros de la cuestión de las cuotas atrasadas desde hace mucho tiempo. En la revisión núm. 1 de la nota WP/46 se proporciona información sobre la situación de las cuotas atrasadas y los Estados miembros cuyo derecho de voto se considera suspendido al 16 de septiembre de 2019. En la Adenda núm.1 recientemente distribuida, se presenta una actualización del Apéndice C–*Pagos atrasados de los Estados contratantes cuyo derecho de voto se considera suspendido al 23 de septiembre de 2019*. Es importante destacar que, en el recuadro correspondiente a *Repercusiones financieras* del resumen de la nota WP/46 Revisión num.1, se indica que “la demora en el cobro de las cuotas genera problemas de liquidez para la Organización y podría afectar la ejecución del programa”. En el resumen se explicita la decisión propuesta por el Consejo, que consiste en que la Asamblea “tome nota de los avances en el cobro de las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo”.



9. Ante la ausencia de comentarios, queda aprobado el informe oral del presidente del Comité Ejecutivo a la Plenaria sobre la cuestión 10.

10. El Presidente expresa su agradecimiento a todos los Estados miembros que han abonado sus cuotas puntualmente y a los que están haciendo todo lo posible por no tener cuotas pendientes mediante la concertación de acuerdos con la OACI a fin de liquidarlas. Insta además a los Estados miembros que aún no hayan pagado las cuotas atrasadas ni concertado acuerdos para su liquidación a que lo hagan cuanto antes.

11. Se levanta la sesión a las 0920 horas para que el Comité pueda reunirse de nuevo en Plenaria y reanudar sus deliberaciones sobre la cuestión 10 y otras cuestiones del orden del día.

**Acta de la segunda sesión**  
(Jueves, 26 de septiembre de 2019, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 20: *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB)*
  - *Informe sobre la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB)*
  - Nota presentada por Azerbaiyán
  - Nota presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por Nueva Zelanda y Canadá
  - Nota presentada por México
  - Nota presentada por Sudáfrica
  - Nota de información presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL
  - Nota de información presentada por Indonesia
  - Nota de información presentada por Uruguay y apoyada por los Estados miembros de la Región Sudamérica (SAM) y por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

*Estudios sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID)*

  - *Actualización sobre el estudio de viabilidad –análisis de las necesidades de la aviación de los pequeños estados insulares en desarrollo del pacífico (PSIDS/PEIDP)*
  - Nota presentada por Australia y copatrocinada por Nueva Zelanda, la Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico (PASO), Samoa, Singapur y Tonga
  - Nota presentada por Estados Federados de Micronesia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu y Vanuatu
  - Nota presentada por Nueva Zelanda
2. Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018
3. Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)
  - *Actividades de la OACI en respaldo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas*
  - Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de los Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador

Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) coordinados por el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)  
— Nota de información presentada por la IATA  
— Nota de información presentada por el ACI

4. Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios

— *Informe sobre Movilización de Recursos y Fondos Voluntarios*

5. Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI

— *Multilingüismo en la OACI*

— Nota presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y por la Comunidad de Autoridades de Aviación Civil Lusófonas (CAACL)

— Nota presentada por la Federación de Rusia

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 20: Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB)**

1. El Comité Ejecutivo considera la cuestión 20 del orden del día basándose en dos notas de estudio presentadas por el Consejo [la WP/49 (con corrigiendo núm. 1) y la WP/47] y notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

#### *Iniciativa NCLB*

2. El jefe de Planificación Estratégica y Coordinación (C/PRC) presenta la nota WP/49 (con corrigiendo núm.1), que contiene un informe del Consejo acerca de las medidas tomadas en el último trienio para promover la iniciativa NCLB e incentivar los proyectos de asistencia y creación de capacidad, sus resultados y las áreas prioritarias para el trienio 2020-2022. En la nota se destaca que mejorar los sistemas de aviación civil contribuiría a fomentar el desarrollo socioeconómico sostenible en el plano local y regional. Se invita a la Asamblea a:

- a) instar al Consejo a que continúe su labor para despertar conciencia a escala mundial sobre la importancia de aplicar eficazmente los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI, que hacen posible un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente; y
- b) instar a la Secretaría General a que siga intensificando las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica para continuar aplicando la iniciativa NCLB.

3. La delegación de Azerbaiyán presenta la nota WP/88 (*Coordinación para el intercambio de experiencias sobre la aplicación de las normas y métodos recomendados*). El delegado recuerda que, a raíz del bajo puntaje en cuanto a la implementación efectiva (EI) que obtuvo Azerbaiyán durante su auditoría inicial del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en 2015, dicho país concertó un acuerdo de asistencia técnica con la OACI en julio de 2016 (Proyecto EUR/NAT AZE 16001). En ese marco, en los dos años siguientes se realizaron cuatro misiones

a Azerbaiyán, en las que participó personal altamente calificado de la Oficina Regional Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) de la OACI (París), así como personas expertas de los Estados de la región que tenían altos puntajes de EI, incluidos Israel y Ucrania, para prestar asistencia a la administración de aviación civil de Azerbaiyán de modo que pudiera rectificar las deficiencias identificadas en relación con la vigilancia de la seguridad operacional. Agrega que el personal de aviación de Azerbaiyán participó en talleres y cursos de instrucción pertinentes en Georgia, Turquía y Austria, entre otros Estados. Como resultado, en julio de 2018, se realizó con éxito una Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM). En reconocimiento de los sustanciales progresos realizados por Azerbaiyán para resolver las deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional y mejorar su puntaje de EI, se le otorgó un *Certificado del Presidente del Consejo en Seguridad Operacional* en 2018.

4. La delegación de Azerbaiyán indica que su Estado apoya la iniciativa NCLB de la OACI, dado que un número significativo de Estados carecen de los fondos y los recursos humanos necesarios para poder implementar los SARPs de la OACI de manera efectiva. Considera que cuando los Estados con un puntaje de EI más alto comparten sus experiencias con aquellos Estados en los que se detectan deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional durante las auditorías del USOAP, esto resulta clave para mejorar la implementación efectiva de los SARPS en todas las regiones. Por consiguiente, Azerbaiyán propone que las oficinas regionales de la OACI actúen como coordinadoras de esos intercambios de experiencias en cuanto a la implementación de los SARPS. Considera además que, si la OACI focaliza su atención en los Estados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC), podrá ayudar a reducir al mínimo los riesgos inherentes a la seguridad operacional y a facilitar la aplicación de los SARPS por parte de los Estados. Señala por último que, en la nota WP/88, se invita a la Asamblea a reconocer la función que desempeñan las oficinas regionales de la OACI en asegurar el apoyo continuo a los Estados miembros de la OACI para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) mediante la coordinación de las lecciones aprendidas y el intercambio de experiencias en la aplicación de los SARPS entre los Estados.

5. La delegación de Finlandia presenta la nota WP/107 Revisión núm. 1 (*Apoyo a la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás*) en nombre de la Unión Europea, sus Estados miembros, otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, y copatrocinada por Nueva Zelanda y Canadá. El delegado subraya que Europa considera que la NCLB es una iniciativa esencial de la OACI para fomentar el cumplimiento y la aplicación de los SARPS, políticas, planes y programas y, al mismo tiempo, para Europa, un factor clave para impulsar sus propias actividades en apoyo de sus socios nacionales y regionales. Recuerda que Europa ha apoyado decidida y proactivamente dicha iniciativa desde sus inicios, en diciembre de 2014, momento en que fue lanzada por el Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu. Destaca que Europa apoyó desde un principio la iniciativa, pues su objetivo último es que todas las regiones del mundo se beneficien con un sistema de la aviación seguro y resiliente. Puntualiza que Europa contribuyó al éxito de esa iniciativa mediante acciones muy concretas e inversiones. Indica que, en la nota de información WP/106, se proporciona una descripción detallada de las actividades, iniciativas y proyectos recientes llevados adelante por instituciones de la UE, así como por los Estados miembros de la OACI, en respaldo de la altamente valiosa iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* de la OACI. En ese sentido, señala que Europa siempre busca forjar alianzas con otros Estados y regiones que, a su vez, deberían utilizarse plenamente para la creación de capacidad y el desarrollo de la resiliencia. Manifiesta que Europa ha logrado prestar apoyo a países de todo el mundo en todas las áreas clave de las políticas de aviación, como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la sostenibilidad de los servicios de navegación aérea.

6. El delegado de Finlandia afirma que Europa seguirá contribuyendo continuamente al avance de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* y asegurándose de que siga siendo a la vez una de las principales políticas y un factor clave para el impulso de las actividades de la OACI en los años venideros, e indica que, para reforzar ese mensaje, la nota WP/107 Revisión núm. 1 contiene varias sugerencias concretas para seguir mejorando la implementación de la iniciativa. Destaca también la importancia de que haya más cooperación y coordinación para que la iniciativa sea aún más exitosa y eficaz.

7. En la nota WP/107 Revisión núm. 1, se invita a la Asamblea a:

- a) reiterar su apoyo a la iniciativa NCLB y reconocer la contribución de esta iniciativa a mejorar el funcionamiento de la aviación a escala mundial;
- b) invita a la OACI a aplicar un enfoque sistémico a sus actividades específicas de apoyo a los Estados e intensificar las actividades de apoyo a la implementación, apoyo técnico y asistencia de la Secretaría;
- c) reconocer el valor añadido y la complementariedad de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales y la industria;
- d) pedir a la OACI que coordine con otros socios, por medio de la Alianza para la Asistencia en la Implementación de la Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAP), el apoyo regional o estatal específico para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea;
- e) alentar a la OACI a que continúe sus actividades generales de apoyo a la implementación tras la publicación de nuevos SARPS, incluida la evaluación de los indicadores de éxito en la aplicación de los SARPS;
- f) invitar a los Estados y a las organizaciones regionales a que mantengan informada a la OACI acerca de proyectos clave a fin de permitir un enfoque coordinado que garantice la mejor utilización de los recursos existentes; y
- g) tomar nota del apoyo de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* demostrado por los copresentadores de la nota WP107 Revisión núm. 1 en el trienio pasado, a través de los proyectos resumidos en la nota de información A40-WP/106, entre otros.

8. La delegación de México presenta la nota WP/437 sobre el Programa Sistémico De Asistencia (SAP) establecido por la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) para aplicar la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* en los Estados miembros de la NACC. La delegación indica que el SAP centra sus actividades en las prioridades identificadas en colaboración entre la Oficina Regional NACC y los Estados para incrementar el nivel de Implementación Efectiva (EI) de los SARPS de la OACI y resolver cualquier SSC. Puntualiza que ese enfoque global comprende una metodología de seguimiento que aborda todas las áreas del sistema de la aviación civil, incluidas la navegación aérea, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil, la facilitación, la certificación de aeródromos y la protección del medioambiente.

9. La delegación de México aclara que dicho Estado fue el seleccionado como primer beneficiario del SAP por ser la sede de la Oficina Regional NACC. Agrega que el Gobierno de México oficializó su participación en el programa mediante la firma de un acuerdo presentado por la Oficina Regional NACC, en el cual se establece la Misión de Asistencia Técnica a México, designándose a los responsables de cada uno de los Elementos Críticos y el Plan de Acción correspondiente. Indica que el SAP se armonizó para su aplicación homogénea en todos los Estados que conforman la región NAM/CAR y que consta de cinco fases: compromiso político, recopilación y análisis de datos, desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción, implementación y monitoreo; y seguimiento y sostenibilidad. Concluye diciendo que el SAP ha representado para la Autoridad Aeronáutica Mexicana una herramienta inmejorable para continuar fortaleciendo sus responsabilidades en la aplicación de los SARPS, además de convertirse en un elemento que impulsa la continuidad de las actividades encaminadas a incrementar el nivel de Implementación Efectiva en México.

10. En la WP/437, se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en la misma;
- b) reconocer al SAP como un programa innovador que ha aportado importantes beneficios a los países que participan de este, destacándose el trabajo realizado por la Oficina Regional NACC en su instrumentación y seguimiento; y
- c) considerar su réplica en otras regiones mediante el intercambio de conocimientos y cooperación entre las oficinas regionales.

11. La delegación de Sudáfrica presenta la nota WP/220, en la que se enumeran las misiones de asistencia técnica realizada por Sudáfrica en años recientes a pedido de varios Estados africanos, y presenta más detalles sobre la Estrategia de Cooperación Regional, creada junto con otros Estados de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC), para proporcionar los mejores recursos pertinentes para prestar asistencia, cooperación y colaboración con el objetivo de mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la región, en consonancia con la iniciativa NCLB de la OACI.

12. En la nota WP/220, se invita a la Asamblea a tomar nota de su contenido y alentar a los Estados a que planifiquen, coordinen e implementen de forma proactiva la cooperación regional, y a cotejar los resultados en función de las mejoras que se logren en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

13. Se toma nota de que también se presentaron las siguientes notas de información: WP/106 [*Apoyo a la Iniciativa Ningún País se queda Atrás de la OACI (Lista de proyectos)*], presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL; WP/233 [*Intercambio de información y lecciones aprendidas entre los Estados del archipiélago*], presentada por Indonesia; y WP/452 [*La experiencia de Uruguay con la Iniciativa Ningún país se queda atrás*], presentada por Uruguay y respaldada por los Estados miembros de la región SAM and y de la CLAC.

## Deliberaciones

14. La delegación de Nicaragua apoya la nota WP/437 (México) y afirma que el SAP de la Oficina Regional NACC era una iniciativa muy valiosa.

15. La delegación de la República Bolivariana de Venezuela también apoya la nota WP/437 y reconoce la importancia del SAP y de los beneficios que pueden obtenerse del mismo, según se describe en la nota, particularmente con respecto al USOAP, el Plan Nacional de Implantación PBN de la República Bolivariana de Venezuela y el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP). La delegación hace un llamamiento a todos los Estados de la NACC a que participen activamente en el SAP e insta a las partes interesadas a que sigan contribuyendo a fortalecer la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la región y en el mundo.

16. La delegación de Uruguay subraya que la iniciativa NCLB es muy importante para los Estados, así como para la OACI en su conjunto, e indica que es en ese sentido que su Estado apoya la iniciativa y la nota WP/437. Invita a las demás delegaciones a consultar la nota de información WP/452, en la que se destacan los resultados de la asistencia técnica proporcionada por la OACI a Uruguay en el marco de la NCLB, por medio de la Oficina Regional SAM y del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), con el objetivo de rectificar las deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional identificadas durante la auditoría a su Estado realizada en el marco del USOAP.

17. La delegación de Italia enfatiza que el transporte aéreo comercial es un fenómeno mundial que debe gestionarse con un enfoque mundial para que sea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y fiable. Resalta que sólo es posible si todos los Estados miembros pueden garantizar la aplicación armonizada de los SARPS de la OACI en todo el mundo. Al expresar su firme apoyo a la iniciativa NCLB de la OACI, y en relación con la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá), la delegación de Italia pone de relieve el significativo valor de los esfuerzos en pro de la creación de capacidad demostrados por la OACI, los Estados, las organizaciones regionales y de la industria, en el marco de la iniciativa NCLB. Subraya además que la provisión de recursos financieros y técnicos dentro de ese marco es de suma importancia para el crecimiento mundial del sistema de transporte aéreo comercial, y pide a la OACI que intensifique su rol de liderazgo para coordinar todas las fases de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.

18. Con referencia la nota WP/49 (Consejo), la delegación de Grecia expresa su pleno apoyo a la labor de la OACI en el marco de la iniciativa NCLB, que ha prestado asistencia directa a los Estados en desarrollo. Al señalar que es necesario que los Estados tengan la voluntad política de unir recursos, la delegada afirma que la iniciativa NCLB puede mejorar aún más, mediante el establecimiento de sólidos mecanismos de coordinación que permitan optimizar el uso de los recursos y maximizar el impacto de las actividades de creación de capacidad, tal como se recomienda en la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá). Recordando que en la nota también se recomienda que la OACI aplique un enfoque sistémico para sus actividades de apoyo a los Estados, la delegada de Grecia subraya que dicho enfoque contribuiría a crear sólidos sistemas de vigilancia operacional en los Estados beneficiarios.

19. La delegación de Canadá subraya que su Estado ha apoyado la iniciativa NCLB de la OACI y seguirá apoyándola y manifiesta estar de acuerdo con todos los comentarios de quienes le han precedido en el uso de la palabra. Con referencia a las notas de estudio WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá) y WP/437 (México), la delegación de Canadá resalta que las notas WP/129 (*Fortalecer las iniciativas de asistencia técnica*) y WP/276 (*Acrecentamiento de la eficiencia de los grupos regionales de la OACI*) presentadas conjuntamente por su Estado y Nueva Zelandia se tratarían en la Comisión Técnica para fortalecer aún más la iniciativa NCLB y hacerla aún más exitosa.

20. La delegación de la República de Moldova apoya la nota WP/107 Revisión núm. 1. A la luz de la excelente colaboración entre su Estado y la Oficina Regional EUR/NAT, apoya además la nota WP/88 (Azerbaiyán), en la que se invita a la Asamblea a reconocer el rol de las oficinas regionales de la OACI en asegurar el apoyo continuo a los Estados miembros de la OACI para hacer posible su implementación efectiva de los SARPS mediante la coordinación de las lecciones aprendidas y el intercambio de experiencias en la aplicación de los SARPS entre los Estados.

21. La delegación de Cuba apoya la nota WP/49 (Consejo) y expresa su apoyo a la iniciativa en NCLB de la OACI, a la vez que felicita al Presidente del Consejo, Dr. Aliu, por ejercer el liderazgo respecto de dicha iniciativa. Al apoyar también la nota WP/437 (México), la delegada de Cuba resalta que su Estado se benefició en gran medida del SAP de la Oficina Regional NACC y considera que sería sumamente útil replicar ese programa en otras regiones del mundo, como se recomienda en la nota. Asimismo, la delegada respalda la nota WP/220 (Sudáfrica), en la que se alienta a los Estados a planificar, coordinar y llevar adelante proactivamente la cooperación regional y a cotejar los resultados con el efecto de lograr una mejor seguridad operacional y protección de la aviación.

22. Refiriéndose a la nota WP/88 (Azerbaiyán), la delegación de los Estados Unidos indica que su Estado apoya el reconocimiento a las oficinas regionales de la OACI como las principales entidades para coordinar y distribuir la información sobre las mejores prácticas a los Estados miembros. La delegada también indica que Estados Unidos apoya los esfuerzos hechos por las oficinas regionales para compartir textos de orientación entre ellas.

23. La delegación de Francia apoya la nota WP/49 (Consejo) y afirma que la iniciativa NCLB es uno de los grandes éxitos de la OACI de los años recientes, que se debe principalmente al sólido apoyo del Presidente del Consejo, Dr. Aliu. La delegación indica que Francia se asegurará de que sea el legado perdurable del Presidente. Agrega que Francia se comprometió firmemente con la iniciativa NCLB desde sus inicios, en 2014, y se asoció con otros Estados europeos para contribuir a la creación de capacidad en los países en desarrollo, como se señala en la nota WP/107 Revisión núm. 1. Señala además que Francia trabaja bilateralmente con muchos otros Estados para proporcionar asistencia técnica en todos los continentes.

24. La delegación de Francia señala que la pregunta que debe responder ahora la Asamblea es qué podría hacer la OACI para prestar más y mejor apoyo a los Estados en desarrollo en el marco de la iniciativa NCLB. Manifiesta que Francia considera que la Organización podría avanzar en varios ámbitos, tales como la coordinación entre entidades donantes públicas y privadas, el intercambio de información entre los Estados beneficiarios, la agilización y centralización de la coordinación de actividades de apoyo a los Estados dentro de la Secretaría y la evaluación a largo plazo de la eficacia de las medidas adoptadas. Indica que dichas acciones asegurarían que los Estados intervinieran colectivamente en el momento oportuno y en el lugar adecuado con los recursos apropiados, como ya ocurre en el ámbito de la protección del medioambiente por medio del exitoso Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción (ACT) para el CORSIA de la OACI. La delegación considera que la OACI debería ayudar más a los Estados a cumplir con su deber político de prestar asistencia a los Estados que afrontan dificultades y retos en materia de aviación civil de modo que ningún país sea dejado atrás.



25. Apoyando también la nota WP/49, la delegación de Singapur subraya que la iniciativa NCLB ha sido eficaz y ha logrado que los Estados y la industria cooperen y colaboren entre sí para la creación de capacidad en la aviación en todo el mundo. Señala que las mejoras tangibles en el sistema de la aviación son una clara demostración de la manera en que los Estados, como comunidad, podrían trabajar como un equipo unido. Singapur agradece por ello al Presidente del Consejo, Dr. Aliu, por su visión y liderazgo, y a la Secretaría de la OACI, por sus esfuerzos diligentes para la puesta en marcha de la iniciativa NCLB, así como a los Estados y a la industria por su firme colaboración. En ese sentido, Singapur insta a la OACI a que siga trabajando junto a los Estados y a la industria en respaldo de la amplia iniciativa NCLB para reforzar el sistema de la aviación en general.

26. La delegación de Suecia indica que es con el objetivo general de que los SARPS de la OACI se apliquen de manera armonizada que su Estado apoya plenamente la iniciativa NCLB para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de contar con un transporte aéreo operacionalmente seguro y fiable. La delegación indica que, tal como se resalta en la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelanda y Canadá), Suecia tiene la firme convicción de que la iniciativa NCLB se beneficiaría si la OACI aplicara un enfoque sistémico a sus actividades de apoyo destinadas a ayudar a los Estados a construir un sistema de vigilancia eficiente y a coordinar sus actividades con las de otras partes interesadas para evitar la duplicación de esfuerzos. En ese contexto, Suecia reitera su apoyo a la nota de estudio.

27. La delegación de Georgia expresa su apoyo a las notas de estudio WP/49 (Consejo), WP/88 (Azerbaiyán) y WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelanda y Canadá). Subrayando que su Estado se ha beneficiado mucho con la asistencia proporcionada en el marco de la iniciativa NCLB de la OACI, la delegación señala que, durante los últimos años, ha realizado reformas cruciales y ha progresado mucho en el ámbito de la aviación civil con el apoyo de entidades aliadas. En ese contexto, la delegación de Georgia agradece a la Oficina Regional EUR/NAT, a la UE y a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), así como a Francia, Alemania, Austria y Croacia, que le proporcionaron asistencia en forma bilateral. La delegación destaca que Georgia pasó de ser un Estado beneficiario a ser un Estado que contribuye a la iniciativa NCLB, plenamente comprometido con prestar apoyo a ese programa tan exitoso. Recordando que, durante la primera sesión plenaria, el 24 de septiembre de 2019, Georgia recibió un Certificado del Presidente del Consejo en Seguridad Operacional, así como un certificado inaugural del Presidente del Consejo en Seguridad de la Aviación, por sus logros, la delegación afirma que su éxito es fruto de la iniciativa NCLB de la OACI.

28. La delegación de Paraguay apoya las notas WP/437 (México) y WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelanda y Canadá). Señalando que la iniciativa NCLB tiene por objetivo que todos los Estados miembros puedan gozar del éxito de los objetivos estratégicos, políticas, planes y programas de la OACI, la delegación se une a quienes la precedieron en el uso de la palabra para expresar su apoyo a la iniciativa.

29. La delegación de Ucrania reitera que su Estado se compromete a participar en la cooperación internacional efectiva con la OACI y, en particular, a proporcionar a la Organización los recursos necesarios para hacer frente a los retos futuros. Apoya la nota WP/107 Revisión núm. 1, resaltando que la iniciativa en NCLB de la OACI permitió al personal de aviación de Ucrania reforzar sus competencias mediante la participación en múltiples actividades de formación y programas de estudio. Resaltando que el intercambio de experiencias entre los Estados en cuanto a la aplicación de los SARPS ayuda a generar confianza, la delegación de Ucrania apoya la nota WP/88 (Azerbaiyán).

30. Reafirmando el firme apoyo de su Estado a la iniciativa NCLB de la OACI, la delegación de Serbia respalda las notas de estudio WPs/107 Revisión núm. 1 y WP/88. La delegación señala que Serbia, al igual que Azerbaiyán, recibió asistencia técnica y fue beneficiaria de un proyecto de creación de capacidad, por lo que se considera un buen ejemplo de la manera en que proyectos bien organizados y focalizados pueden contribuir a mejorar la aviación en su conjunto y a hacer posible que los Estados cumplan con las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago. Recordando que el puntaje de EI obtenido por su Estado pasó de 70,26 % en la auditoría USOAP de 2009 a 93,3 %, según confirmó la ICVM de 2019, sostiene que esa mejora fue resultado de la asistencia técnica y del proyecto de creación de capacidad mencionados.

31. Al expresar su apoyo a la nota WP/220 (Sudáfrica), la delegación de la República Unida de Tanzania destaca la importancia de la cooperación regional para lograr los objetivos de la iniciativa NCLB y reitera la necesidad de establecer una estrategia de cooperación regional para forjar alianzas y/o ayudar a los Estados a hacer frente a sus necesidades prioritarias para mejorar la implementación efectiva de los SARPS de la OACI. Apoya también las notas WP/49 (Consejo), 107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá), y 437 (México).

32. Al respaldar también la nota WP/437, la delegación de Costa Rica pone de relieve la labor que llevó adelante la Oficina Regional NACC para prestar apoyo a los Estados ante los cuales está acreditada. Apoya también la nota WP/107 Revisión núm. 1 en vista de la necesidad de hacer un uso óptimo de los recursos. La delegación de Costa Rica subraya que tanto la cooperación regional como mundial son sumamente importantes para incrementar la seguridad operacional en todos los Estados.

33. La delegación de Togo enfatiza que el Presidente del Consejo, Dr. Aliu, pasará la historia por el rol crucial que desempeñó al promover la excelente iniciativa NCLB. La delegación expresa su apoyo por las notas WP/49 (Consejo), 437 (México), 107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá) y 437 (México). Al referirse a la nota WP/220, que trata sobre las misiones de asistencia técnica que realizó Sudáfrica a pedido de varios Estados africanos, la delegación de Togo sugiere que la OACI prepare textos de orientación sobre los diversos medios que están a disposición de los Estados para recibir asistencia técnica, de modo de evitar la duplicación de esfuerzos.

34. Al respaldar la nota WP/49 (Consejo), la delegación de México felicita al Presidente del Consejo, Dr. Aliu, por su liderazgo en la creación de la iniciativa NCLB y por el impulso que ha dado a su puesta en práctica. Al expresar también su apoyo a la nota WP/107 Revisión núm. 1, afirma que si la OACI aplicara un enfoque sistémico en sus actividades de apoyo a los Estados, contribuiría aún más a incrementar la capacidad de los Estados beneficiarios de resolver las deficiencias identificadas y su implementación efectiva de los SARPS. La delegación de México destaca también la importancia de que la OACI coordine sus actividades de apoyo regionales o dirigidas a un Estado en particular con las actividades de otras entidades aliadas, como se recomienda en la nota. Al apoyar la nota WP/220 (Sudáfrica), reitera la importancia de hacer un seguimiento de los resultados de las actividades de cooperación Regional previstas.

35. La delegación de Arabia Saudita expresa también su reconocimiento al Presidente del Consejo, Dr. Aliu, por la excelente iniciativa NCLB, que su Estado apoya desde sus comienzos y a la que ha hecho contribuciones voluntarias en 2016 y 2019. Enfatiza que la iniciativa NCLB mejoró la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los países en desarrollo y en los países menos desarrollados. La delegación de Arabia Saudita está de acuerdo, sin embargo, con los comentarios de la delegación de Francia con respecto a cómo podría mejorarse el apoyo brindado a los países en el marco de la iniciativa NCLB.

36. Afirmando que la iniciativa NCLB permitió el logro de excelentes resultados en todo el mundo bajo el liderazgo del Presidente del Consejo, Dr. Aliu, la delegación de Colombia expresa su apoyo a la nota WP/49 (Consejo), así como a la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá). Al apoyar también la nota WP/437 (México), la delegación reitera que el programa SAP de la Oficina Regional NACC es innovador y eficaz, y debería replicarse en otras regiones.

37. La delegación de Egipto indica que también apoya las notas WP/49 y 107 Revisión núm. 1, en las que se destaca la importancia de la cooperación entre la OACI, los Estados, las organizaciones regionales y la industria para prestar apoyo a los Estados en el marco de la iniciativa NCLB y obtener un resultado exitoso. La delegación acoge con beneplácito la nota WP/220 (Sudáfrica), así como la WP/88 (Azerbaiyán), en la que se destaca la importancia de incrementar los conocimientos del personal de la aviación. La delegación de Egipto respalda también la nota WP/437 (México), en la que se llama a replicar el SAP en otras regiones por medio de la cooperación y el intercambio de conocimientos con otras oficinas regionales.

38. La delegación del Perú resalta que su Estado se benefició mucho con el apoyo recibido en el marco de la iniciativa NCLB, que incluso le permitió obtener un *Certificado del Presidente del Consejo en Seguridad operacional*, que le fue entregado durante la primera sesión plenaria, el 24 de septiembre de 2019. La delegación indica que apoya las notas WP/49 (Consejo), 437 (México), 107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá) y WP/220 (Sudáfrica).

39. Reiterando que la iniciativa NCLB fue liderada por el Presidente del Consejo, Dr. Aliu, la delegación de Nigeria también apoya las notas WP/49, 107 Revisión núm. 1 y 220. Respalda además la nota WP/437, que considera que el programa SAP de la Oficina Regional NACC es un programa que valdría la pena replicar en otras regiones.

40. La delegación del Líbano apoya la nota WP/220 (Sudáfrica), ya que alienta a los Estados a implementar la cooperación regional para lograr el objetivo principal, que es su la iniciativa NCLB.

41. La delegación de Vietnam apoya la nota WP/49 (Consejo) en reconocimiento de la importancia de la iniciativa NCLB. Destaca que Vietnam se benefició con esa iniciativa por medio del Programa de Cooperación Técnica de la OACI y la provisión de asistencia técnica de la Oficina Regional de Asia y el Pacífico (APAC) de la OACI en Bangkok, que mejoró la capacidad de su Estado de ejercer la vigilancia de la seguridad operacional.

42. La delegación de Mozambique agradece al Presidente del Consejo, Dr. Aliu, por lanzar la iniciativa NCLB, que está reportando grandes beneficios, y expresa su firme apoyo a las notas WP/49 (Consejo), 220 (Sudáfrica) y 107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá).

43. La delegación de China indica que su Estado también apoya la iniciativa NCLB, en la que ha participado activamente, y expresa su reconocimiento por las actividades que se llevan a cabo bajo el patrocinio de dicha iniciativa y el liderazgo del Dr. Aliu. Poniendo de relieve que la iniciativa NCLB contribuye a mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia de la aviación civil internacional, felicita a la OACI por ese logro y apoya las notas WP/49 y 107 Revisión núm. 1.

44. La observadora de la CANSO apoya las cuatro notas de estudio que se presentaron. Al referirse a la nota WP/49 (Consejo), afirma que la iniciativa NCLB de la OACI es muy beneficiosa para muchos Estados en el mundo. La observadora agradece a la OACI por el trabajo que se lleva adelante en ese sentido y reitera el pleno apoyo de su organización a la Resolución A39-23 de la Asamblea relativa a la iniciativa NCLB. La observadora destaca que la CANSO está dispuesta a prestar apoyo no sólo a los Estados sino también a las regiones de modo que puedan implementar de manera efectiva los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI en forma armonizada a escala mundial. Indica que la CANSO trabajará en estrecha colaboración con la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI en las regiones para coordinar la implementación en el marco de la iniciativa NCLB.

45. Con respecto a la nota WP/88 (Azerbaiyán), la CANSO coincide en que compartir la experiencia de la aplicación de los SARPS entre los Estados es útil para obtener financiación de manera sostenible y previsible para el apoyo técnico e intelectual. La CANSO apoya también el rol de coordinación que ejercen las oficinas regionales de la OACI de las actividades de los Estados en sus respectivas regiones para el intercambio de esas experiencias.

46. La CANSO apoya la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá). Con respecto a la nota WP/220 (Sudáfrica), la CANSO apoya y alienta a los Estados a planificar, coordinar y llevar a cabo proactivamente la cooperación regional y a hacer un seguimiento de los resultados teniendo en cuenta los efectos de lograr una mejor seguridad operacional y seguridad de la aviación, como se recomienda en la nota de estudio.

47. La observadora del ACI expresa su firme apoyo a la iniciativa NCLB de la OACI y a las cuatro notas de estudio presentadas relacionadas con ese tema. Destaca que el ACI cuenta con un programa complementario en cooperación con la OACI para que ningún aeropuerto se quede atrás, que es el Programa de Excelencia de Aeropuertos (APEX) que presta asistencia directamente a los aeropuertos miembros del ACI para mejorar sus niveles de seguridad operacional. El ACI alienta a los Estados a trabajar con dicha organización en ese enfoque tan práctico para mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, y además porque el ACI puede ayudar a los aeropuertos a obtener la certificación. La observadora del ACI afirma que dicho programa es un excelente ejemplo del valor de la cooperación entre los Estados y la industria.

48. Al referirse a la nota WP/107 Revisión núm. 1 (Finlandia, en nombre de la UE, la CEAC y EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y Canadá), y en particular al apartado f) de la decisión propuesta, el C/PRC informa al Comité Ejecutivo que se ha desarrollado una base de datos que contiene información sobre todos los proyectos de asistencia y creación de capacidad en el ámbito de la seguridad de la aviación, así como una Base de Datos de Proyectos de Asistencia Técnica de la ASIAP, y que esas herramientas pueden mejorarse y ampliarse para cubrir otros objetivos estratégicos.

49. Al señalar luego a la atención la nota WP/437 (México), el C/PRC subraya que la promoción de la coordinación regional por medio de alianzas con las organizaciones regionales y los órganos regionales de aviación civil es acorde con la Política de Cooperación Regional de la OACI. Esas iniciativas complementan los programas iniciados por la OACI con el objetivo de mejorar la eficacia de las actividades de asistencia y creación de capacidad, como la ASIAP en el ámbito de la seguridad operacional. Se alienta a los Estados miembros de la OACI a considerar su participación activa en esos programas como modo de coordinar mejor las actividades de asistencia técnica. Dichas actividades pueden contribuir a lograr los objetivos de los planes mundiales de la OACI y a mantener sus actividades de asistencia y creación de capacidad y, según las recomendaciones de la nota WP/107 Revisión núm. 1, se debería informar a la OACI al respecto.

50. El presidente indica que, a la luz del unánime apoyo expresado a la continuación de las actividades de asistencia y creación de capacidad en la aviación internacional, el Comité Ejecutivo invita a la Asamblea a reafirmar su apoyo a las disposiciones de la Resolución A39-23 de la Asamblea: *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB)*.

51. El Comité Ejecutivo toma nota de la WP/49 presentada por el Consejo y reconoce la importancia fundamental de la iniciativa NCLB como apoyo a los Estados miembros de la OACI en su implementación efectiva de los SARPS, políticas, planes y programas de la Organización, que hacen posible un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medioambiente. El Comité Ejecutivo expresa también su profundo agradecimiento por la iniciativa del Presidente del Consejo de la OACI, Dr. Aliu, de crear la iniciativa NCLB, así como por los esfuerzos positivos de la OACI de ofrecer asistencia técnica a sus Estados miembros para mejorar la implementación de los SARPS y aumentar las tasas de implementación efectiva (EI) de seguridad operacional y seguridad de la aviación en cada región, en apoyo a la iniciativa NCLB.

52. El Comité Ejecutivo toma nota de la WP/88, presentada por Azerbaiyán, y reconoce el rol de las oficinas regionales de la OACI en la provisión de asistencia directa a los Estados miembros de la Organización para que puedan aplicar los SARPS de manera efectiva y en la coordinación de esas actividades de asistencia, en el marco de la iniciativa NCLB.

53. El Comité Ejecutivo toma nota además de la WP/107 Revisión núm. 1, presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, EUROCONTROL, con la coautoría de Nueva Zelanda y Canadá, complementada con la información proporcionada en la nota WP/106 relativa a los diversos proyectos de asistencia y creación de capacidad en relación con los objetivos estratégicos de la OACI que lleva adelante Europa. El Comité Ejecutivo reafirma su apoyo a la iniciativa NCLB y reconoce la contribución de dicha iniciativa al mejoramiento general de la aviación en todo el mundo. Para incrementar la eficacia de las actividades de creación de capacidad, el Comité Ejecutivo invita a la OACI a intensificar el apoyo a sus Estados miembros en la implementación de los SARPS y a incluir indicadores conexos que permitan medir el éxito de dicha implementación. Reconociendo el valor agregado y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados, las organizaciones regionales y la industria, el Comité Ejecutivo pide a la OACI que coordine y facilite el intercambio de información entre los diversos participantes en la prestación de asistencia y que fomente el uso de los mecanismos de coordinación existentes para la planificación y aplicación focalizada de dicha asistencia, tales como la ASIAP para la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea.

54. Al tomar nota de la WP/437, presentada por México, el Comité Ejecutivo reconoce que en todas las oficinas regionales de la OACI se llevan a cabo actividades de creación de capacidad y asistencia similares, por lo que invita al intercambio de las mejores prácticas y experiencias en la implementación de los SARPS entre los Estados, teniendo en cuenta las especificidades y prioridades de los Estados acreditados ante cada oficina regional.

55. El Comité Ejecutivo toma nota además de la nota de estudio WP/220, presentada por Sudáfrica, y alienta a los Estados a intensificar su asistencia directa a otros Estados (por ejemplo, a escala regional) para aumentar la aplicación de los SARPS, junto con actividades de seguimiento conexas.

56. A la luz del amplio apoyo expresado por las notas WPs/49, 88, 107 Revisión núm. 1, 437 y 220, el Comité Ejecutivo convino en recomendar que la Asamblea:

- a) inste al Consejo a continuar su labor de aumentar la conciencia mundial sobre la importancia de la implementación efectiva de los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI, que sirven de apoyo a un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y racional en términos ambientales;
- b) inste a la Secretaría General a seguir intensificando las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica para continuar con la implementación de la iniciativa NCLB, en particular las actividades generales de apoyo a la implementación tras la publicación de los nuevos SARPS;
- c) reconozca el papel de las oficinas regionales de la OACI para asegurar el apoyo continuo de los Estados miembros de la OACI para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS), mediante la coordinación de las lecciones aprendidas y el intercambio de experiencias en la implementación de los SARPS entre los Estados;
- d) invite a la OACI a aplicar un enfoque sistémico a sus actividades específicas de apoyo a los Estados e intensificar las actividades de apoyo a la implementación, apoyo técnico y asistencia de la Secretaría;
- e) reconozca el valor añadido y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados, las organizaciones regionales y la industria y pida a la OACI que coordine con otros socios, por medio de la ASIAP, el apoyo regional o estatal específico para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea;
- f) aliente a los Estados y a las organizaciones regionales a que mantengan informada a la OACI acerca de sus actividades de asistencia a fin de contar con un enfoque coordinado de las actividades de asistencia técnica que garantice la mejor utilización de los recursos existentes y reduzca la duplicación de esfuerzos;
- g) apoye el intercambio de información entre las Oficinas regionales de la OACI sobre las mejores prácticas de creación de capacidad y asistencia, teniendo en cuenta que debe prestarse la debida consideración a las especificidades y prioridades de los Estados ante los que está acreditada cada oficina regional; y
- h) aliente a los Estados a trabajar con la OACI para planificar, coordinar e implementar de forma proactiva la cooperación regional y a supervisar los resultados en función de las mejoras que se logren en la seguridad operacional y la protección de la aviación.

57. El Comité Ejecutivo toma nota de que las medidas dirigidas a la OACI se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto del Programa Regular para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

## **Estudio sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico (PSIDS/PEIDP<sup>15</sup>)**

58. El C/PRC presenta la nota de estudio WP/47, en la que el Consejo presenta una actualización del estudio de viabilidad de un análisis de las necesidades de aviación de los PSIDS/PEIDP, realizado en cumplimiento de una decisión del 39º período de sesiones de la Asamblea (véase la nota de estudio A39-WP/501). En esta nota se incluye información sobre el alcance, el objetivo, la metodología y los principios del estudio sobre los PSIDS/PEIDP y se expresa el agradecimiento de la OACI a Australia, Chile, China, Estados Unidos, Fiji, Reino Unido y Singapur por sus contribuciones financieras y en especie. El C/PRC informa al Comité Ejecutivo que se ha consultado debidamente a los 14 Estados que participaron en el estudio acerca de las conclusiones y recomendaciones propuestas en el mismo, y que la Secretaría de la OACI presentará el informe final al Consejo en su 218º período de sesiones para que examine las recomendaciones y elabore una hoja de ruta para su aplicación. El C/PRC subraya que dichas recomendaciones pueden requerir la movilización de recursos y la ampliación de asociaciones con gobiernos, el sector privado y las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas.

59. En la nota WP/47, se invita a la Asamblea a que:

- a) tome nota de la información proporcionada en la nota de estudio;
- b) exprese su agradecimiento a los Estados que han suministrado fondos voluntarios y contribuciones en especie para la realización del estudio de las necesidades de la aviación de Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico (PSIDS/PEIDP); y
- c) dé al Consejo las instrucciones de examinar las recomendaciones contenidas en el informe sobre el estudio y elaborar una hoja de ruta para su implementación, con las enmiendas que considere pertinentes.

60. La delegación de Australia presenta la nota WP/210, copatrocinada por Nueva Zelandia, la Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico, Samoa, Singapur y Tonga. Indica que Australia se complace en unirse a los copatrocinadores de la nota para hacer un llamamiento a la OACI a que fortalezca su compromiso permanente con la Región Asia/Pacífico (APAC), de acuerdo con las recomendaciones de la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13). Recuerda que la Región APAC es la más grande del mundo en cuanto al porcentaje total del tráfico mundial que representa y está compuesta por 49 regiones de información de vuelo. Agrega que la región alberga actualmente al 60 % de la población mundial, es decir unos 4 300 millones de personas. Señala que, como en cualquier otro lugar del mundo, el comercio y el turismo en la Región APAC son cruciales y necesitan contar con servicios de aviación operacionalmente seguros, protegidos y fiables. Advierte que, a medida que el mercado fue creciendo en la región APAC, también aumentaron los desafíos. En este sentido, señala que, si bien la Declaración de Beijing de 2018 marcó un hito importante para la aviación en la región APAC que demostró el compromiso regional de lograr los objetivos de la OACI en materia de seguridad operacional, navegación aérea y recursos humanos, su puesta en práctica sigue siendo difícil para muchos Estados de la región.

61. La delegación de Australia señala que, desde 2018, su Estado y los copatrocinadores de la nota de estudio han ido registrando el trabajo de la OACI y acogen con beneplácito el Estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP (WP/47). Destaca asimismo la importancia de mantener el impulso que llevó a sentar las bases de la Declaración de Beijing y de los resultados del mencionado estudio, que requerirán de coordinación, colaboración y recursos a largo plazo. La delegación indica que la Oficina Regional APAC, en Bangkok, es la vía más directa para que la OACI preste asistencia a los Estados.

---

<sup>15</sup> En las distintas notas se utiliza tanto la sigla en inglés (PSIDS) como la sigla en español (PEIDP). Para evitar confusión, en estas actas se utilizan siempre ambas siglas (PSIDS/PEIDP).

Si bien Australia y los copatrocinadores reconocen el buen trabajo que ha hecho la OACI, consideran que, en el futuro, la Organización debe dar prioridad a una adecuada dotación de recursos para la Oficina Regional APAC para permitirle mejorar la coordinación, supervisión y presentación de informes acerca de la aplicación de la Declaración de Beijing por parte de los Estados, y responder mejor a los resultados del Estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP.

62. En la nota WP/210, se invita a la Asamblea a que:

- a) reconozca las crecientes exigencias que enfrenta la Región APAC y los particulares retos que representa la implementación de los SARPS de la OACI para los Estados Insulares del Pacífico; y
- b) recomiende, de manera consecuente con las recomendaciones de la AN-Conf/13, que la OACI dé prioridad a que la Oficina regional APAC en Bangkok cuente con recursos adecuados para brindar más apoyo a la aplicación de la Declaración de Beijing en el plano regional y estatal, para avanzar hacia la consecución de los objetivos mundiales de la OACI, ayudando a la región y a los Estados a brindar respuesta a las necesidades de los PSIDS/PEIDP identificadas en el estudio de análisis.

63. La delegación de Papúa Nueva Guinea presenta la nota WP/310 en nombre de los Estados Federados de Micronesia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Nauru, Palau, Papúa Nueva Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu y Vanuatu. En la nota, los copatrocinadores expresan su agradecimiento a la OACI y a los Estados donantes por la realización del Estudio de análisis de las necesidades de la aviación de los PSIDS/PEIDP, sin perjuicio de los resultados de la Fase 2 del mismo, con miras a efectuar la necesaria priorización de recursos en el Programa Regular y/o asignar la suficiente cantidad de recursos extrapresupuestarios, así como brindar la asistencia necesaria para poner en práctica las recomendaciones y soluciones.

64. En la nota WP/310, se invita a la Asamblea a que:

- a) reconozca las diversas y particulares dificultades que enfrentan los PEIDP en el desarrollo de la aviación civil internacional; y
- b) inste a la OACI a que asigne una cantidad suficiente de recursos en el Presupuesto Regular de la OACI y/o recursos extrapresupuestarios y brinde la asistencia necesaria para poner en práctica las recomendaciones y soluciones que figuran en el Estudio de análisis de las necesidades de aviación de los PSIDS/PEIDP.

65. La delegación de nueva Zelandia presenta la nota WP/385, en la que se describen las numerosas actividades de nueva Zelandia destinadas a mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los Estados Insulares del Pacífico. La delegación subraya que, si bien dichos Estados trabajan arduamente para mejorar sus puntajes de EI, son muchos los desafíos que afrontan para lograr esas mejoras. En ese sentido, indica que Nueva Zelandia sigue prestando apoyo a sus Estados insulares vecinos para ayudarlos a superar esas dificultades mediante asistencia técnica y programas de creación de capacidad para contribuir a mejorar la efectividad de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en toda la región del Pacífico. Puntualiza que, recientemente, Nueva Zelandia ha centrado su ayuda en la creación de capacidad para el uso práctico del Marco en Línea (OLF), y que también trabaja en estrecha cooperación con la PASO para mejorar su rendimiento de manera que esté en condiciones de coordinar proyectos en la región del Pacífico. No obstante, la delegación advierte que se necesitan cambios más fundamentales para mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en toda la región del Pacífico y, por consiguiente, apoya la realización del Estudio de análisis de las necesidades de los



PSIDS/PEIDP. Nueva Zelandia alienta a la OACI a que se asegure de que las recomendaciones del estudio apunten directamente a resolver las dificultades que afrontan los PSIDS/PEIDP de manera práctica, proporcionada y eficaz en función de los costos y a que proporcione fondos suficientes y se comprometa a cumplir plenamente con las recomendaciones del estudio.

66. En la nota WP/385, se alienta a la Asamblea a que:
- a) tome nota del considerable trabajo que se está realizando en los Estados Insulares del Pacífico para mejorar la seguridad operacional de la aviación y el nivel de EI; y
  - b) convenga en la importancia de un compromiso duradero de la OACI con la Región del Pacífico para trabajar colaborando activamente con los Estados a fin de mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

### **Deliberaciones**

67. La delegación de Papúa Nueva Guinea apoya las notas WPs/47 (Consejo) y 210 (Australia y copatrocinadores).

68. Al expresar su apoyo a la nota WP/310 (Papua Nueva Guinea y copatrocinadores), la delegación de los Estados Unidos indica que su Estado reconoce que los PSIDS/PEIDP afrontan muchos desafíos en materia de aviación civil. Expresa también su reconocimiento a la OACI por todo su trabajo para elaborar recomendaciones significativas y factibles por medio del Estudio de análisis de las necesidades de aviación de los PSIDS/PEIDP, en coordinación con los Estados donantes. A continuación, la delegación apoya la nota WP/385 y agradece a Nueva Zelandia por sus esfuerzos por mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en la región del Pacífico. Reconoce el importante rol de los programas de creación de capacidad y la asistencia técnica de Nueva Zelandia, incluidos los múltiples talleres de instrucción realizados en la región en el marco del USOAP CMA, así como el apoyo permanente de Nueva Zelandia a la PASO. La delegación indica que Estados Unidos está de acuerdo en que el enfoque colaborativo es clave para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en toda la región del Pacífico y espera poder trabajar con la OACI y sus Estados miembros para poner en práctica las soluciones una vez que esté finalizado el estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP.

69. La Delegación de Singapur apoya la nota WP/47 (Consejo) y señala que su Estado se complace en que la OACI reconozca la importancia crucial de atender a las necesidades urgentes de los PSIDS/PEIDP. Singapur insta a la OACI a que siga consultando a los PSIDS/PEIDP durante el estudio en curso y a que tenga en cuenta sus opiniones con respecto a la implementación de la hoja de ruta para aplicar las recomendaciones de dicho estudio. Como el propósito del estudio es que la ayuda que se preste a los PSIDS/PEIDP sea práctica y eficaz, Singapur insta también a la OACI a que asigne recursos suficientes para atender a las necesidades de la región del Pacífico, incluidos expertos técnicos para la Oficina Regional APAC y la prestación de asistencia técnica a los PSIDS/PEIDP.

70. La delegación de la República de Corea afirma que su Estado apoya los esfuerzos de la OACI para prestar asistencia a los PSIDS/PEIDP, como se indica en la nota WP/47, y se complace en sumar su contribución para que los PSIDS/PEIDP puedan mejorar su aplicación de los SARPS relacionado con la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea y la seguridad de la aviación.

71. La delegación de la Federación de Rusia apoya las cuatro notas que se presentaron, en particular la WP/210 (Australia y copatrocinadores). Recuerda que la Federación de Rusia subrayó en repetidas ocasiones la necesidad de fortalecer las oficinas regionales de la OACI, como la Oficina Regional APAC, en Bangkok. Resaltando que existe una situación similar en la Oficina Regional EUR/NAT, en París, la delegación reitera la importancia de incrementar la asignación de recursos a todas las oficinas regionales para lograr los objetivos de la iniciativa NCLB de la OACI.

72. Al reiterar su apoyo a la iniciativa NCLB, la delegación de Togo acoge con beneplácito las distintas formas de prestar asistencia a los PSIDS/PEIDP puestas de relieve durante las deliberaciones.

73. La delegación de Cabo Verde hace propicia la oportunidad para reconocer el liderazgo de la OACI en el desarrollo de la aviación civil en todo el mundo, y en particular del Presidente del Consejo, Dr. Aliu. La delegación señala que Cabo Verde, como Pequeño Estado Insular en Desarrollo (PEID) del Atlántico, reconoce los esfuerzos de la Organización y apoya todas las iniciativas de cooperación para prestar apoyo a los SIDS/PEID. La delegación sugiere que la OACI y sus Estados miembros asignen recursos para crear capacidad en las diversas regiones para que ningún país sea dejado atrás. Por último, Cabo Verde apoya las cuatro notas de estudio presentadas.

74. La delegación de Nigeria apoya también las cuatro notas, teniendo en cuenta las dificultades y desafíos que afrontan los PSIDS/PEIDP con respecto a la aviación civil y en reconocimiento de la colaboración de todos los Estados para prestar asistencia a los PSIDS/PEIDP.

75. Al expresar su apoyo a la nota WP/47 (Consejo), la delegación de Australia pone de relieve la necesidad de tomar medidas pragmáticas para prestar asistencia a los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico que puedan aplicarse conjuntamente con el personal de aviación de dichos Estados. Destaca que algunas medidas que son eficaces en otras regiones del mundo pueden no ser apropiadas para los PSIDS/PEIDP. La delegación de Australia también expresa su apoyo a las notas WP/310 (Papúa Nueva Guinea y copatrocinadores) y WP/385 (Nueva Zelanda). Felicita a Nueva Zelanda por las numerosas actividades que ha desarrollado en apoyo de los PSIDS/PEIDP y subraya que Australia tiene una larga y exitosa relación con Nueva Zelanda que continuará durante todo el proceso de realización del estudio acerca de las necesidades de los PSIDS/PEIDP.

76. La delegación de Cuba indica que su Estado, por ser un Estado insular del Caribe, reconoce las necesidades de los PSIDS/PEIDP y los desafíos que afrontan con respecto a la aviación civil, por lo que apoya todas las iniciativas para prestarles asistencia a fin de que puedan desarrollar sus sectores relacionados con la aviación. Cuba apoya las cuatro notas presentadas, en particular la WP/47 (Consejo), insta al Consejo a que continúe con la realización del Estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP.

77. Con referencia la nota WP/210, en la que Australia y los copatrocinadores de la misma piden a la OACI que dé prioridad a dotar de recursos adecuados a la Oficina Regional APAC de Bangkok, el C/PRC destaca la creación de la Suboficina Regional de Beijing en junio de 2013, albergada por la Administración de Aviación Civil de China (CAC), destinada a incrementar el apoyo a los Estados acreditados ante la Oficina Regional APAC.

78. El Presidente del Consejo, Dr. Aliu, felicita a la Secretaría, en particular al asesor principal, Sr. N. Rallo, y a su equipo, por su excelente estudio de análisis de las necesidades de la aviación de los PSIDS/PEIDP, realizado en forma muy exhaustiva. Señala que, si bien el estudio se refiere específicamente a los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico y a sus necesidades y es necesario que el Consejo aplique las recomendaciones de dicho estudio y preste apoyo a esos Estados, considera que, después de escuchar las intervenciones de las delegaciones de Cuba y Cabo Verde, lo aprendido de la experiencia del estudio sobre los PSIDS/PEIDP debería aplicarse, en la medida de lo posible, a otros grupos

de Estados insulares. El Presidente del Consejo cita como ejemplo los Estados insulares del Caribe, que afrontan sus propios retos. Resalta, en ese sentido, el efecto devastador del huracán Dorian en las Bahamas a principios de septiembre de 2019. El Presidente del Consejo destaca que, si bien a diferencia de los PSIDS/PEIDP, los Estados insulares del Caribe no están alejados de la Sede de la OACI, se beneficiarían de lo aprendido en el estudio sobre los PSIDS/PEIDP, al igual que el grupo de Estados insulares del Océano Índico, que comprende a las islas Comoros, Seychelles, Maldivas, Mayotte, Reunión, Madagascar y Mauricio. Propone que el Comité Ejecutivo recomiende a la Asamblea que pida al Consejo que determine cómo podría aplicarse lo aprendido en el estudio antedicho a otros grupos de PEID.

79. Al apoyar plenamente esa propuesta, la delegación de Colombia subraya que los resultados del exitoso estudio sobre los PSIDS/PEIDP deberían utilizarse como base para satisfacer las necesidades de la aviación de otros pequeños Estados insulares en desarrollo, incluidos los de su región, Sudamérica. Comparten su opinión las delegaciones de Egipto, Mauricio, Nigeria, China y Argentina.

80. La Secretaria General también apoya la propuesta del Presidente del Consejo y hace propicia la oportunidad para agradecer a los Estados miembros por sus contribuciones voluntarias en apoyo del importante estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP, y al asesor principal y a su equipo, así como a otras personas miembros del personal de la Sede de la OACI y de la Oficina Regional APAC que participaron en el mismo, por su arduo trabajo y dedicación. La Secretaria General expresa que espera que el Consejo respalde las recomendaciones de dicho estudio y que los Estados miembros contribuyan aportando los recursos necesarios para asegurar la sostenibilidad del proyecto.

81. En su resumen de las deliberaciones, el presidente del Comité Ejecutivo indica que el Comité tomó nota de la información proporcionada por el Consejo en la nota de estudio WP/47 acerca del alcance, propósito, metodología y principios del Estudio de viabilidad-análisis de las necesidades de la aviación de los PSIDS/PEIDP y expresa su agradecimiento a Australia, Chile, China, Fiji, Estados Unidos, Reino Unido y Singapur por sus contribuciones financieras en especie. El Comité Ejecutivo toma nota además de que la Secretaría de la OACI presentará el informe final al Consejo durante su 218º período de sesiones y de que se pedirá al Consejo que examine las recomendaciones del estudio y elabore una hoja de ruta para su aplicación. El Comité Ejecutivo toma nota también de que las recomendaciones exigirán la movilización de recursos y la ampliación de las asociaciones con gobiernos, con el sector privado y con las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas.

82. Además, el Comité Ejecutivo toma nota de: la nota de estudio WP/210, presentada por Australia y copatrocinada por Nueva Zelanda, la PASO, Samoa, Singapur y Tonga sobre las difíciles condiciones demográficas y operacionales de los PSIDS/PEIDP; la nota estudio WP/310, presentada por, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Micronesia (Estados Federados de), Nauru, Palau, Papúa Nueva Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu y Vanuatu, en la que se ponen de relieve las necesidades particulares en cuanto al desarrollo de la aviación de los PSIDS/PEIDP, vinculadas en particular con sus recursos limitados, su lejanía y su susceptibilidad a catástrofes naturales, así como la importancia clave de la aviación para el desarrollo socioeconómico de dichos Estados; y de la nota estudio WP/385, presentada por Nueva Zelanda, en la que se pone de relieve la importancia del Estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP realizado por la OACI para promover un enfoque regional del apoyo a los PSIDS/PEIDP y facilitar que hagan suyas las recomendaciones subsiguientes.

83. El Comité Ejecutivo toma nota del amplio apoyo expresado por los Estados a las recomendaciones que se incluyen en las notas WP/47, 210, 310 y 385. Reconoce también que lo aprendido por medio de la elaboración del estudio sobre las necesidades de los PSIDS/PEIDP puede beneficiar a otros pequeños Estados insulares en desarrollo. En particular, el Comité Ejecutivo toma nota de que varios Estados han señalado a la atención la necesidad de asignar recursos apropiados a la Oficina Regional APAC de la OACI, teniendo en cuenta las características específicas de los PSIDS/PEIDP. Toma nota además de que es necesario aplicar las recomendaciones del Estudio de análisis de las necesidades de los PSIDS/PEIDP. En ese sentido, el Comité Ejecutivo recomienda a la Asamblea que:

- a) pida que se tengan debidamente en cuenta los resultados del estudio de los PSIDS/PEIDP en la planificación estratégica de las actividades de la OACI;
- b) encargue al Consejo que examine las recomendaciones del estudio y diseño de una hoja de ruta para la implementación; y
- c) encargue el Consejo que determine la forma en que las lecciones aprendidas y las recomendaciones que se deriven del estudio de los PSIDS/PEIDP podrían beneficiar a otros pequeños Estados insulares en desarrollo.

84. El Comité ejecutivo recomienda que todas las medidas de la OACI destinadas a prestar un mejor apoyo para la implementación de la Declaración de Beijing (a escala regional y nacional), a impulsar la consecución de las metas mundiales de la OACI y a apoyar la implementación de las recomendaciones que se deriven del estudio de los PSIDS/PEIDP de acuerdo con las prioridades existentes financiadas con el Presupuesto del Programa Regular para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

**Cuestión 11:** Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018.

85. El Presidente del Consejo, Dr. Aliu, presenta a la Asamblea información general sobre los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2016, 2017 y 2018, y el informe suplementario que abarca los primeros seis meses de 2019, que están disponibles en el sitio web público de la OACI. Recuerda que, en su discurso de apertura de la plenaria, el 24 de septiembre de 2019 (P/1), se refirió a los cambios transformacionales y logros de la OACI durante el último trienio con respecto a todos los objetivos estratégicos y estrategias de apoyo, así como los retos futuros de la organización.

86. El presidente del Consejo reitera que 2016 marcó un hito muy importante en la historia de la OACI y de la gobernanza de la aviación civil internacional y subraya que el mayor logro de la OACI durante ese año fue la adopción, en el 39º período de sesiones de la Asamblea, de la histórica Resolución A39-3, relativa a la creación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). Afirmando que ese fue uno de los logros ambientales más significativos de la historia de la aviación civil, destaca que el CORSIA no solo representa un nuevo hito para la gobernanza de las emisiones internacionales sino que es la primera medida basada en el mercado para hacer frente a las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de cualquier industria.

87. El Presidente del Consejo pone de relieve que las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica de la OACI se revigorizaron durante el trienio, principalmente por medio del desarrollo de nuevas herramientas. La Organización avanzó en cuanto al Programa OACI para Voluntarios de la Aviación (IPAV), así como en el ámbito de las actividades de instrucción mundial en aviación y en la creación de capacidad para el desarrollo de los recursos humanos para impartir instrucción por medio de la Oficina GAT. La OACI continuó alentando a las personas más brillantes mediante su Programa de Jóvenes Profesionales de la Aviación (YAPP).

88. El Presidente del Consejo señala que los programas de la OACI en materia de auditoría de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, bajo el enfoque de observación continua, se están optimizando para poder validar oportunamente los planes de medidas correctivas de los Estados para subsanar las deficiencias identificadas en las auditorías; a su vez, los comentarios de los Estados contribuyen a mejorar todo el proceso de elaboración de normas. Agrega que lo más importante es que, en el marco de la iniciativa NCLB, gracias a una participación más activa, comprometida y responsable de las Oficinas Regionales de la OACI, la Organización logró con creces que los Estados comprendan que su compromiso con la implementación efectiva de los SARPS de la OACI es el factor más importante en su capacidad de obtener beneficios de la aviación. El Presidente recuerda que las ediciones anuales del Foro Mundial sobre Aviación (IWAF) de la OACI fueron fundamentales para ayudar a los Estados a integrar mejor sus planes y estrategias nacionales de aviación y de desarrollo y para contribuir a elaborar argumentos comerciales más convincentes y un clima más propicio para atraer inversiones. El Presidente concluye indicando que todos esos elementos demostraron a las claras que la iniciativa NCLB logró un marco de asistencia y coordinación que literalmente transformó a algunos Estados en cuanto a su cumplimiento general de los SARPS de la OACI.

89. El Presidente del Consejo señala que las modificaciones introducidas recientemente en el Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) también apuntan a facilitar el cumplimiento de sus objetivos. Destacando la elaboración del primer Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASeP), complementado por hojas de ruta específicas para su implementación en cada región, el Presidente indica que también se reforzó con un apoyo permanente de la OACI a los Estados en materia de facilitación, control fronterizo y gestión de la identidad por medio de la Estrategia relativa al Programa OACI de Identificación de Viajeros (TRIP).

90. Con respecto a la protección del medioambiente y la aviación, el Presidente del Consejo resalta que, durante el trienio, prosiguió el desarrollo del CORSIA según lo previsto, así como las mejoras tecnológicas y operacionales, incluir a la adopción de las normas de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y materia particulada no volátil (nvPM). Añade que también se adoptó una visión de largo plazo con respecto al desarrollo y la utilización de combustibles de aviación sostenibles.

91. El presidente del Consejo indica que otros logros del trienio fueron el renovado interés de la Organización en el Programa para crear la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y la igualdad de género. Resalta que, al centrar su atención en estas cuestiones durante el último trienio, además de mejorar la implementación efectiva y el logro de los objetivos de los SARPS y de los planes mundiales de la OACI, la Organización apuntaba a reducir la brecha entre los Estados debida a la falta de capacidad y conocimientos técnicos disponibles localmente y a una gestión de la seguridad operacional segura y eficiente frente al rápido crecimiento del transporte aéreo.

92. Teniendo presentes estas prioridades y logros, el Presidente del Consejo invita a todas las delegaciones a examinar los informes mencionados, que se encuentran disponibles en el sitio web público de la OACI.

93. Ante la ausencia de comentarios, el Comité Ejecutivo toma nota del resumen precedente de los Informes anuales del Consejo correspondientes a 2016, 2017 y 2018 y del Informe Complementario que abarca los primeros seis meses de 2019, y de que cada comisión examinará las partes de los informes que correspondan a sus respectivos ámbitos de competencia.

**Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**

94. El Comité Ejecutivo considera a continuación la cuestión 21 del orden del día, basándose en una nota de estudio presentada por el Consejo (WP/45) y una nota conexas presentada por organizaciones internacionales.

95. La jefa de la sección de Planificación Estratégica y Movilización de Recursos (C/PRM) presenta la nota estudio WP/45, en la que el Consejo informa acerca de las principales iniciativas que llevó adelante la OACI durante el último trienio en respaldo de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), así como en cuanto a la cooperación y alianzas con Estados y otros organismos de las Naciones Unidas para alcanzar los objetivos fijados. La oradora indica que en la nota también se propone actualizar la Resolución A39-25 de la Asamblea, relativa a ese tema, que demuestra de qué manera el logro de los Objetivos Estratégicos de la OACI, especialmente mediante la puesta en práctica de la iniciativa NCLB, contribuye significativamente a la consecución de los objetivos de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. La C/PRM pone de relieve la correlación analítica que demuestra que la OACI facilita 15 de los 17 ODS de las Naciones Unidas y el hecho de que la aviación aparece cada vez más en los exámenes nacionales voluntarios (VNRs), que constituyen el mecanismo principal mediante el cual los Estados notifican de manera voluntaria su progreso hacia la consecución de los ODS de la ONU. La C/PRM resalta también la importancia de que los Estados incluyan referencias a los ODS de la ONU en sus planes nacionales de aviación. Asimismo, indica que las actividades reseñadas en la nota WP/45 se realizarán siempre que haya recursos disponibles en el Presupuesto del Programa Regular de 2020-2022 y/o contribuciones extrapresupuestarias.

96. El presidente del Comité Ejecutivo observó que en la nota WP/45 se ilustran claramente los grandes logros de propulsar a la aviación como catalizadora para alcanzar los ODS de la ONU.

97. El observador de la IATA presenta a continuación la nota WP/189 [con Corrigendo núm. 1 – en inglés únicamente] (*Contribución de la aviación a la Agenda de Desarrollo Sostenible de 2030 de la Organización de las Naciones Unidas*), presentada por el ACI, la CANSO, la IATA, el IBAC y el ICCAIA, y coordinada por el ATAG. Destaca que la aviación contribuye a impulsar el mundo por ser una catalizadora fundamental del desarrollo económico. Resaltando, no obstante, que la influencia de la aviación no se mide sólo en dólares y centavos, sino que va mucho más allá, el observador de la IATA pone de relieve que la aviación conecta a las personas, empresas, oportunidades y comunidades, y que en algunas partes del mundo es vital para la educación y la atención de la salud, así como para reunir a familias y amistades. Señalando que los ODS de las Naciones Unidas fijan el marco para el futuro progreso sostenible en todo el mundo, afirma que el sector de la aviación desempeña un papel fundamental para contribuir al logro de los ODS de la ONU. En ese sentido, los copresentadores de la nota WP/189 se complacen en presentar ante las delegaciones el Informe del ATAG titulado *Aviation: Benefits Beyond Borders 2018* (disponible en el sitio web del ATAG), en el que se presentan datos clave que demuestran y destacan la contribución de la aviación a los ODS de la ONU. Indica que en la nota se invita a todas las delegaciones a consultar el informe del ATAG en sus consultas con otros organismos para asegurarse de que las autoridades gubernamentales comprendan a cabalidad de qué manera puede contribuir la aviación a mejorar las vidas y economías en todo el mundo.

98. Los copresentadores de la nota WP/189 instan también a todos los Estados a trabajar conjuntamente con la industria para reconocer los beneficios del sector de la aviación y hacer suyas las políticas que alienten a un mayor desarrollo de la aviación como catalizadora de los beneficios económicos y sociales. Esa colaboración es tanto esencial como apremiante, en particular dada la necesidad de reconocer los aspectos vitales de la sostenibilidad de cualquier desarrollo futuro. El observador de la IATA subraya que la industria está convencida de que puede contribuir al crecimiento mundial, tanto económico como cultural, de manera responsable y respetuosa del medioambiente. El observador concluye indicando que espera poder continuar esa travesía junto a todos los Estados.

99. El presidente del Comité Ejecutivo agradece a la IATA por la presentación de la nota WP/189 y comenta que el contenido de la misma ciertamente complementa la información proporcionada por el Consejo en la nota WP/45. Destaca que los datos proporcionados en la nota WP/189 son esenciales para abogar estratégicamente por la aviación como catalizadora de los ODS de la ONU.

100. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/199 (*Evitar el tráfico ilegal de fauna y flora silvestres a través de la aviación comercial*), presentada por la IATA; y WP/488 (*Airports' efforts against wildlife trafficking*), presentada por el ACI.

## **Deliberaciones**

101. Las delegaciones de Colombia y Singapur apoyan las notas WPs/45 y 189. Al hacerlo, la delegación de Singapur destaca que la nota WP/189 constituye una consolidación importante de los beneficios de la aviación y se manifiesta a favor de utilizar los datos contenidos en ella para reconocer y destacar el importante rol que cumple la aviación para el desarrollo sostenible.

102. Al expresar su pleno apoyo a la nota WP/45, la delegación de China reitera que la aviación es un catalizador clave del desarrollo socioeconómico mundial. Alienta a la OACI a intensificar sus comunicaciones con las organizaciones internacionales pertinentes y otras partes interesadas para avanzar así hacia el logro de los ODS de la ONU. Al expresar su apoyo a la OACI por el trabajo realizado durante el último trienio en cuanto a la puesta en práctica de la iniciativa NCLB bajo el liderazgo del Presidente del Consejo y de la Secretaria General, la delegación de China afirma que ese trabajo ha contribuido a incrementar el desarrollo sostenible de la aviación.

103. La delegación de Estados Unidos acoge con beneplácito la nota WP/189 y agradece a los copresentadores por destacar el importante rol de la aviación internacional como catalizadora clave del desarrollo económico y social y por su apoyo a los ODS de la ONU. La delegación coincide en que la conectividad única que hace posible el transporte aéreo ha cambiado el mundo para mejor y también está de acuerdo en que la aviación, como sector, cuenta con un programa claro y amplio para afrontar su impacto ambiental. Alienta a todos los Estados a poner en marcha el CORSIA y los demás elementos de la canasta de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> atribuibles a la aviación internacional, como ya lo ha hecho Estados Unidos. La delegación indica además que también está de acuerdo en que las tendencias hacia la protección o la fragmentación del sector ponen en riesgo los beneficios significativos de la aviación. Insta a todos los Estados a seguir trabajando por intermedio de la OACI para encontrar soluciones mundiales y hacer que la aviación internacional siga progresando.

104. Al expresar su apoyo a la nota WP/45, la delegación de Egipto destaca el párrafo 2.1.2, en el que se afirma que el CORSIA es la primera medida basada en el mercado dirigida a mitigar las emisiones de CO<sub>2</sub> de un sector importante de la industria a escala mundial. Subraya que el CORSIA debería ser la única medida de mercado a escala mundial para el sector de la aviación. En referencia al párrafo 2.1.7, la delegación de Egipto aplaude el importante progreso alcanzado durante el último trienio en lo que respecta a la presentación de exámenes nacionales voluntarios (VNR), en los que se destaca a la aviación como catalizadora del desarrollo sostenible, y resalta que su Estado es uno de los 98 Estados miembros de la ONU que ya ha señalado el papel de la aviación en su VNR anual.

105. Si bien apoya la nota WP/189, la delegación de Egipto sugiere que el apartado c) de la decisión se enmiende borrando la frase "e integrarlas de manera proactiva en políticas que", ya que las políticas están sujetas a las prioridades de cada Estado, según los principios acordados, tales como las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y las circunstancias especiales y las capacidades respectivas (SCRC).

106. En su resumen de las deliberaciones, el presidente del Comité Ejecutivo indica que el Comité toma nota de la nota de estudio WP/45 presentada por el Consejo y expresa su reconocimiento a la OACI por visibilizar de qué manera la aviación contribuye al logro de los ODS de la ONU y por lograr que la aviación se refleje cada vez más en los VNR que se presentan para indicar el progreso hacia el logro de los ODS de la ONU. Indica que el Comité Ejecutivo acoge con beneplácito especialmente la correlación analítica realizada por la OACI con respecto a los ODS de la ONU, los resultados de los IWAF anuales y la actividad de extensión plasmada en las Alianzas de la Aviación para el Desarrollo Sostenible (APSD). Indica que el Comité reconoce la elaboración de orientaciones para que los Estados establezcan un marco de planificación nacional para la aviación y el desarrollo de un marco de asociación para gestionar mejor las alianzas en apoyo de los ODS de la ONU. El Comité Ejecutivo felicita a la OACI por su labor de innovación.

107. El Comité Ejecutivo aprecia también la labor de seguimiento de los ODS de la ONU que lleva adelante la OACI en su calidad de observadora oficial del Grupo Interinstitucional y de Expertos sobre los Indicadores de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (IAEG-SDG), además de ser el organismo custodio del indicador 9.1.2 de los ODS *Volúmenes de pasajeros y de carga por medio de transporte*.

108. El Comité Ejecutivo apoya y recomienda a la Plenaria que adopte la Resolución de la Asamblea revisada propuesta en relación con la contribución de la aviación a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas que figura en el Apéndice A de la nota WP/45, en la que se invita a la Asamblea a que aliente a los Estados miembros a informar sobre la aviación, como elemento que propicia el desarrollo sostenible, en sus respectivos exámenes nacionales voluntarios que presentan ante el Foro Político de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas; y a que hagan referencia a los ODS de la ONU en sus planes nacionales de aviación, con el fin de poner de relieve la contribución de la aviación al logro de los ODS de la ONU y a las economías nacionales. Asimismo, el Comité Ejecutivo alienta a la OACI a reforzar sus actividades de divulgación y colaboración con las partes interesadas y las organizaciones internacionales para dar más visibilidad a la aviación y a los ODS de la ONU. El Comité toma nota de que las actividades reseñadas en la nota estudio WP/45 se realizarán siempre que haya recursos disponibles en el Presupuesto del Programa Regular de 2020-2022 y/o contribuciones extrapresupuestarias.

109. El Comité Ejecutivo toma nota también de la WP/189 y acoge con beneplácito las siguientes decisiones propuestas por los copresentadores:

- a) que la Asamblea tome nota del informe del Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) *Aviation: Benefits Beyond Borders 2018* (La Aviación: beneficios que superan fronteras-2018), en el que se analiza el papel que desempeña la aviación respecto a la sociedad mundial y cómo contribuye el transporte aéreo al marco de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas;
- b) que la Asamblea solicite al Consejo que inste a los Estados miembros a hacer uso de los datos donde y cuando sea posible para destacar las contribuciones de la aviación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); y
- c) que la Asamblea invite a los Estados a reconocer las ventajas mundiales, regionales y nacionales de la aviación e integrarlas de manera proactiva en políticas que fomenten el futuro desarrollo del sector como impulsor de ventajas económicas y sociales.



**Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios**

110. La jefa de la sección de Planificación Estratégica y Movilización de Recursos (C/PRM) presenta la nota WP/50, en la que el Consejo informa acerca del progreso alcanzado por la OACI en cuanto a la movilización de recursos voluntarios durante el último trienio y se presentan detalles sobre la situación de los ocho fondos voluntarios de la OACI que se utilizan para hacer avanzar proyectos y programas de asistencia técnica en los Estados en aras de un transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y ambientalmente responsable. En la nota también se propone actualizar la Resolución A39-26 de la Asamblea, en la que se fijan los objetivos para la creación de una capacidad de movilización de recursos que apunte a obtener contribuciones voluntarias suficientes, más previsibles y sostenibles para poder llevar adelante la misión de la OACI, ampliando la base de donantes y facilitando la consolidación de los recursos disponibles y previstos dentro de un plan de actividades integrado para la Organización.

111. Al destacar que la OACI movilizó una cifra récord de CAD 32,4 millones en recursos voluntarios durante el período 2016-2018, la C/PRM subraya que la OACI agradece mucho a los donantes por su apoyo permanente a la misión y a los objetivos estratégicos de la OACI al promover la iniciativa NCLB. Resalta también que las contribuciones voluntarias que no están preasignadas para un uso específico otorgan a la OACI mayor flexibilidad para priorizar las necesidades de financiamiento de las actividades del programa de trabajo de la OACI para las que no hay fondos asignados o cuyo financiamiento es insuficiente. La C/PRM señala que las actividades a las que se hace referencia en la nota se realizarán siempre que existan recursos disponibles en el Presupuesto del Programa Regular de 2020-2022 y/o contribuciones extrapresupuestarias.

112. Ante la ausencia de comentarios, el presidente del Comité Ejecutivo indica que el Comité toma nota de la WP/50, presentada por el Consejo. En particular, toma nota del 123 % de aumento en los fondos voluntarios de la OACI recibidos acumulativamente en 2016-2018 con respecto a la suma recibida en 2013-2015. El Comité Ejecutivo agradece a los Estados Unidos, China y al Canadá por ser los tres principales Estados donantes. Agradece también a los 133 Estados que apoyaron a la OACI mediante la asignación de personal a título gratuito, incluido el personal adscrito durante un corto o largo plazo y la organización de conferencias, eventos, cumbres, reuniones y talleres.

113. El Comité Ejecutivo reconoce la valiosa contribución de los Estados anfitriones de las oficinas de la OACI, tanto de la Sede como de las oficinas regionales: Canadá, México, Perú, Francia, Egipto, Senegal, Kenya, Tailandia, y a China, país anfitrión de la Suboficina Regional.

114. El Comité Ejecutivo toma nota con interés de los diversos fondos voluntarios de la OACI y de sus respectivos propósitos, así como de la información detallada acerca de las contribuciones y gastos de dichos fondos, y felicita a la OACI por las herramientas y procedimientos diseñados para seguir incrementando la movilización de recursos voluntarios.

115. El Comité Ejecutivo aprecia la necesidad de diversificar la base de donantes y acoge con beneplácito la oportunidad de acercarse estratégicamente a las entidades financieras para apoyar al sector de la aviación. Esas actividades están sujetas a que haya recursos disponibles en el Presupuesto del Programa Regular de 2020-2022 y/o contribuciones extrapresupuestarias. El Comité Ejecutivo apoya entonces las modificaciones propuestas a la Resolución A39-26 de la Asamblea que se presentan en el Apéndice D a la nota WP/50.

116. El Comité Ejecutivo expresa su reconocimiento a las iniciativas y logros de la Secretaría en cuanto a la movilización de recursos voluntarios y acoge con beneplácito su trabajo para reforzar la rendición de cuentas, eficiencia en la gestión y transparencia, ya que esos aspectos facilitarán la tarea de la OACI de movilizar recursos de donantes.

117. A la luz de las deliberaciones, el Comité Ejecutivo conviene en recomendar que la Asamblea tome las decisiones que se proponen en el resumen de la nota de estudio WP/50, es decir que la Asamblea:

- a) exprese su agradecimiento por las contribuciones voluntarias recibidas de Estados miembros, donantes y otros interesados;
- b) inste a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales, industria, donantes, interesados e instituciones financieras a seguir aportando los fondos voluntarios de la OACI para que la Organización pueda cumplir su misión de sostener la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, reforzar los programas de trabajo de la OACI que no están presupuestados o tienen partidas insuficientes en el presupuesto del Programa regular para 2020-2022, y asista a los Estados en la tarea de fortalecer sus sistemas de transporte aéreo; y
- c) adopte la resolución revisada de la Asamblea que figura en el apéndice D de la nota de estudio.

#### **Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI**

118. El Comité Ejecutivo considera a continuación la cuestión 18 del orden del día basándose en una nota de estudio principal presentada por el Consejo (WP/62) y notas conexas presentadas por los Estados.

119. El subdirector de Idiomas y Publicaciones (DD/LP) presenta la nota WP/62, en la que el Consejo, reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI, informa acerca de la aplicación de políticas y decisiones adoptadas para mejorar la eficiencia y la eficacia de los servicios de idiomas. La nota pone de relieve que la Secretaría pudo hacer frente a la alta demanda de servicios de traducción e interpretación gracias a la aplicación de determinadas medidas durante los últimos dos trienios, incluida la implementación de un nuevo Sistema de Gestión de los Servicios Lingüísticos (LSMS), la capacitación de oficiales de idiomas de nivel inicial, la reorganización de los servicios de apoyo, la mayor versatilidad del personal y la asignación de fondos adicionales provenientes de otras fuentes de la OACI o economías realizadas como resultado de una mayor eficiencia en la Subdirección de Idiomas y Publicaciones.

120. En la nota WP/62 se invita a la Asamblea a que:

- a) tome nota de las actividades de la OACI relacionados con el multilingüismo;
- b) pida a la Secretaria General que diseñe una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, con miras a prestar servicios de idiomas de calidad en forma oportuna y eficiente, reforzando la capacidad de los servicios lingüísticos, tanto en la Sede como en las oficinas regionales; y
- c) inste a los Estados miembros a que colaboren activamente con la Secretaría de la OACI para promover el multilingüismo como parte integral de los programas de actividades de la Organización.

121. La delegación de Paraguay presenta la nota WP/451 (*Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*) en nombre de su Estado y apoyada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y por la Comunidad de Autoridades de Aviación Civil Lusoparlantes (CAACL). La delegación señala que la nota se centra en la importancia del multilingüismo por su transversalidad a todas las actividades que realiza la OACI. En tal línea, señala que la disponibilidad de publicaciones y documentos asequibles en todos los idiomas oficiales de la Organización es primordial por las repercusiones que trae aparejada la barrera de los idiomas al dificultar el acceso a la información y adquisición de conocimientos. Afirma que eso es fundamental, teniendo en cuenta la visión, misión y los objetivos estratégicos y planes globales de la OACI, lo cual ha sido plasmado en varias resoluciones de la Asamblea. Hace hincapié en que el compromiso con el multilingüismo no es responsabilidad exclusiva de los Estados miembros y sí un objetivo fundamental de la Organización para disponer de elementos que den una respuesta dinámica a las necesidades de traducción e interpretación.

122. En la nota se resalta que el multilingüismo es un principio cardinal para los fines de la OACI de garantizar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la sostenibilidad económica y medioambiental de todos los Estados miembros. En ese sentido, se afirma que mantener un compromiso con el multilingüismo es imperativo desde un punto de vista político y operativo. Se recuerda que la OACI se ocupa de los marcos regulatorios y las normas de la aviación civil, y que es sumamente importante que la traducción de los SARPS para los Estados miembros sea una prioridad. Se recuerda asimismo que los servicios de interpretación se proporcionan en seis idiomas para las reuniones de la Asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, las conferencias de transporte aéreo, las conferencias diplomáticas y los simposios. En la nota se señala que se aprecia que la OACI viene limitando los servicios de traducción dependiendo de la categoría de las reuniones.

123. En la nota WP/451 se resalta además que, si bien se reconoce que el multilingüismo es un pilar fundamental, no todas las publicaciones de la OACI están traducidas. En particular, se destaca que algunos documentos importantes que abordan aspectos técnicos, operacionales y de planificación aún no han sido traducidos, contrariamente a lo previsto en el Artículo VII del *Reglamento de Publicaciones de la OACI* (Doc 7231), que establece que todos los manuales y circulares serán presentados en los seis idiomas oficiales de la OACI. Se destaca que no es menos importante considerar los aspectos financieros. En ese sentido, la delegación puntualiza que es preocupante que el presupuesto general asignado al financiamiento de los servicios de idiomas en el Presupuesto del Programa Regular de la Organización para el trienio 2020-2022 se mantenga en el mismo nivel de financiamiento que en los dos trienios anteriores, lo cual puede implicar un riesgo para el multilingüismo, afectando la capacidad de responder a aumentos de la demanda de servicios de idiomas. En la nota se señala que el multilingüismo no debe verse afectado por limitaciones presupuestarias. Se apunta que es necesario que la OACI encuentre mecanismos de aumento de la eficiencia y eficacia de los servicios de idiomas con los que se garantice el cumplimiento de los requisitos fundamentales. Ante todo, se indica que no debería haber largas demoras en la disponibilidad de la documentación de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización.

124. En la nota se pone de relieve asimismo que la CLAC acepta y utiliza el portugués como idioma de trabajo en sus reuniones y se recuerda que los miembros de la CAACL exponen en sus reuniones reiteradamente, así como en una reunión celebrada en 2015 con el presidente del Consejo de la OACI y la Secretaría, los problemas que afrontan por no ser el portugués uno de los idiomas oficiales de la OACI.

125. En la nota se subraya además que deben intensificarse los esfuerzos para evaluar cualquier potencial pérdida en el aseguramiento de la calidad de la documentación traducida, teniendo en cuenta el carácter técnico de los textos y que los Estados miembros deben tener una perfecta comprensión de los documentos de la OACI. Se advierte además que, dado que los servicios de idiomas constituyen una parte fundamental de todos los programas de la OACI, son esenciales para el cumplimiento de la totalidad de los objetivos estratégicos de la Organización y para la correcta aplicación mundial de los SARPS y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS). En la nota también se indica que los servicios de idiomas son un requisito fundamental de la iniciativa NCLB de la OACI y de las comunicaciones de la Organización con todos sus Estados miembros. Se resalta que es esencial que los servicios lingüísticos se presten en todos los idiomas reconocidos por la OACI sin excepción en los diversos medios de comunicación y divulgación de información que establezca la Organización. Contar con servicios lingüísticos adecuados sin duda contribuye en gran medida al logro de los objetivos estratégicos de la OACI, así como al apoyo que presta la Organización a todos sus Estados, incluidos los Estados lusófonos.

126. En la nota WP/451, se invita a la Asamblea a que:

- a) respalde el multilingüismo en todos los documentos, publicaciones y trabajos de la OACI;
- b) examine las partidas presupuestarias y mecanismos que incrementen la eficiencia para asegurar que la OACI pueda seguir proporcionando servicios eficaces a todos sus Estados miembros;
- c) continúe implementando decididamente las acciones formuladas en las Resoluciones A24-21, A37-25, A39-22 y A39-23 de la Asamblea y de seguimiento a las actividades encaminadas a su cumplimiento; y
- d) evalúe y analice otras consideraciones al respecto que se estimen necesarias.

127. La delegación de la Federación de Rusia presenta la nota WP/464 (*El multilingüismo es uno de los principios fundamentales para que la OACI alcance sus metas como organismo especializado*). En la nota se enfatiza que, como factor importante para una comunicación armoniosa entre los pueblos, el multilingüismo adquiere especial significación para las Naciones Unidas, así como para la OACI, uno de sus organismos especializados. Al fomentar la tolerancia, el multilingüismo permite que todos en la Organización participen efectiva y activamente, con acciones más eficaces y un compromiso más sólido. En ese sentido, cumple una función fundamental, ya que hace posible que los Estados respeten el Artículo 37 del Convenio de Chicago, que establece que “cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”. En la nota se resalta que usar un único idioma impide que la Organización saque el máximo provecho de la experiencia de muchos Estados miembros en el ámbito de la aviación civil internacional. Se recuerda asimismo que, en el preámbulo del Prólogo del Convenio de Chicago, se indica que: “(...) el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general”.

128. En la nota también se subraya que la OACI, que elabora SARPS para toda la comunidad de la aviación internacional y presta asistencia para facilitar su aplicación en todos los Estados y regiones, no puede trabajar eficazmente sin contar con servicios de idiomas con la dotación de personal suficiente que incluya a profesionales altamente competentes de la traducción y la interpretación con sólidos conocimientos en el ámbito de la aviación y de su terminología y con un firme compromiso con las metas y los objetivos de la Organización.

129. En la nota WP/464, se invita a la Asamblea a que:

- a) pida al Consejo que garantice en forma permanente la aplicación de las resoluciones de la Asamblea de la OACI;
- b) encargue al Consejo que estudie más a fondo y reevalúe los recursos humanos y económicos necesarios para que se preparen a tiempo en todos los idiomas de trabajo de la Organización los documentos de la OACI vinculados a la aplicación de las normas, y profundice la reevaluación del volumen de trabajo que debe tercerizarse para lograr ese objetivo, sin perder de vista las mejores prácticas de otros organismos especializados de la ONU;
- c) encargue al Consejo que observe concienzudamente la aplicación de las políticas y decisiones que ha tomado para acrecentar la eficacia y eficiencia de los servicios lingüísticos, reconociendo que el multilingüismo es un principio fundamental para cumplir los objetivos de la OACI;
- d) pida a la Secretaria General que redoble los esfuerzos para garantizar la más alta calidad de los servicios de interpretación y traducción en los seis idiomas oficiales; y
- e) aliente a los Estados miembros de la OACI a cooperar activamente con la Secretaría en la promoción del multilingüismo como parte integral de los programas que desarrolla la Organización.

## **Deliberaciones**

130. La delegación de la Federación de Rusia apoya la WP/62 (Consejo) y la WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y la CAACL).

131. Al resaltar que el multilingüismo es un principio fundamental de las Naciones Unidas, la delegación de Francia pone de relieve que, cada dos años, la Asamblea General de la ONU examina y adopta una resolución al respecto, y que la más reciente es la Resolución A/RES/73/346 de la AGNU, adoptada el 16 de septiembre de 2019. Reiterando que el multilingüismo es también un principio fundamental de la OACI, subraya que hay un vínculo muy estrecho entre el multilingüismo y la eficiencia y transparencia de la Organización. La delegación de Francia hace hincapié en que el multilingüismo es importante no solo para el trabajo de la OACI sino también para todo el sector de la aviación y para la comunidad de la aviación internacional en su conjunto, ya que sirve para mejorar la seguridad operacional, así como la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, entre otras áreas. La delegación resalta también que es necesario que la iniciativa NCLB de la OACI se implemente en todos los idiomas oficiales de la Organización y que el multilingüismo avance a la par del multilateralismo. Al enfatizar que el multilingüismo no debe verse únicamente como un gasto sino también como una fortaleza crucial que forma parte de los principios que dieron origen a la OACI de acercar a las naciones y a los pueblos del mundo por medio del desarrollo de la aviación civil internacional, la delegación de Francia apoya la nota WP/464 (Federación de Rusia).

132. Subrayando la necesidad de adoptar un rol más activo y ambicioso en aras del multilingüismo en la OACI, la delegación de Francia también apoya la nota WP/62 (Consejo) y el desarrollo de una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, tal como lo propone la Secretaria General, que podría presentarse al Consejo para su aprobación. La delegación subraya que dicha estrategia fijaría el rumbo para la OACI y le permitiría movilizar los recursos necesarios. Reiterando su apoyo a la Resolución A37-25 de la Asamblea: *Política de la OACI sobre los servicios de idiomas*, la delegación destaca que el multilingüismo es un medio para respetar la diversidad de idiomas y culturas y promover la comprensión internacional a través del diálogo.

133. Al concluir sus comentarios, la delegación de Francia informa al Comité Ejecutivo que, desgraciadamente, el expresidente francés Jacques Chirac (1995-2007) ha fallecido en el día de la fecha (26 de septiembre de 2019).

134. En nombre del Comité Ejecutivo y de la Asamblea, el presidente del Comité expresa las más sinceras condolencias a la delegación de Francia, así como al Gobierno de Francia y a su pueblo.

135. Al apoyar la nota WP/62 (Consejo), la delegación de China reitera que el multilingüismo es esencial para lograr los objetivos de la OACI. Si bien destaca los excelentes servicios de idiomas recibidos en los últimos tres años, alienta a la Secretaria General a que redoble sus esfuerzos por asegurar la más alta calidad de dichos servicios, como se solicita en la nota WP/464 (Federación de Rusia), que apoya plenamente.

136. Al referirse a la nota WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL), copatrocinada por su Estado, la delegación de Portugal reitera la importancia del multilingüismo en la OACI, dada la complejidad del sistema de aviación internacional, particularmente por el alto grado de especificidad y tecnicismo de las normas de aviación. La delegación subraya que el multilingüismo permite la comprensión de los SARPS de la OACI, así como de los manuales y otros textos de orientación, lo cual es fundamental para su implementación efectiva, así como para la implementación efectiva de los planes globales de la OACI. Expresa que el multilingüismo es un pilar clave para la puesta en práctica de la iniciativa NCLB de la Organización. La delegación de Portugal espera que la Asamblea reconozca la necesidad de incluir al idioma portugués entre los idiomas de trabajo de la OACI.

137. La delegación de Venezuela (República Bolivariana de) expresa su apoyo a la nota WP/451 y a la WP/464 (Federación de Rusia). Destaca la importancia de la divulgación eficaz de las publicaciones y documentos de la OACI en todos los idiomas de trabajo de la Organización y recuerda los compromisos asumidos con respecto al multilingüismo y los servicios de idiomas en las resoluciones A24-21, A37-25, A39-22 y A39-23 de la Asamblea. La delegación subraya la necesidad de tomar medidas para reforzar aún más los servicios de idiomas en la OACI, ya que tienen una incidencia directa en la implementación de los SARPS en los Estados y regiones y, por consiguiente, en el éxito de la iniciativa NCLB.

138. Al reconocer la importancia del multilingüismo como elemento esencial del multilateralismo, la delegación de Cuba apoya los comentarios de la delegación de Francia en ese sentido. La delegación acoge con beneplácito la generosidad del Brasil, que proporcionó servicios de interpretación del y al portugués en las sesiones plenarias de la Asamblea, y apoya las notas WPs/62 (Consejo), WP/451 (Paraguay, apoyada por los Estados miembros de la CLAC y la CAACL) y WP/464 (Federación de Rusia). Recordando que Cuba ha sido un Estado miembro del Consejo durante el trienio 2016-2019, la delegación señala que las limitaciones presupuestarias y la falta de aumento en las cuotas de los Estados ha tenido un impacto directo en el multilingüismo en la OACI. La delegación manifiesta su acuerdo con los copatrocinadores de la nota WP/451 en que no debería haber largas demoras en cuanto a la disponibilidad de la documentación de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización, y advierte que, en su experiencia, los textos de orientación no se publican simultáneamente en los seis idiomas. La delegación

afirma que, si bien tiene conocimiento de los esfuerzos de la Secretaría para que ello no incida negativamente en la aplicación de los SARPS y los PANS, disponer de los textos de orientación es de vital importancia para la implementación efectiva de las normas por parte de los Estados. Se lamenta de que, sin embargo, en el Presupuesto del Programa Regular de la Organización, no se da la misma prioridad a los textos de orientación que a otras publicaciones y documentos de la OACI. Hace hincapié en que las demoras en la disponibilidad de los textos de orientación en todos los idiomas oficiales de la OACI traen aparejadas demoras en la aplicación de SARPS y PANS por parte de los Estados, lo que a su vez se refleja en los resultados de las auditorías del Programa Universal OACI de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y del Programa Universal OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP). Por consiguiente, la delegación de Cuba sugiere que se considere la posibilidad de incluir en los presupuestos trienales futuros una partida específica para la traducción de los textos de orientación a todos los idiomas oficiales de la Organización.

139. Recordando las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo acerca de la importancia de que la iniciativa NCLB de la OACI haga posible la implementación efectiva de los SARPS de la OACI por parte de todos los Estados, la delegación de Nicaragua reitera que el multilingüismo es un factor esencial para lograr ese objetivo. Resalta que es crucial que los Estados tengan acceso a las publicaciones y documentos pertinentes de la OACI en todos los idiomas oficiales de la Organización para que puedan cumplir con los SARPS de la OACI como se comprometieron a hacer al convertirse en Estados partes en el Convenio de Chicago. La delegación de Nicaragua, por consiguiente, está de acuerdo con la delegación de Francia y otras en que el multilingüismo, en particular la traducción de los documentos y publicaciones de la OACI, no deben verse únicamente como un gasto sino como una fortaleza. Por ello, la delegación apoya firmemente las notas WPs/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y por la CAACL) y 464 (Federación de Rusia).

140. Resaltando que el multilingüismo permite comunicaciones eficaces entre la OACI y sus Estados miembros, especialmente en cuestiones técnicas de aviación, la delegación de Chile está de acuerdo en que el multilingüismo no debe considerarse solo como un costo sino también como una inversión. La delegación apoya las tres notas de estudio presentadas.

141. La delegación del Perú toma nota de que en la nota estudio WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL) se ponen de relieve dos cuestiones importantes: la necesidad de que las publicaciones de carácter mundial, como los manuales y circulares, se publiquen en los seis idiomas oficiales de la Organización y la necesidad de otorgar a los países de habla portuguesa la oportunidad de utilizar el portugués como idioma oficial de la OACI. La delegación apoya decididamente la nota, así como la WP/62 (Consejo) y la WP/464 (Federación de Rusia).

142. Al sumar su firme apoyo a la nota WP/62, la delegación del Canadá reitera que el multilingüismo contribuye a lograr los objetivos de la OACI, así como la implementación exitosa de su iniciativa NCLB. Resalta que el multilingüismo es esencial para que puedan participar todos los Estados en el trabajo de la OACI y garantizar que se obtengan plenos beneficios de todas las formas disponibles de conocimiento. La delegación subraya que, si las deliberaciones sobre cuestiones técnicas relacionadas con la aviación se llevan a cabo en los idiomas oficiales de la Organización, se garantiza que se tengan en cuenta debidamente los objetivos de la OACI, en ámbitos de la aviación tales como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación o el medioambiente. La delegación recuerda en este contexto el éxito del Programa ACT-CORSIA. Por último, la delegación resalta que garantizar el acceso a toda la documentación técnica de la OACI en los seis idiomas oficiales de la Organización debe seguir siendo una prioridad para hacer posible una mayor uniformidad en la aplicación de los SARPS en todo el mundo, lo que redundará en beneficio de la seguridad operacional de la aviación, objetivo fundamental de la OACI.

143. Las delegaciones de Cabo Verde, Costa Rica, Senegal, México, España, Uruguay, Colombia, Argentina, Argelia, Mónaco, Mozambique, Bangladesh, Papua Nueva Guinea, Jamaica, Guinea Ecuatorial, Líbano, Egipto, Honduras y Timor-Leste respaldan la nota WP/62 (Consejo), así como la WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL) y 464 (Federación de Rusia), por las razones esgrimidas por quienes les precedieron en el uso de la palabra. Al hacerlo, la delegación de Cabo Verde hace hincapié en que el multilingüismo sirve para unir a las naciones y a los pueblos del mundo, como se indica en el preámbulo del Convenio de Chicago, ya que hace posible el multilateralismo y al mismo tiempo fomenta y protege la diversidad de idiomas y culturas en todo el mundo.

144. La delegación de Costa Rica apoya las intervenciones de las delegaciones de Francia y Nicaragua.

145. La delegación de Senegal subraya que el multilingüismo, principio fundamental de la OACI, otorga a todos los Estados un acceso igualitario a información de la Organización crucial para la aviación y, por consiguiente, les permite cumplir oportunamente con los SARPS.

146. La delegación de México destaca la necesidad de reflejar el contenido de la nota de estudio WP/62 (Consejo) en el Informe del Comité Ejecutivo a la Plenaria sobre la cuestión 18 del orden del día, junto con los comentarios de las delegaciones. La delegación sugiere que en el informe se indique también que, en las deliberaciones sobre los presupuestos futuros, el énfasis no debería estar puesto en reducir los servicios de idiomas, como ha sido la tendencia en los últimos trienios, sino en lograr un equilibrio para hacer un uso eficiente de los recursos que se asignan a dichos servicios. La delegación de México afirma que los servicios de idiomas son sumamente importantes para garantizar una comprensión común de las deliberaciones que tienen lugar en los distintos órganos de la OACI y de los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI.

147. Al expresar su acuerdo con respecto a que los servicios de idiomas no deberían verse como un elemento que se presta para la reducción de costos en las deliberaciones futuras sobre la elaboración del presupuesto, la delegación de España subraya que, si bien el proyecto de presupuesto que se propone para el trienio 2020-2022 prevé el mismo nivel de servicios de idiomas que en el trienio actual, siempre existe el riesgo de que en el futuro las consignaciones para los servicios de idiomas se reduzcan. La delegación reitera la importancia de que la Secretaria General elabore una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, con miras a que se presten servicios lingüísticos de calidad en forma oportuna y eficiente, tal como se propone en la nota WP/62.

148. Las delegaciones de Uruguay y Argentina reiteran que el multilingüismo es un valor intrínseco del sistema de las Naciones Unidas y, en particular, de la OACI, además de ser un elemento esencial del multilateralismo. Las delegaciones de Mónaco, Jamaica y Guinea Ecuatorial respaldan la intervención de la delegación de Francia, especialmente en lo que atañe a la elaboración de una estrategia integral para promover el multilingüismo en la OACI. La delegación de Guinea Ecuatorial resalta la necesidad de reforzar la capacidad de los servicios lingüísticos en las oficinas regionales, ya que constituyen un vínculo directo entre los Estados de las respectivas regiones y la Sede de la OACI.

149. Con respecto a la nota WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL), la delegación de Mozambique pone de relieve la importancia de que las publicaciones y documentos multilingües de la OACI relacionados con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación estén disponibles oportunamente para los países lusoparlantes en cuyos aeropuertos se está registrando un crecimiento del tráfico aéreo. La delegación respalda las intervenciones de quienes le han precedido en el uso de la palabra, en particular los comentarios de la delegación de Portugal sobre el multilingüismo y el reconocimiento por parte de la Asamblea de la necesidad de incluir el idioma portugués como idioma de trabajo de la OACI.



150. La delegación de Bangladesh subraya que el portugués es el sexto idioma mundial en cuanto al número de hablantes y apoya que se lo incluya entre los idiomas de trabajo de la Organización. La delegación afirma que la distribución de publicaciones y documentos de la OACI en idioma portugués contribuiría a promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

151. La delegación de Egipto hace propicia la oportunidad para expresar su más profundo agradecimiento a la OACI por los servicios de idiomas prestados por sus profesionales de la interpretación y la traducción que trabajan detrás de bambalinas para ayudar a las delegaciones a superar la barrera idiomática, que constituye uno de los principales obstáculos para la comunicación efectiva y el acercamiento entre las naciones y pueblos del mundo.

152. El subdirector de idiomas y publicaciones (DD/LP) señala que la mayoría de las cuestiones planteadas por las delegaciones estaban reflejadas en la nota WP/62, presentada por el Consejo. Con respecto a la nota WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL), subraya que la OACI está comprometida con la paridad de los idiomas y con ofrecer servicios lingüísticos de calidad en los seis idiomas de trabajo para otorgar a los Estados miembros la oportunidad justa y equitativa de consultar los documentos de la OACI y participar significativamente en las reuniones de la Organización. Si bien reconoce el pedido que se hace en la nota de añadir el idioma portugués como idioma de trabajo para contribuir a la labor y las comunicaciones de la OACI con los países lusoparlantes, apoyado por varios Estados durante las deliberaciones, el DD/LP pone de relieve la dificultad que plantea ese pedido en un contexto de limitación presupuestaria. Subrayando los esfuerzos constantes por optimizar los recursos humanos, materiales y financieros, hace hincapié en que pueden explorarse otros mecanismos de cooperación para patrocinar la traducción de las publicaciones de la OACI y la interpretación de las reuniones de la OACI con recuperación de costos. Subraya además que también son bienvenidas las contribuciones voluntarias de los Estados miembros en forma de adscripciones de profesionales de servicios de idiomas y mediante el apoyo a proyectos especiales.

153. La Secretaria General reitera que el multilingüismo es un principio fundamental para lograr los objetivos de la OACI y una prioridad clave. Afirma que la Secretaría aplica plenamente el principio del multilingüismo y seguirá intensificando su aplicación en toda la Organización. También subraya que la modernización de los procesos de la Secretaría y la utilización de tecnologías innovadoras han permitido mejorar la gestión, eficiencia y eficacia de los servicios de idiomas y, por consiguiente, la Secretaría ha podido proporcionar mejores servicios de idiomas aún con recursos reducidos en el último trienio. Al elogiar las contribuciones del personal de la Subdirección de Idiomas y Publicaciones en ese sentido, la Secretaria General asegura al Comité Ejecutivo que la Secretaría se compromete a prestar servicios de calidad a los Estados miembros de la OACI en todos los idiomas de trabajo.

154. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota de la WP/62 (Consejo), así como de la WP/451 (presentada por Paraguay y apoyada por los Estados miembros de la CLAC y de la CAACL) y de la WP/464 (Federación de Rusia). Subraya que el multilingüismo es un principio fundamental para lograr los objetivos de la OACI como se indica en la Resolución A37-25 de la Asamblea. Afirma también que los servicios de idiomas son una parte intrínseca de cada uno de los programas de la OACI y esenciales para el logro de los objetivos estratégicos de la Organización y para el cumplimiento de los SARPS y PANS. Indica además que los servicios de idiomas son un requisito clave de la iniciativa NCLB y de las comunicaciones de la OACI con sus Estados miembros.

155. El Comité Ejecutivo toma nota además de que la Secretaría de la OACI respalda plenamente el multilingüismo como objetivo primordial de la Organización y de que se han implementado varias iniciativas para mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios de idiomas. Entre las nuevas iniciativas prevista para el próximo trienio, se incluye la elaboración de una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización con miras a proporcionar servicios de idiomas de calidad de manera oportuna y eficiente, reforzando al mismo tiempo las capacidades lingüísticas tanto en la Sede como en las oficinas regionales. Dicha estrategia alentará también el uso de tecnologías innovadoras y la aplicación de las mejores prácticas de las Naciones Unidas para la gestión de la carga de trabajo y el mejoramiento de la calidad y la eficiencia.

156. El Comité Ejecutivo toma nota además de que, para garantizar el multilingüismo, en el proyecto de presupuesto se prevé el mismo nivel de servicios de idiomas que en el trienio actual, siempre que se respete la capacidad establecida y que sigan aplicándose en el período 2020-2022 las medidas de eficiencia aprobadas por el Consejo durante su 208° período de sesiones para el presupuesto actual (C-DEC 208/5, May 2016). Con todo, algunos Estados indicaron que, en las deliberaciones futuras para fijar el presupuesto, el énfasis no debe estar puesto en reducir los servicios de idiomas sino en establecer un mejor equilibrio para una utilización más eficiente de los recursos asignados a los servicios de idiomas.

157. A la luz de las deliberaciones, el Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea, en reconocimiento de que el multilingüismo es un principio fundamental para lograr los objetivos de la OACI:

- a) pida al Consejo que siga de cerca la aplicación de las políticas y decisiones que haya adoptado para mejorar la eficiencia y la efectividad de los servicios de idiomas;
- b) pida a la Secretaria General que diseñe una estrategia integral para la promoción del multilingüismo en la Organización, con miras a prestar servicios de idiomas de calidad en forma oportuna y eficiente, reforzando la capacidad de los servicios de idiomas tanto en la Sede como en las oficinas; y
- c) inste a los Estados miembros a que colaboren activamente con la Secretaría de la OACI para promover el multilingüismo como parte integral de los programas de actividades de la Organización.

158. Se levanta la sesión a las 1200 horas.

**Actas de la tercera sesión**  
(Jueves 26 de septiembre de 2019 a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política

*Prioridades estratégicas para el próximo trienio*

- *Resultados de la segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2)*
- Nota presentada por los Estados Unidos

*Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)*

- *Ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)*
- Nota presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- Nota presentada por China
- Nota presentada por Finlandia 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 Federación de Rusia
- Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por el Comité Interestatal de Aviación (IAC)

*Política de reglamentación*

- Nota presentada por Canadá, en nombre de Australia, Estados Unidos Jamaica, Japón, Nueva Zelandia, Singapur, Global Express Association (GEA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos Línea Aérea (IFALPA)
- Nota presentada por Qatar
- Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
- Nota de información presentada por la India
- Nota de información presentada por Irán (República Islámica de)

*Ciberseguridad*

Estrategia de Ciberseguridad y resoluciones de la Asamblea para su adopción

- Estrategia de Ciberseguridad de la OACI
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota de información presentada por la IATA

*Estructura de gobernanza, ejecución y guía, y otra información actualizada que se presenta a la Asamblea*

- Nota presentada por Francia
- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por el ACI
- Nota presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)
- Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
- Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
- Nota de información presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
- Nota de información presentada por Qatar

*Colaboración y cooperación*

- Nota presentada por Australia, los Emiratos Árabes Unidos y el Reino Unido
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por Sudáfrica

2. Otros asuntos

## **RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

### **Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política**

1. El Comité Ejecutivo da inicio a la consideración de la cuestión 12 del orden del día. Las deliberaciones se centran en las cuestiones relacionadas con las prioridades estratégicas para el próximo trienio, el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), la política de reglamentación, la ciberseguridad y la colaboración y cooperación, documentadas en tres notas principales presentadas por el Consejo: las notas WP/26 [*Resultados de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2)*], WP/25 [*Ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)*] y WP/28 [*Estrategia de Ciberseguridad de la OACI*] y notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

#### ***Estrategias prioritarias para el próximo trienio***

2. El Director de Transporte Aéreo (D/ATB) presenta la nota WP/26, en la que el Consejo informa acerca de las medidas que se tomaron o que se están tomando como resultado de las recomendaciones de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2) (Montreal, 29-30 de noviembre de 2018). Al resaltar que la Conferencia formuló 21 recomendaciones, que fueron aprobadas por el Consejo y que ya se están aplicando, señala que el apéndice de la nota presenta un informe de situación a junio de 2019. El D/ATB indica que, cuando no se indica un cronograma para el cumplimiento de una recomendación de la HLCAS/2 en particular, significa que la acción se está llevando a cabo como parte del trabajo permanente de la OACI. En la nota WP/26 se invita a la Asamblea a tomar nota de los resultados de la HLCAS/2 y a respaldar las medidas actuales y futuras para aplicar las recomendaciones de la conferencia.

3. La delegación de los Estados Unidos presenta la nota WP/286 [*Continuidad en la aplicación de la Resolución 2309 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas*], en la que se reconocen los avances en la seguridad de la aviación a escala mundial desde el 39º período de sesiones de la Asamblea (A39) y en cuanto a la aplicación de la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, pero se sugiere que la Asamblea establezca una estrategia de seguridad de la aviación aún más ambiciosa para el próximo trienio con el fin de contrarrestar las amenazas contra la aviación civil internacional que van surgiendo y evolucionando. En particular, la delegación resalta que, si bien el último trienio fijó el marco para un sistema de seguridad de la aviación mundial más robusto mediante la elaboración del GAsEP y otros instrumentos conexos, es necesario centrarse ahora en acciones concretas, en la implementación efectiva de programas de seguridad de la aviación y en la aplicación de medidas para contrarrestar las amenazas, así como en la observación y el mejoramiento continuos.

4. En la nota WP/286, se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el avance en la aplicación de la UNSCR 2309 (2016);
- b) instar al Consejo a que siga trabajando para mejorar la gestión de recursos y la asignación de prioridades con respecto a la seguridad de la aviación en la Organización, lo que incluye un estudio de factibilidad para considerar la posibilidad de establecer una Dirección de Seguridad de la Aviación y facilitación, como se pidió en las conclusiones de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS), en noviembre de 2018;
- c) encargar a los órganos apropiados (como el AVSECP) que establezcan programas de trabajo basados en los principios fundamentales de la UNSCR 2309, con gestión de los riesgos (lo que incluye orientación sobre políticas basadas en el riesgo y toma de decisiones de operación), tecnología y técnicas innovadoras, y control de calidad y supervisión; y
- d) encargar a los órganos apropiados (como el AVSECP) que examinen el proceso de elaboración y adopción de normas de seguridad y herramientas de apoyo, lo que incluye la forma en que se analizan las políticas, la formulación clara de los resultados esperados y la evaluación de las repercusiones.

5. La delegación de los Estados Unidos subraya que todas las acciones mencionadas forman parte de la UNSCR 2309, así como del mandato de la OACI. Añade que todas comprenden programas de trabajo calificados por la OACI como ventajosos para sus Estados miembros. Destaca también que las acciones propuestas se centran en la evolución de la OACI hacia la transformación en una organización más ágil, expeditiva y centrada en los resultados, capaz de proporcionar a los Estados más que hojas de ruta, planes y declaraciones sobre la seguridad de la aviación, ya que es hora que la OACI mejore la gobernanza para la ejecución de sus programas esenciales de seguridad de la aviación. Señala que es necesario que la OACI lidere con el ejemplo en cuanto a su priorización de la seguridad de la aviación, de modo que los Estados miembros puedan emular a la Organización, y demuestre que puede administrar sus recursos asignados a la seguridad de la aviación para el máximo beneficio de los Estados miembros, lo cual eliminará el escepticismo cuando la Secretaria General solicite recursos adicionales.

## Deliberaciones

6. Al expresar su apoyo a la nota WP/286 (Estados Unidos), la Delegación de Australia subraya que el entorno de amenazas en evolución y el número creciente de personas que realizan viajes aéreos implican que las cuestiones relativas a la seguridad de la aviación y la facilitación requerirán más atención dentro de la OACI. Australia expresa su reconocimiento por el trabajo que ya se ha realizado para elevar el perfil de dichos ámbitos, así como el compromiso mundial con la seguridad de la aviación. Felicita a la OACI por las acciones emprendidas en pro de dichos ámbitos, incluidos el desarrollo y la promoción del GAsEP, y destaca que, para continuar esa buena labor, es fundamental que quienes sean responsables de hacer avanzar las cuestiones de seguridad de la aviación en la OACI tengan la autoridad e influencia equivalentes a quienes sean responsables de la seguridad operacional de la aviación.

7. Al respaldar la nota WP/26 (Consejo), la delegación de Portugal expresa su apoyo a los resultados clave de la HLCAS/2, en particular el fortalecimiento de varias medidas de seguridad, la revisión del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA), la implementación efectiva del GAsEP, una mejor cooperación y coordinación regional, y la profundización de la cultura de la seguridad. Propone que la Asamblea aliente a la OACI a implementar las recomendaciones de la HLCAS/2 respecto de las cuales no se hayan tomado aún medidas de seguimiento. La delegación respalda también todas las medidas propuestas en la nota WP/286 (Estados Unidos), ya que considera que darán mayor visibilidad e importancia a la seguridad de la aviación en la OACI; por ejemplo, mediante la formación de una Dirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación, tal como recomienda HLCAS/2. En ese contexto, y en apoyo del GAsEP y de la UNSCR 2309, se manifiesta a favor de adoptar una nueva Declaración sobre la Seguridad de la Aviación, cuya base podría ser la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 (*Declaración sobre Seguridad de la Aviación*), presentada por Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Finlandia, el Líbano, México, Nigeria, Qatar y Singapur, en nombre de la UE y de sus Estados miembros, así como de los otros Estados miembros de la CEAC.

8. Las delegaciones de Togo, Federación de Rusia, Argentina y Sudáfrica también apoyan ambas notas. Al manifestar su apoyo, la delegación de Togo consulta acerca del procedimiento para pedir asistencia para la implementación del GAsEP.

9. La delegación de la Federación de Rusia felicita al Consejo y a la Secretaría por las acciones actuales y futuras de seguimiento de la aplicación de las recomendaciones de la HLCAS/2, según se refleja en la nota WP/26. Con referencia a la nota WP/286, propone que se encomiende al AVSECP estudiar los requisitos técnicos de una dirección de seguridad de la aviación y facilitación con el objetivo de facilitar las deliberaciones y decisiones del Consejo en la materia.

10. La delegación de Argentina reitera la necesidad de considerar cómo priorizar y proporcionar los recursos necesarios para los temas de seguridad de la aviación de la OACI y de examinar la potencial formación de una dirección de seguridad de la aviación y facilitación.

11. La delegación de Sudáfrica toma nota con beneplácito de las acciones de seguimiento de la aplicación de las recomendaciones de la HLCAS/2 según se señala en la nota WP/26, e insta a la OACI a continuar su trabajo sobre el tema. Subrayando que la elevación de la seguridad de la aviación dentro de la OACI, a la que se hace referencia en ambas notas, es una tarea importante, manifiesta su acuerdo con el enfoque adoptado por el Consejo que, tras considerar un informe sobre la posible creación de una dirección de seguridad de la aviación y facilitación, decidió, el 21 de junio de 2019, establecer un grupo de trabajo para que examine la estructura general de la Secretaría con miras a determinar diversas opciones para su reestructuración, teniendo en cuenta aspectos relacionados con la seguridad de la aviación y la facilitación, así como la cooperación técnica. La delegación reconoce que es un trabajo muy amplio y aguarda con entusiasmo recibir oportunamente el informe sobre esos temas.

12. Al respaldar la nota WP/26 (Consejo), la delegación de Brasil señala que todos los Estados están trabajando juntos para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

13. La delegación del Reino Unido expresa su firme apoyo a la nota WP/286 (Estados Unidos), se regocija del progreso alcanzado y, al mismo tiempo, manifiesta que está de acuerdo en que es necesario mantener el impulso y seguir mejorando en los aspectos de seguridad de la aviación. También indica que está de acuerdo con el principio de que la seguridad de la aviación debería ser tan importante como la seguridad operacional en la Organización, y con que quizás la estructura de la Secretaría de la OACI debería reflejar la evolución de las tareas y prioridades de la Organización. La delegación enfatiza que la recomendación de la HLCAS/2 de crear una dirección de seguridad de la aviación y facilitación es muy constructiva e insta al Consejo a completar su examen del organigrama de la Secretaría.

14. Al expresar también su pleno apoyo a la nota WP/286, la delegación del Canadá reconoce el progreso que se está logrando en cuanto a la aplicación de la UNSCR 2309 y apoya que se continúe con el trabajo necesario para la potencial creación de una dirección de seguridad de la aviación y facilitación. Asimismo, está de acuerdo en que es necesario centrarse en los aspectos esenciales de la UNSCR 2309, particularmente la gestión de riesgos y el análisis de los procesos, herramientas y elaboración de políticas con ese fin.

15. Resaltando que la seguridad de la aviación es uno de los tres pilares principales del programa de trabajo de la OACI, la delegación de China respalda la nota WP/26, así como las acciones actuales y futuras para poner en práctica las importantes recomendaciones de la HLCAS/2 para reforzar la seguridad de la aviación. Recordando que durante el actual trienio la Organización organizó tres simposios mundiales sobre seguridad de la aviación, además de la HLCAS/2, la delegación expresa su apoyo al trabajo relacionado con seguridad de la aviación que llevan adelante el Consejo y la Secretaría.

16. Al apoyar la nota WP/286 (Estados Unidos), la delegación de Guyana enfatiza que la seguridad de la aviación es sumamente importante, sobre todo porque se prevé que el volumen de tránsito se duplicará en los próximos 15 años, y subraya la consiguiente necesidad de adelantarse al futuro.

17. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota con satisfacción del alto nivel de participación de los Estados y de la industria en la HLCAS/2 y de sus resultados. Las delegaciones también expresan su agradecimiento a la Secretaría de la OACI por la exitosa realización de la conferencia. En su análisis de los resultados de la conferencia y de las medidas de seguimiento (WP/26), el Comité Ejecutivo respalda todas las recomendaciones de la HLCAS/2 y apoya las medidas tomadas por el Consejo y la Secretaría de la OACI. No obstante, el Comité Ejecutivo alienta también a seguir prestando atención a las cuestiones que todavía están pendientes, tales como: la necesidad de examinar el actual mecanismo de coordinación de ciberseguridad, la priorización de la seguridad de la aviación dentro de la OACI y la potencial formación de una dirección de seguridad de la aviación y facilitación.

18. Tras tomar nota con satisfacción de que la Secretaría ya realizó gran parte del trabajo respecto de los puntos principales de la UNSCR 2309, el Comité Ejecutivo destaca la importancia de que el Consejo se asegure de que los órganos apropiados (tales como el AVSECP) sigan trabajando en los aspectos esenciales de la UNSCR 2309. Entre estos se incluyen: la gestión de riesgos y orientaciones para la toma de decisiones operacionales y de política teniendo en cuenta el riesgo; tecnología y técnicas innovadoras; y supervisión y control de calidad. Asimismo, las delegaciones expresan la necesidad de examinar el proceso por medio del cual se elaboran y adoptan las normas de seguridad y otros instrumentos auxiliares, incluida la manera en que se analizan las políticas, se articulan los resultados de seguridad buscados y se evalúan los impactos.

***Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)***

19. El director de Transporte Aéreo (D/ATB) presenta la nota WP/25 [*Ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)*], en la que el Consejo hace una reseña de la extensa actividad realizada para formular y poner en ejecución las medidas y tareas prioritarias del GASeP.

20. En la nota WP/25 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer los considerables esfuerzos ya realizados y los que aún están en marcha para ejecutar las medidas y tareas prioritarias del GASeP;
- b) instar a los Estados a adoptar medidas para mejorar la implementación efectiva del Anexo 17 – *Seguridad* a fin de alcanzar las metas indicadas en el GASeP;
- c) solicitar al Consejo que implante un calendario trienal de revisión del GASeP; y
- d) solicitar al Consejo que en la próxima edición del GASeP incorpore medidas y tareas relacionadas con determinados componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que también sirve de apoyo a los objetivos de seguridad de la aviación y de seguridad fronteriza, como la información anticipada sobre los pasajeros (API) y el registro de nombres de los pasajeros (PNR).

21. La delegación del Brasil presenta luego la nota WP/285 (*GASeP – Beneficios de un programa global y necesidad de observación continua de sus logros*) en nombre de su Estado y de la Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC. En la nota se indica que la creación del GASeP representó un importante paso adelante en la esfera de la seguridad de la aviación y facilitación y que la hoja de ruta del GASeP aportó mayor objetividad al plan, siendo una notable evolución a partir de la Estrategia Global de la OACI sobre Seguridad de la Aviación (ICASS). Se destaca también que la hoja de ruta del GASeP se encuentra en su etapa de implementación, y que algunas tareas ya se han completado. Para continuar avanzando en su implementación, en la nota se propone crear una metodología para notificar a las partes interesadas acerca de los nuevos logros, promover el intercambio de conocimientos y experiencia entre las mismas y proporcionar información actualizada sobre la implementación efectiva de manera dinámica utilizando los resultados de la USAP-CMA para cuantificar el progreso del GASeP. Considerando que en las auditorías del USAP-CMA puede transcurrir cierto tiempo entre distintas actividades, en la nota se sugiere que la OACI considere los elementos de prueba o pruebas documentales de los Estados indicados en sus planes de medidas correctivas (CAP) para que el estado de implementación efectiva esté permanentemente actualizado.

22. En la nota WP/285, se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la experiencia del Brasil con el GASeP en la creación de un grupo técnico de colaboración para coordinar la implementación del plan y desarrollar acciones y proyectos conjuntos con la industria y todas las partes interesadas de la aviación pertinentes;
- b) reconocer la importancia del GASeP para la mejora de la seguridad de la aviación en todo el mundo, como programa internacional para ese sector;
- c) sugerir a la OACI que analice las posibles ventajas y la viabilidad de crear una plataforma para el seguimiento de los logros de la Hoja de ruta del GASeP; y



- d) pedir a la OACI que evalúe la posibilidad de actualizar algunos resultados del USAP-CMA (Implementación efectiva) sobre la base de la presentación por los Estados de pruebas documentales como parte del Plan de medidas correctivas (CAP).

23. La delegación de China presenta la nota WP/373 (*Fomentar la elaboración de planes nacionales para la implementación del GAsEP y el intercambio de mejores prácticas*), en la que describe la experiencia de su Estado al poner en ejecución el GAsEP y la hoja de ruta del GAsEP para la Región Asia/Pacífico (APAC). La delegación subraya que, si bien desde 2016 los riesgos para la seguridad de la aviación fueron en aumento, los recursos para hacer frente a dichos riesgos son muy limitados. Recuerda que, en los últimos años, la Administración de Aviación Civil de China (CAAC) viene trabajando para mejorar la seguridad y la cooperación, conjuntamente con el Gobierno de China y con la OACI. Dicho trabajo conjunto ha incluido inversiones en mejoras de la seguridad y contribuciones proactivas para tomar medidas pragmáticas, incluida la formulación de un plan nacional de implementación con cinco prioridades en el que participan entes regulatorios, industrias, empresas, asociaciones e instituciones académicas. En la nota se pide que la Secretaría de la OACI y otras plataformas pertinentes contribuyan a mejorar la cooperación en el plano internacional para adoptar un enfoque proactivo, que incluya la publicación de una plantilla para los planes nacionales de AVSEC.

24. En la nota WP/373 se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros a que colaboren con la Secretaría en actualizar en forma expeditiva el GAsEP y las hojas de ruta regionales;
- b) alentar a los Estados miembros a que elaboren y actualicen sus respectivos planes nacionales para la seguridad de la aviación de forma más proactiva y oportuna, en el marco de la orientación provista por el GAsEP y las hojas de ruta regionales;
- c) alentar a los Estados miembros a que cooperen con la Secretaría con el objeto de realizar mayores actividades de intercambio de mejores prácticas en materia de elaboración e implementación del GAsEP, las hojas de ruta regionales y los planes nacionales para la seguridad de la aviación; y
- d) alentar a los Estados miembros a que cooperen con la Secretaría para elaborar y publicar, sobre la base del intercambio de mejores prácticas en planes nacionales para la seguridad de la aviación, diversos tipos de plantillas de plan nacional para la seguridad de la aviación adaptadas específicamente a las distintas situaciones de cada país, a modo de referencia para los Estados miembros.

25. La delegación de Turquía expone la nota WP/315 (*Promoción de la ejecución del Plan Global para la Seguridad de la Aviación*), que fue presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). En la nota se destaca la importancia crucial de continuar con los avances para mejorar la respuesta mundial ante las amenazas a la seguridad de la aviación mediante la implementación del GAsEP, a la luz de la Resolución UNSCR 2309. Se subraya también que el logro de las metas fijadas por el Consejo de la OACI para la implementación efectiva de las normas del Anexo 17 no sólo dependerá de las mejoras individuales de cada Estado sino también de la capacidad de la OACI de hacer un seguimiento continuo de ese progreso de manera armonizada. Por ello, señala que es muy bienvenida la propuesta del Consejo de reformar el USAP-CMA, según se indica en la nota WP/32 [*Informe del examen del alcance y metodología del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP CMA)*] (que se considerará en el marco de la cuestión 13, en la EX/4).

26. En la nota se hace hincapié en que es importante que los Estados no sólo se apoyen entre sí en la implementación del GAsEP sino que también brinden su apoyo a los esfuerzos de la OACI. Ello implica un uso eficaz de los recursos disponibles en el presupuesto del Programa Regular de la OACI para el trienio 2020-2022, así como la participación activa de los Estados y de las entidades de la aviación, como las organizaciones regionales y subregionales y la industria, para aportar sus conocimientos especializados y apoyo, tanto material como no material. Se recuerda que los Estados miembros de la UE y la CEAC tomaron numerosas medidas de iniciativas para reforzar sus sistemas de seguridad de la aviación y cooperar activamente con todos los Estados miembros de la OACI, organismos internacionales y la Secretaría de la OACI para fomentar la implementación efectiva de todas las Normas del Anexo 17, en apoyo del GAsEP y de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la OACI. En la nota se citan ejemplos tales como el proyecto CASE, financiado por la UE, y el programa de creación de capacidad de la CEAC, así como las diversas actividades de creación de capacidad realizadas por Estados y organizaciones de Europa.

27. En la nota WP/315 se invita a la Asamblea a:

- a) acoger con beneplácito el lanzamiento expeditivo del GAsEP conforme a la Resolución del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
- b) reafirmar su compromiso de cumplir con los objetivos mundiales, para la implementación efectiva de acuerdo con lo establecido en la hoja de ruta del GAsEP;
- c) solicitar a la Secretaría de la OACI que establezca un mecanismo de notificación de avances que aliente a los Estados a continuar con la dinámica en la ejecución de las acciones, medidas y tareas prioritarias acordadas establecidas en el GAsEP y a demostrar los avances realizados para alcanzar los objetivos del GAsEP;
- d) reconocer la tarea llevada a cabo por la Secretaría en consulta con los Estados contratantes para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA e instar a la Secretaría de la OACI a que realice las modificaciones al USAP-CMA indicadas en la A40-WP/32 como una cuestión prioritaria;
- e) instar a la Secretaría de la OACI a poner a disposición los recursos para llevar a cabo todas las auditorías requeridas con el objeto de medir efectivamente la ejecución a la luz de los objetivos acordados a nivel mundial en la Hoja de ruta del GAsEP y alentar a los Estados a brindar apoyo a la OACI en su tarea de auditoría de seguridad de la aviación a través del aporte de recursos adicionales;
- f) instar a la Secretaría de la OACI a aplicar las recomendaciones de la HLCAS/2, en particular en relación con la elaboración de un panorama integral respecto de las actividades de creación de capacidad y la adopción de medidas de alto nivel para generar compromiso político de parte de los Estados beneficiarios, según se ha mencionado en el párrafo 4.1 de esta nota de estudio;
- g) alentar a los Estados a apoyarse unos a otros en relación con la ejecución del GAsEP; y
- h) reconocer los esfuerzos de la región europea para la ejecución del GAsEP y el apoyo que ésta ha brindado a otras regiones y Estados para una efectiva ejecución del GAsEP.

28. La delegación de la Federación de Rusia presenta la nota WP/344 (*Elevar la cultura de la seguridad de la aviación en el USAP-CMA y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación de la OACI*), en la que se destaca la necesidad de mejorar la cultura de la seguridad de la aviación y el rol del USAP-CMA en asegurar la implementación del GAsEP. Se subraya que una observación y supervisión eficaz es la mejor manera de velar por el cumplimiento de las normas de la OACI, y se propone la convocatoria de una conferencia para intercambiar información y nuevas tecnologías de supervisión, y modos de afrontar el problema de los pasajeros insubordinados.

29. En la nota WP/344, se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que se brinda en la nota de estudio;
- b) coincidir en la pertinencia de fortalecer los mecanismos legales para reforzar la eficacia de las actividades estatales de vigilancia respecto a los comportamientos insubordinados de pasajeros que cometen actos de interferencia ilícita contra la aviación civil que comprometen la seguridad de la aviación y la seguridad operacional de los vuelos;
- c) alentar a los Estados y a las organizaciones interesadas a celebrar una conferencia para intercambiar experiencias y nuevas tecnologías para tomar medidas prácticas y judiciales frente a los pasajeros insubordinados y para elevar la cultura de la seguridad del pasajero;
- d) disponer la redacción de recomendaciones metodológicas respecto a la secuencia de intercambio de información sobre pasajeros insubordinados en proceso judicial administrativo o penal en Estados miembros de la OACI; y
- e) considerar la posibilidad de incluir en el USAP-CMA las acciones de los Estados para prevenir infracciones y elevar la cultura de la seguridad.

30. La delegación de Venezuela (República Bolivariana de) presenta la nota WP/357 [*Propuesta de monitoreo en la implementación del plan global de seguridad de la aviación (GAsEP) de la OACI*], en la que se pone de relieve la Hoja de Ruta regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) a fin de abordar los desafíos en la implementación del GAsEP, y se señala la atención un sistema de evaluación desarrollado en la región para determinar el nivel de implementación del GAsEP.

31. En la nota WP/357 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar en consideración las experiencias a nivel regional (NACC / SAM) sobre cómo afrontar la implementación de los retos establecidos en el GAsEP, y
- b) estudiar el posible establecimiento en el plano mundial de mecanismos que faciliten herramientas de ayuda a los Estados para el diseño de procesos de autoevaluación e identificación de necesidades de mejora en el cumplimiento del GAsEP, bajo la supervisión de las Oficinas Regionales de OACI y el apoyo a los Estados para la alcanzar el cumplimiento con los objetivos del GAsEP y el Anexo 17– *Seguridad de la OACI*.

32. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/400 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*), presentada por la República Dominicana, y la WP/386 (*On the course of the implementation of the provisions of the ICAO GAsEP in the Member States of the Agreement on Civil Aviation and Use of Airspace*), presentada por el IAC.

### **Deliberaciones**

33. Las delegaciones de Brasil, Nepal, Indonesia, Perú, Japón y Omán apoyan la nota WP/25 y la implementación efectiva del GAsEP, al que consideran una importante iniciativa de la OACI para reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo. Por su parte, la delegación de Nepal subraya que, para la implementación efectiva del GAsEP, se necesita el compromiso de la OACI, los Estados, la industria y otros interesados. La delegación insta a la OACI a proporcionar asistencia a aquellos Estados que la necesiten para poner en práctica el GAsEP y cumplir con sus metas.

34. Afirmando la importancia de que la OACI, los Estados, la industria y otros interesados trabajen en colaboración para la implementación efectiva del GAsEP, la delegación de Indonesia resalta que ello permitiría no sólo alcanzar las metas del GAsEP sino mejorar la implementación efectiva del USAP-CMA en todo el mundo.

35. La delegación del Perú reitera la necesidad de que los Estados cuenten con mecanismos internos para medir el progreso de la implementación del GAsEP.

36. La delegación del Japón señala que su Estado sigue apoyando que el GAsEP se vaya modificando según se considere necesario y apropiado, por tratarse de un “documento vivo”.

37. Indicando que su Estado también apoya la revisión del GAsEP, la delegación de Omán subraya que cualquier cambio que se introduzca en el Plan Global debería reflejarse en el Anexo 17 – *Seguridad* y en el Anexo 9 – *Facilitación*, según corresponda.

38. Al referirse a la nota WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC), la delegación de Portugal destaca la importancia de hacer un seguimiento de la implementación de la Hoja de Ruta del GAsEP y alienta a la OACI a presentar a los Estados miembros informes periódicos al respecto. Reconociendo que el GAsEP ha mejorado la seguridad de la aviación en todo el mundo, la delegación reitera su importancia para todo el sector en el plano internacional. La delegación sugiere que se someta a la consideración del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA el párrafo c), en el que se pide a la OACI que evalúe la posibilidad de actualizar algunos resultados del USAP-CMA (implementación efectiva) tomando como base las pruebas documentales presentadas por los Estados en sus planes de medidas correctivas.

39. Al expresar su respaldo a la nota WP/315 (presentada por Finlandia en nombre de los Estados miembros de la UE y de los demás Estados miembros de la CEAC), la delegación de Grecia enfatiza que, en un mundo en el que las amenazas no dejan de evolucionar, es esencial que los Estados, las organizaciones internacionales y todas las entidades interesadas se comprometan plenamente con el logro de las metas mundiales que se indican en la Hoja de Ruta del GAsEP para mejorar la eficacia de la seguridad de la aviación en el mundo y hacer frente a las amenazas en constante evolución. La delegación subraya también que, en ese sentido, el rol de la OACI como entidad que vela por la implementación efectiva de las normas es crucial, y que el establecimiento de mecanismos para medir el progreso hacia el logro de las metas del GAsEP, así como un USAP-CMA actualizado en función del riesgo y capaz de resolver oportunamente las deficiencias graves, proporcionarían mayor claridad y confianza en el sistema de la seguridad de la aviación mundial. La delegación de Grecia resalta que, para satisfacer el incremento de las

necesidades de la debida monitorización, es necesario asignar más recursos para la realización de las auditorías USAP-CMA, tanto en el presupuesto del Programa Regular de la Organización para el trienio 2020-2022 como mediante contribuciones voluntarias de los Estados.

40. La delegación de Grecia confirma que los Estados europeos apoyan plenamente los objetivos del GAsEP y han tomado medidas concretas totalmente acordes con sus prioridades, como la introducción de enmiendas a la legislación europea y la elaboración del programa de la CEAC para el próximo trienio. Asimismo, las organizaciones y los Estados europeos están contribuyendo a la cooperación internacional requerida y están prestando su apoyo mediante actividades de creación de capacidad en Estados de la región y en otros Estados. Resalta que las medidas propuestas en la nota WP/315 contribuirán al logro de los objetivos del GAsEP y a mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo.

41. Al apoyar también la nota WP/315, la delegación de Italia afirma que la implementación y el refuerzo del GAsEP representan un importante paso adelante para que el mundo elabore y mejore la respuesta mundial a las amenazas a la seguridad de la aviación. Reconociendo la importancia de lograr las metas mundiales en cuanto a la implementación efectiva que se indican en la Hoja de Ruta del GAsEP, subraya que el logro de esas metas depende tanto del compromiso individual de los Estados como de la capacidad de la OACI de seguir monitoreando el progreso constante de todos los Estados miembros. La delegación expresa su agradecimiento a la Secretaría y al Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA por la labor realizada, en consulta con los Estados miembros, para realizar un examen integral del alcance y la metodología del USAP-CMA, según se indica en la WP/32 (que se considerará en el marco de la cuestión 13 en la EX/4), y recomienda que la Secretaría, con carácter prioritario, siga las recomendaciones aprobadas por el Consejo para simplificar el programa. Asimismo, la delegación insta a la Secretaría ha asignar los recursos disponibles para la realización de todas las auditorías del USAP-CMA que sean necesarias para medir eficazmente su implementación en función de las metas acordadas a escala mundial en la Hoja de Ruta del GAsEP.

42. La delegación de Singapur apoya el GAsEP y sus objetivos, ya que considera que proporciona una plataforma grupal y un plan estructurado para que los Estados puedan identificar brechas clave en materia de seguridad y áreas prioritarias que deban mejorarse. Expresa que, como la seguridad de la aviación es responsabilidad de todas las partes, apoya las seis notas de estudio presentadas. Asimismo, alienta a los entes reguladores, la industria y demás interesados a trabajar en estrecha cooperación para elaborar enfoques prácticos y racionales y medidas para subsanar las vulnerabilidades y preocupaciones de seguridad de la aviación con el fin de mejorar el nivel de seguridad de la aviación, que es el objetivo del GAsEP. Apoya también las iniciativas de instrucción y creación de capacidad para ayudar a quienes necesitan asistencia para que las normas del Anexo 17 se apliquen en todo el mundo, así como las prioridades clave del GAsEP. La delegación apoya también la labor que llevan adelante varios Estados para generar conciencia acerca de la amplia importancia de la seguridad de la aviación, mediante la elaboración de planes nacionales y el intercambio de las mejores prácticas, como se señala en las notas de estudio presentadas.

43. Al expresar su apoyo a la nota WP/315 (presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros y de los otros Estados miembros de la CEAC), la delegación de Irlanda resalta que la aprobación del GAsEP en 2017 fue un gran paso adelante para reforzar los esfuerzos de la OACI en pos de profundizar y mejorar la respuesta mundial ante las amenazas a la seguridad de la aviación, en consonancia con las resoluciones UNSCR 2309 y 2396. Enfatizando que la Hoja de Ruta del GAsEP es un instrumento importante para los Estados, toma nota con beneplácito de que todas las regiones han adoptado Hojas de Ruta regionales para el GAsEP. La delegación destaca que, en relación con la nota WP/373 (China), está de acuerdo en que es necesario participar activamente junto a la Secretaría para compartir actividades relativas a la implementación del GAsEP. Apoya también las propuestas relativas a que los Estados cuenten con instrumentos para medir la implementación nacional, como se señala en la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)]. No obstante, la delegación hace hincapié en que es

igualmente importante monitorear la implementación del GAsEP a escala mundial para tener un panorama general para todas las entidades interesadas. Por ello, considera imperativo que la OACI establezca ahora un mecanismo de notificación para monitorear la implementación del GAsEP de manera normalizada y alentar a los Estados a que mantengan la dinámica en la implementación de las acciones, medidas y tareas prioritarias acordadas y a demostrar el progreso alcanzado respecto del logro de las metas.

44. Observando que el examen del alcance la metodología del USAP-CMA está estrechamente relacionado con el GAsEP, la delegación de Irlanda reitera que debería darse prioridad a la introducción de las reformas del programa propuestas en la nota WP/32. En ese sentido, señala que la creación de capacidad y el apoyo recíproco entre los Estados son sumamente importantes para el éxito del GAsEP y hace hincapié en que, por consiguiente, Irlanda, junto con muchos otros Estados y organizaciones de Europa, brinda apoyo para la implementación del GAsEP en otras regiones. La delegación insta a la Asamblea a mantener la dinámica del GAsEP y a seguir elevando las normas de seguridad de la aviación en todo el mundo.

45. Señalando a la atención la nota WP/25 (Consejo), la delegación de Suecia expresa su pleno apoyo a la implementación del GAsEP y el trabajo realizado por la OACI al respecto. Al referirse al párrafo d), indica que, si bien está de acuerdo con que se añadan a la próxima edición del GAsEP acciones y tareas relacionadas con ciertos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* como alternativa a la creación de un plan mundial de facilitación de la aviación, es importante asegurarse de que no resulten afectados aspectos prioritarios para la seguridad de la aviación. Al plantear algunas inquietudes con respecto al potencial impacto en los objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza, la delegación subraya que la cuestión merece estudiarse más en profundidad, así como sus potenciales consecuencias y sinergias.

46. La delegación de Nicaragua apoya las seis notas presentadas y afirma que la implementación del GAsEP y del USAP-CMA se beneficiarán con: la metodología para notificar a las partes interesadas acerca de nuevos logros, el fomento del intercambio de conocimientos y experiencias, y el suministro de información actualizada respecto de la implementación efectiva de forma dinámica, utilizando los resultados de las auditorías del USAP-CMA para cuantificar el progreso del GAsEP, como se propone en la nota WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC); y añade que también será beneficioso contar con un sistema de evaluación desarrollado en la región para determinar el nivel de implementación del GAsEP, como se propone en la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)].

47. La delegación de Arabia Saudita también apoya las notas presentadas. Con respecto a la nota WP/25 (Consejo), enfatiza la importancia de seguir implementando y actualizando el GAsEP, teniendo en cuenta las inquietudes planteadas, e insta a los Estados miembros a implementar el Plan Global en coordinación con las oficinas regionales de la OACI. Si bien reconoce que el USAP-CMA es el instrumento principal para medir el progreso en cuanto a la implementación del GAsEP, se manifiesta a favor de establecer mecanismos mundiales para proporcionar herramientas que asistan a los Estados en el diseño de procesos de autoevaluación y de identificación de necesidades para mejorar la implementación del GAsEP y apoyar a los Estados en la implementación de los objetivos del GAsEP de la OACI y de las normas del Anexo 17, como se propone en el párrafo b) de la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)].

48. La delegación del Canadá expresa pleno apoyo al GAsEP, que será un plan estratégico para orientar y dar instrucciones a los Estados miembros de la OACI y a los sectores afines de la industria para que puedan cumplir con las normas internacionales de seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 17. Con respecto a la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)], la delegación está a favor y alienta que haya una colaboración continua entre la sede de la OACI y las oficinas regionales para que los Estados aprovechen las herramientas existentes del USAP-CMA y las orientaciones conexas para usarlas en sus autoevaluaciones. La delegación indica, sin embargo, que las herramientas existentes quizás necesiten adaptarse para establecer un vínculo claro entre las normas y métodos recomendados (SARPs) y cada

actividad y prioridad del GAsEP. Con respecto a la nota WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC), enfatiza la necesidad de reconocer que los recursos disponibles son limitados y que el USAP-CMA debe centrarse en evaluar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación de la OACI que forman parte del Anexo 17 y que, a su vez, son un reflejo directo del progreso que se está alcanzando en las actividades y metas del GAsEP. La delegación hace hincapié en que se necesita seguir perfeccionando las herramientas que utilizan tanto la OACI como los Estados miembros para asegurarse de que incluyan medidas de rendimiento con objetivos claros y acordes con los SARPS del Anexo 17.

49. La delegación de los Estados Unidos expresa su reconocimiento a quienes han presentado las seis notas de estudio, que demuestran que los Estados y otros interesados se han dedicado a la intensa labor de desarrollar e implementar el GAsEP. Destaca que el GAsEP es fundamental para mejorar la seguridad de la aviación en todo el mundo y que es un “documento vivo”, que proporciona una estrategia y un plan de trabajo, es decir un medio para conseguir un fin. Tomando nota de que el objetivo que se persigue es mejorar la implementación efectiva, apropiada y sostenible de las normas internacionales de seguridad de la aviación contenidas en el Anexo 17, la delegación subraya que para alcanzar el éxito se necesitan: apoyo e información continuos para asistir a la Secretaría en el monitoreo de la implementación del GAsEP; la ejecución de las hojas de ruta regionales del GAsEP, y la provisión de datos e información crítica sobre la seguridad de la aviación mundial por medio del USAP-CMA.

50. La delegación de la Argentina también expresa su pleno apoyo a todas las notas de estudio presentadas y a la implementación del GAsEP. Enfatiza que es importante no limitarse a contar con el GAsEP y una Hoja de Ruta en la que se establezcan objetivos mundiales ambiciosas con respecto a niveles de implementación efectiva para 2020, 2023 y 2030, sino también hojas de ruta regionales del GAsEP en las que se establezcan metas regionales. Señala que es igualmente importante monitorear la implementación general del GAsEP. La delegación se manifiesta a favor de las propuestas presentadas en las notas WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC), WP/315 (presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros y de los otros Estados miembros de la CEAC) y WP/25 (Consejo) para la medición de la implementación del GAsEP. Con respecto a la nota WP/285, apoya la sugerencia de la delegación de Portugal de que la medida propuesta en el párrafo c), en la que se pide a la OACI que evalúe la posibilidad de actualizar algunos resultados (implementación efectiva) del USAP-CMA basándose en las pruebas documentales presentadas por los Estados como parte de sus planes de medidas correctivas, se someta a la consideración del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA, del que son miembros tanto Argentina como Brasil.

51. Con respecto al párrafo d) de la nota WP/25, la delegación de la Argentina indica que le genera preocupación la propuesta de incorporar en la próxima edición del GAsEP acciones y tareas relacionadas con ciertos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que también se relacionan con objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza. Enfatizando que no todas las disposiciones del Anexo 9 son pertinentes para el GAsEP, subraya la necesidad de tener en cuenta las opiniones del Grupo de expertos en Facilitation (FALP).

52. Respalda también todas las notas presentadas, la delegación de China enfatiza la necesidad de que los Estados se concentren en implementar el GAsEP por medio del Anexo 17 y del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973). La delegación aboga por enmendar los SARPS del Anexo 17 para reflejar el contenido del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* de 2010 (Convenio de Beijing) y del *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing), así como del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal), destaca la importancia de la cooperación internacional para afrontar las amenazas a la aviación civil. La delegación también resalta que, al enmendar los SARPS del Anexo 17, es necesario

centrarse en el control de calidad, así como la relación entre la seguridad y la facilitación. Reitera la necesidad de alentar a los Estados a incrementar su inversión en seguridad de la aviación tanto en recursos financieros como humanos y de creación de capacidad.

53. La delegación de Sudáfrica manifiesta el apoyo de su Estado al GAsEP como herramienta importante para lograr mejores niveles de implementación efectiva del Anexo 17 y su compromiso de implementar el Plan Global. La delegación insta a los demás Estados a trabajar para el logro de las metas del GAsEP. También apoya la implementación de un cronograma trienal para la revisión del GAsEP, como propone el Consejo en la nota WP/25, y se compromete a participar en ese proceso. Reconociendo que la facilitación se está volviendo más crítica para la seguridad fronteriza, Sudáfrica manifiesta su acuerdo con la propuesta del Consejo de incorporar en la próxima edición del GAsEP acciones y tareas relacionadas con ciertos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que también sirven de apoyo a los objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza.

54. La delegación de la Federación de Rusia apoya todas las notas presentadas. Sugiere que el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 12 refleje una serie de propuestas, incluso con respecto al refuerzo de la cooperación entre los Estados y la Secretaría de la OACI para la implementación del GAsEP, hojas de ruta regionales y planes nacionales de seguridad de la aviación, como se indica en la nota WP/373 (China). Al referirse a la nota WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC), la delegación felicita al Brasil por la creación de un grupo técnico colaborativo para coordinar la implementación del GAsEP y elaborar acciones y proyectos conjuntos con la industria y con todos los actores pertinentes de la aviación. En ese sentido, destaca el establecimiento, en 2012, del Grupo AVSEC de la región Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT) (ENAVSECG) para facilitar el intercambio de información y de las mejores prácticas y logros relativos a la AVSEC, y la creación posterior de un subgrupo para el seguimiento de la implementación del GAsEP. La delegación concluye indicando que el Informe del Comité Ejecutivo también debe destacar que esos grupos ya se han creado en algunas oficinas regionales.

55. La delegación de la Federación de Rusia felicita luego a los Emiratos Árabes Unidos por el histórico vuelo espacial de su primer astronauta, Hazzaa Ali Almansoori, el 25 de septiembre de 2019, a bordo de la nave espacial Soyuz, junto con la astronauta Jessica Meir, de la NASA, y el cosmonauta ruso Oleg Skripochka, para una misión de ocho días a la Estación Espacial Internacional. Señalando que el nombre de la nave espacial, “Soyuz”, tiene un sentido simbólico, pues significa “unión”, resalta que en 2019 se cumple el 70º aniversario de su primer vuelo. La delegación subraya en este contexto que, a diferencia de las demás notas presentadas, en la nota WP/315 (presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, y de los demás Estados miembros de la CEAC) no se menciona la cooperación entre los 56 Estados europeos y la Oficina Regional EUR/NAT con respecto a la implementación del GAsEP; la hoja de ruta regional de la EUR/NAT, adoptada el 1 de junio de 2018 en la Conferencia Regional de Seguridad de la Aviación celebrada en Lisboa, Portugal, ni el ENAVSECG. Enfatizando que la Federación de Rusia sigue apoyando plenamente el fortalecimiento de las oficinas regionales de la OACI, de acuerdo con las decisiones del Consejo, indica que el Informe del Comité Ejecutivo también debería reflejar la importancia de esas acciones.

56. Al expresar su apoyo por las seis notas de estudio presentadas, la delegación de las Islas Salomón reitera que la seguridad de la aviación es una cuestión mundial y que es necesario que todos los Estados, la industria y otros interesados trabajen conjuntamente para que los objetivos de seguridad de la aviación se cumplan en todo el mundo. Subraya que, por ser un Pequeño Estado Insular en Desarrollo (PEID), las Islas Salomón dependen del liderazgo de la OACI en cuanto a la coordinación de la asistencia a los PEID por parte de los Estados desarrollados para que los PEID puedan desarrollar su capacidad de recursos humanos de la aviación y fortalezcan sus instituciones de manera de poder garantizar la seguridad de la aviación en toda la región.



57. La delegación del Paraguay expresa su firme apoyo a la nota WP/285 (presentada por Brasil y Argentina, con el apoyo de los demás Estados de la CLAC), en particular el párrafo d), en el que se pide a la OACI que evalúe la posibilidad de actualizar algunos resultados (implementación efectiva) del USAP-CMA basándose en las pruebas documentales presentadas por los Estados como parte de sus planes de medidas correctivas. La delegación sugiere que la experiencia adquirida en el marco del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional – Enfoque de Observación Continua (USOAP CMA) se aplique al USAP-CMA. La delegación también apoya decididamente la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)], especialmente el párrafo b) sobre el establecimiento de mecanismos en todo el mundo que proporcionen herramientas para brindar asistencia a los Estados en el diseño de procesos de autoevaluación e identificación de necesidades para mejorar la implementación del GASEP y el apoyo a los Estados para que puedan cumplir con los objetivos del GASEP y del Anexo 17.

58. La delegación de Suiza expresa su firme apoyo a la implementación del GASEP, como se propone en la nota WP/25 (Consejo), y a elevar la cultura de la seguridad, como se propone en la nota WP/344 (Federación de Rusia). Con respecto a la nota WP/357 [Venezuela (República Bolivariana de)], la delegación reconoce la importancia de la implementación regional del GASEP en cooperación con las oficinas regionales de la OACI, pero subraya que es necesario tener un panorama completo de la implementación del GASEP en el mundo. Señalando la atención el párrafo d) de la nota WP/25 (Consejo), la delegación indica que apoya plenamente la noción de que algunos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que sirven de apoyo tanto a objetivos de seguridad de la aviación como de seguridad fronteriza se incorporen en la próxima edición del GASEP. Sin embargo, alberga dudas con respecto a si existe una necesidad urgente de implementar al mismo tiempo un Plan mundial de facilitación de la aviación, ya que por el momento no ve el valor añadido de incorporar un plan mundial sobre ese tema. La delegación expresa su preferencia por remitir el párrafo d) al FALP para su consideración.

59. La delegación de Eritrea expresa su apoyo a todas las notas de estudio presentadas. Señalando que en ocasiones los objetivos fijados en el GASEP exceden del alcance de la Asamblea, insta a las delegaciones a procurar que sus respectivos líderes asuman un compromiso político con las metas del GASEP para poder garantizar la seguridad de la aviación en el plano nacional, regional y mundial.

60. Las delegaciones de Georgia y Rumania expresan su pleno apoyo a la implementación del GASEP y acogen con beneplácito cualquier iniciativa en ese sentido. También apoyan la nota WP/315 (presentada por Finlandia en nombre de la UT y de sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC).

61. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo encomia los esfuerzos por acelerar el desarrollo del GASEP, como lo solicitara la Asamblea en su 39º período de sesiones. Se toma nota de los diversos niveles de implementación del GASEP en las diferentes regiones y, en ese contexto, el Comité Ejecutivo insta a los Estados a seguir tomando medidas para mejorar su implementación, incluido el cumplimiento de las metas mundiales, reconociendo al mismo tiempo la importancia del USAP-CMA y de sus reformas continuas para medir adecuadamente su implementación.

62. En cuanto a la implementación, las delegaciones acogen con beneplácito las experiencias compartidas por los Estados en la implementación del GASEP. Se indica que existen muchas propuestas para que la OACI considere la creación de una plataforma para compartir la información sobre los logros de los objetivos de la Hoja de Ruta del GASEP, por ejemplo mediante un repositorio del GASEP en el portal seguro, por medio del cual se actualizará la información a medida que se reciban nuevos datos y materiales. El Comité Ejecutivo también resalta la importancia de hacer un relevamiento de las actividades existentes de creación de capacidad en materia de seguridad de la aviación respecto de los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad* y de los métodos de ataque identificados en la *Declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación* de la OACI (Doc 10108). Se indica que las delegaciones también resaltaron la importancia del rol desempeñado por las oficinas regionales de la OACI, a las que felicitaron por el apoyo proactivo que prestan a sus Estados miembros para facilitar el logro de las metas mundiales y regionales mediante la implementación efectiva del GASEP.

63. Con respecto a la futura evolución del GAsEP, el Comité Ejecutivo reconoce que, por tratarse de un “documento vivo”, el GAsEP se revisará y modificará según sea necesario y apropiado, y apoya la fijación de un cronograma de revisión trienal. En dichas instancias de revisión, se puede indicar cómo vincular mejor el GAsEP con los SARPS del Anexo 17 – *Seguridad*. Sin embargo, el Comité Ejecutivo considera que la propuesta del Consejo en su nota WP/25 de incorporar en la próxima edición del GAsEP acciones y tareas relacionadas con ciertos componentes del Anexo 9 – *Facilitación* también sirve de apoyo tanto a objetivos de seguridad de la aviación como de seguridad fronteriza, incluidos el API y el PNR.

### ***Política normativa***

64. La delegación del Canadá presenta la nota WP/248 (*Mejora de la seguridad de la aviación mundial mediante la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos*), presentada por su Estado en nombre de Australia, Estados Unidos, Jamaica, Japón, Nueva Zelanda, Singapur, GEA, IATA e IFALPA. Los copresentadores creen firmemente que los principios de enfoques centrados en resultados llevan naturalmente a una toma de decisiones informada en la que se tienen en cuenta los riesgos y las evidencias. Sin embargo, reconocen que, en la práctica, la integración de dichos principios en el tejido de una organización y en sus procesos de toma de decisiones puede ser difícil. Consideran que para gestionar un entorno de seguridad de la aviación cada vez más complejo, quienes toman las decisiones deben ser capaces de identificar, analizar y priorizar las cuestiones relacionadas con la seguridad dentro del contexto de su ecosistema de seguridad de la aviación. Por eso, quienes ejercer el liderazgo deben centrarse en los objetivos organizacionales y de seguridad para elaborar y aplicar prácticas y políticas de seguridad de la aviación eficaces, acordes al riesgo y sostenibles, así como equilibradas en cuanto al impacto que tengan en el público pasajero y el comercio legítimo. Quienes tengan a su cargo la toma de decisiones podrían examinar diversos enfoques y, dependiendo de la evidencia, seleccionar una norma basada en la performance o una norma prescriptiva. Los Estados y las organizaciones que presentan la nota consideran que, en cualquiera de los dos casos, si la decisión se basa en la evidencia, se alcanzarán los resultados de seguridad esperados y aumentará la efectividad de la base mundial de las normas de seguridad de la aviación.

65. En la nota WP/248, se invita a la Asamblea a:

- a) recordar las conclusiones y resultados de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de 2012 y 2018, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, la Resolución A39-18 de la Asamblea y la Resolución 2309 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en relación con los principios y medidas Centrados en los resultados y/o Basados en los riesgos;
- b) alentar a los Estados miembros, la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional y los socios de la industria a que promuevan y compartan experiencias prácticas, tal como se detalla en el párrafo 3.2, en relación con el diseño, la implementación y el mantenimiento de marcos organizacionales, Programas nacionales para la seguridad de la aviación civil y programas de seguridad de la aviación, según el caso; y
- c) encargar al Consejo que encomiende al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y a la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional la tarea de promover la conciencia de los riesgos y la respuesta ante ellos mediante el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar mejor prácticas, principios y políticas Centradas en los resultados y Basadas en los riesgos que lleven a la toma de decisiones basada en pruebas e informada en riesgos; contribuyan a una cultura de la seguridad más sólida, y fortalezcan la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los programas y prácticas de seguridad de la aviación de la OACI, los Estados miembros y los socios de la industria.

66. La delegación de Qatar presenta la nota WP/141 (*Diferenciación en la inspección de seguridad de los aeropuertos*), en la que se trata el tema de la diferenciación en la inspección de pasajeros y no pasajeros en los aeropuertos, y se propone que el AVSECP prosiga su labor para lograr un sistema de inspección más eficaz y eficiente que se adecúe a los retos actuales y futuros a los que se enfrenta el sistema de aviación. Se invita a la Asamblea a que solicite que el Consejo encargue al AVSECP que considere las cuestiones planteadas en la nota con miras a lograr un consenso sobre el futuro concepto aplicable a las actividades de inspección y se prevea su aplicación armonizada mediante disposiciones apropiadas en el Anexo 17 y los correspondientes textos de orientación.

67. La observadora del ACI presenta la nota WP/250 (*Fomento de la innovación en la seguridad mediante una política normativa eficaz*), en la que se proponen diversas maneras en las que los Estados pueden apoyar la innovación y fomentar un clima de innovación para la seguridad de la aviación. La nota es un complemento de la WP/14, en la que el Consejo presenta un proyecto de Resolución de la Asamblea sobre innovación en la aviación (que ha de considerarse en el marco de la cuestión 26 durante las sesiones EX/8 y EX/9). Subrayando que la innovación, al igual que la inteligencia artificial, la conectividad, los macrodatos y la detección a distancia pueden transformar radicalmente el enfoque de seguridad de la aviación, resalta que el ACI está trabajando junto con los aeropuertos, las líneas aéreas y los gobiernos en el marco de su iniciativa *Smart Security* para desarrollar la Visión 2040 de la inspección del público pasajero, que puede inspirar y desencadenar el cambio. El ACI hace hincapié en que el cambio dependerá de las medidas que tomen los Estados y la OACI en los años venideros, así como del apoyo de la Asamblea.

68. En la nota WP/250, se invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados a que adopten reglamentaciones menos prescriptivas, realicen evaluaciones de consecuencias, consulten con la industria, apliquen nuevos ensayos de tecnología y examinen la forma en que se certifica y aprueba el uso de la tecnología;
- b) pedir al Consejo que permita diferentes maneras de cumplir con los SARPS del Anexo 17 que alcancen el mismo objetivo, basándose en una evaluación de los riesgos y justificación; y
- c) pedir al Consejo que considere elaborar un documento independiente donde se enumeren medios alternativos para cumplir con los SARPS del Anexo 17.

69. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/567 (*Remotely piloted aircraft – Security programme*), presentada por la India; y WP/473 (*Necessity to anticipate strategies to tackle the security challenges and dangers of drone use in Annex 17*), presentada por la República Islámica de Irán.

## **Deliberaciones**

70. La delegación de Grecia resalta que los enfoques de inspección de la seguridad aeroportuaria basados en el riesgo y el criterio de que las medidas sean imprevisibles y aleatorias, como se describe en la nota WP/141 (Qatar), necesitan estudiarse en profundidad para subsanar mejor las vulnerabilidades identificadas sin comprometer la seguridad de la aviación en general. Señala que el concepto de diferenciación de la inspección en aeropuertos que se describe en la nota de estudio depende de que se haga un uso y evaluación apropiados de los datos, que sirven de base para impulsar y respaldar las decisiones pertinentes. Las herramientas para recopilar y evaluar esos datos, así como para realizar análisis de riesgos, son componentes clave para el éxito de dichos sistemas. Señala además que también son de primordial importancia la consideración de los derechos de las personas a la privacidad y a la protección de sus datos personales. La delegación también hace hincapié en que los expertos deben analizar

estas cuestiones con mayor profundidad en el AVSECP. Resalta que ninguna política de diferenciación de la inspección en aeropuertos debe afectar la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación de base que se definen en el Anexo 17, que aseguran que haya un enfoque mundial armonizado respecto de las medidas de mitigación básicas de seguridad de la aviación y facilitan el reconocimiento mutuo por parte de los Estados de medidas de seguridad de la aviación equivalentes.

71. Al respaldar la nota WP/248 (Canadá), copatrocinada por su Estado, la delegación de Australia afirma que los enfoques centrados en los resultados y basados en el riesgo permiten a los Estados la flexibilidad necesaria para cumplir con los objetivos de seguridad de la manera que mejor se adapte a su entorno operacional y a su contexto de riesgo. Agrega que la flexibilidad permite a los Estados alcanzar los resultados de seguridad con más eficiencia y da lugar a la aplicación de enfoques innovadores. La delegación insta a la OACI y a sus Estados miembros a respaldar las medidas propuestas en la nota WP/248 para que esos importantes principios se incorporen en las políticas nacionales y en las normas mundiales de seguridad de la aviación.

72. La delegación de Australia también apoya las recomendaciones del ACI contenidas en la nota WP/250 como medidas prácticas para alcanzar buenos resultados en materia de seguridad de la aviación mediante un enfoque basado en el riesgo y orientado a los resultados. Asimismo, la delegación manifiesta su acuerdo con la postura expresada por Qatar en la nota WP/141 de que la propuesta de enmienda de la Norma 4.2.6 del Anexo 17 referida a la inspección de agentes internos debe seguir analizándose con miras a alcanzar un consenso genuino, teniendo presente la necesidad de que las normas se basen en el riesgo y se orienten a los resultados.

73. Las delegaciones de Qatar y de los Emiratos Árabes Unidos también apoya la nota WP/250 (ACI). Al hacerlo, la delegación de los Emiratos Árabes Unidos sugiere que las recomendaciones del ACI sean consideradas por el AVSECP y el Consejo, según se estime apropiado. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos también expresa su apoyo por la nota WP/141 (Qatar) en general e indica que está de acuerdo con la propuesta de que el Consejo encomiende al AVSECP que considere las cuestiones planteadas en la nota para alcanzar el consenso con respecto al concepto de inspección futuro, y prevea su implementación armonizada mediante las especificaciones apropiadas del Anexo 17 y los textos de orientación conexos. La delegación de Senegal se expresa de igual manera.

74. Al expresar su firme apoyo a la nota WP/248 (Canadá), copatrocinada por su Estado, la delegación de los Estados Unidos reitera su llamamiento a seguir trabajando para elaborar y proporcionar orientaciones para la toma de decisiones basadas en el riesgo. La delegación reconoce que la OACI ha progresado considerablemente en asegurarse de que los Estados cuenten con las herramientas necesarias para realizar análisis de riesgos, pero resalta que el próximo paso consiste en lograr que dichos análisis realmente se utilicen en la toma de decisiones relativas a las políticas y operaciones de seguridad de la aviación para poder cumplir verdaderamente con los objetivos de que las mismas se basen en el riesgo y se orienten a los resultados.

75. La delegación de los Estados Unidos también apoya las recomendaciones contenidas en la nota WP/141 (Qatar) de dar prioridad a la inspección diferenciada. Resalta que Estados Unidos aplica la inspección diferenciada desde hace muchos años y sigue profundizando y ampliando ese concepto. La delegación también está de acuerdo, en principio, con los conceptos de reglamentación basada en la performance y en la necesidad de fomentar la innovación, como se describe en la nota WP/250 (ACI). Hace hincapié en que la innovación es una prioridad clave, ya que es esencial para el logro de los objetivos de seguridad de la aviación y facilitación. Respaldar también la sugerencia de la delegación de los Emiratos Árabes Unidos de que las recomendaciones del ACI se remitan al AVSECP y al Consejo para su consideración.

76. La delegación del Canadá apoya la nota WP/141 (Qatar), incluidas las conclusiones y recomendaciones que figuran en la sección 3. Manifiesta su acuerdo con que el concepto de inspección diferenciada debe ser una cuestión prioritaria para la OACI, el AVSECP y su grupo de trabajo pertinentes, y especialmente para el Consejo, en su consideración de la enmienda 17 del Anexo 17. La delegación pone de relieve que, dado que la OACI y los Estados apuntan a promover sistemas de seguridad de la aviación innovadores y sostenibles, los enfoques basados en el riesgo y orientados a resultados, como la inspección diferenciada, están adquiriendo cada vez más importancia para dar una respuesta efectiva ante el riesgo y proporcionar soluciones de seguridad de la aviación de alcance mundial. La delegación hace suyos los comentarios de la delegación de los Estados Unidos con respecto a la nota WP/250 (ACI).

77. Con referencia la nota WP/141 (Qatar), la delegación del Brasil manifiesta su acuerdo con que es posible aplicar en cierta medida una inspección de seguridad diferenciada para pasajeros y no pasajeros. Sin embargo, hace hincapié en que dicha diferenciación no puede suplantar la aplicación de determinados procedimientos de inspección, dados los considerables riesgos que ello podría acarrear. La delegación subraya que la información histórica relativa a la conducta de los pasajeros y no pasajeros es valiosa para decidir qué procedimiento de inspección aplicar. Por último, también expresa su apoyo a la nota WP/250 (ACI).

78. Al respaldar la nota WP/248 (Canadá), la delegación del Perú reitera la importancia de aplicar políticas y prácticas de seguridad de la aviación que sean eficaces, proporcionadas al riesgo y sostenibles, y en que al mismo tiempo se tenga en cuenta el impacto en la experiencia del público pasajero y el comercio legítimo.

79. Al expresar su reconocimiento por la presentación de las notas WPs/141 (Qatar), /248 (Canadá) y /250 (ACI), la delegación del Reino Unido observa que es necesario apoyar el tema común a todas ellas, es decir la importancia de los enfoques innovadores para la seguridad de la aviación basados en evaluaciones del riesgo. El Reino Unido apoya decididamente el trabajo realizado por el AVSECP y sus grupos de trabajo en este tema de gran importancia, sin dejar de prestar atención a la necesidad de contar con medidas de seguridad de base de alcance mundial que todos los Estados puedan comprender y aplicar, ya que las mismas sentarán las bases para la confianza en el sistema de seguridad de la aviación mundial. Sólo sobre esa base pueden desarrollarse enfoques innovadores y creativos para seguir mejorando la calidad y eficiencia de las medidas de seguridad de la aviación. El Reino Unido insta a los Estados a promover activamente la innovación en materia de seguridad de la aviación, a partir de las normas de base del Anexo 17, y a seguir trabajando en conjunto en estrecha colaboración para alcanzar el consenso.

80. La delegación de Togo felicita a la OACI por el progreso realizado en la elaboración de nuevos SARPS del Anexo 17 para combatir el terrorismo, así como en el desarrollo del GAsEP. Respalda también las tres notas presentadas.

81. La delegación de Francia hace suyos los comentarios de la delegación del Reino Unido y subraya que, si bien la inspección diferenciada es un enfoque interesante, para asegurarse de que no tenga un efecto negativo en el sistema de seguridad de la aviación, es necesario contar con medidas mundiales de base que sean robustas y basadas en dos pilares fundamentales: la inspección sistemática del personal y la verificación completa y eficiente de sus antecedentes.

82. La delegación de la Federación de Rusia enfatiza que su Estado apoya la innovación en cuanto a los procedimientos de inspección de seguridad de los aeropuertos. Señala que, como se indica en el párrafo 3.1 de la nota WP/141 (Qatar), el AVSECP, en su 30ª reunión, celebrada en Montreal del 13 al 17 de mayo de 2019, consideró el concepto de la inspección diferenciada durante el debate de las propuestas de enmienda del Anexo 17 relativas a la inspección de personas que no son pasajeros, pero no se había llegado a un consenso sobre dicha cuestión. Recuerda que la mayoría estuvo a favor de un enfoque no

flexible, argumentando que la inspección del 100% de las personas que no sean pasajeros debería constituir la base para todos los Estados, particularmente para mitigar la amenaza interna. Señala también que, en dicha oportunidad, una minoría estuvo a favor de un enfoque más flexible, que consistiría en una combinación de cierto nivel de inspección de las personas que no sean pasajeros con la aplicación de varias otras medidas de control de seguridad y procesos de verificación de antecedentes. La delegación destaca también que la opinión de la mayoría se basaba en la cláusula dispositiva 6 de la UNSCR 2309 (2016), en la que se exhorta a todos los Estados a que, como parte de sus esfuerzos para prevenir y combatir las amenazas terroristas a la aviación civil, entre otras medidas, refuercen los procedimientos de control de la seguridad y tengan en cuenta el papel potencial de quienes tienen acceso privilegiado a zonas, conocimientos o información que puedan ayudar a los terroristas en la planificación y ejecución de atentados, es decir, la amenaza interna. La delegación resalta la necesidad de tener ello en cuenta en cualquier trabajo futuro para mejorar las tecnologías para la inspección de las personas que no son pasajeros.

83. La delegación de la Federación de Rusia expresa preocupación con respecto a lo expresado en el párrafo a) de la nota WP/250, en la que el ACI propone, para fomentar la innovación en materia de seguridad, que se inste a los Estados a que promulguen reglamentaciones menos prescriptivas, permitan los ensayos de nuevas tecnologías y simplifiquen los procedimientos de certificación y aprobación de tecnologías para su uso. La delegación hace hincapié en que hay que lograr un equilibrio entre evitar sobrecargar el sistema con nuevas reglamentaciones y la necesidad de asegurarse de que todos los Estados completen con éxito las auditorías del USAP-CMA.

84. La delegación de Sudáfrica apoya los principios de la toma de decisiones basada en la evidencia y en el riesgo, la diferenciación de la inspección de seguridad en los aeropuertos y el fomento de la innovación en materia de seguridad mediante la política de reglamentación según se indica en las notas WPs/248 (Canadá), /141 (Qatar) y /250 (ACI), y respectivamente. Si bien coincide con las delegaciones de Grecia, el Reino Unido y Francia en la importancia de las medidas de seguridad de la aviación de base y de aplicación mundial, resalta que la diferenciación de la inspección no implica que dejen de aplicarse las medidas de base. Con referencia a las medidas propuestas en los párrafos b) y c) de la nota WP/250 (ACI), la delegación de Sudáfrica resalta que los SARPS del Anexo 17 ya permiten la aplicación de diferentes medios de cumplimiento para lograr el mismo objetivo y advierte que la propuesta de que los medios alternativos de cumplimiento de los SARPS del Anexo 17 se publiquen en un documento es restrictiva. Enfatiza que estas cuestiones deben seguir analizándose en el futuro para llegar al consenso. La delegación de Nigeria comparte esa opinión.

85. La delegación del Líbano apoya la nota WP/141 (Qatar).

86. La delegación de Nicaragua manifiesta su acuerdo con que la toma de decisiones debe basarse en la evidencia y en el análisis de riesgos. Enfatiza que los parámetros de medición utilizados para determinar el nivel de riesgo son de vital importancia, puesto que el nivel de riesgo se utiliza para determinar las medidas de seguridad de la aviación que han de aplicarse para afrontar las amenazas, en cumplimiento de los SARPS pertinentes del Anexo 17. Asimismo, la delegación resalta la necesidad de adoptar un enfoque cauteloso ante la innovación en seguridad de la aviación, ya que la misma implicará la necesidad de adquirir nuevos equipos y tecnologías que no están al alcance de muchos Estados, que a su vez carecen de los recursos humanos necesarios para su implementación.

87. Con referencia la nota WP/141, la delegación de España indica que acoge con beneplácito cualquier iniciativa que apunte a introducir elementos innovadores en la seguridad de la aviación. No obstante, se opone a la adopción de medidas que puedan constituir un paso hacia atrás en la gestión de la amenaza interna, ya que esta última se ha identificado como un problema de alcance mundial, como lo han demostrado numerosos incidentes recientes. Asimismo, la delegación apoya las intervenciones de las delegaciones del Brasil, el Reino Unido y Francia sobre ese tema.

88. La delegación de la Argentina señala que si bien nadie podría oponerse a la innovación en materia de seguridad de la aviación, es necesario adoptar un enfoque cauteloso, como lo han señalado las delegaciones de Grecia, Brasil, Francia, la Federación de Rusia, Sudáfrica y España. La delegación afirma que el AVSECP es el mejor foro para considerar esta cuestión y para abordar cualquier inquietud conexas.

89. Al apoyar las tres notas de estudio, la delegación de México respalda los comentarios de las delegaciones del Reino Unido, Francia, la Federación de Rusia y España, entre otras, relativos a la importancia de contar con medidas de seguridad de la aviación mundiales de base y no dar un paso atrás en la gestión de la amenaza interna. Resalta la necesidad de tomar en cuenta la inquietud planteada por la delegación de Nicaragua con respecto a tecnologías y equipos innovadores, ya que es necesario que los mismos se apliquen e instalen apropiadamente para cumplir con los requisitos del Anexo 17.

90. Al expresar su apoyo por la nota WP/248 (Canadá), la delegación de Indonesia afirma que las medidas propuestas en ella facilitarían el logro de los cinco objetivos prioritarios del GASeP, en particular los referidos a aumentar la conciencia y respuesta ante el riesgo y al desarrollo de la cultura de la seguridad y la capacidad humana.

91. La delegación de Chile también apoya la nota WP/248, puesto que considera que la toma de decisiones basada en la evidencia y el riesgo resulta útil para combatir las amenazas emergentes contra la aviación civil. También apoya la nota WP/250 (ACI).

92. Al expresar su agradecimiento por la presentación de las tres notas de estudio, la delegación de Omán hace hincapié en que, antes de su implantación, cualquier innovación futura debería ser evaluada por especialistas en seguridad de la aviación. Recomienda que la OACI elabore y publique textos de orientación relativos a cualquier innovación sobre seguridad de la aviación para facilitar su implementación por parte de los Estados.

93. Al describir la experiencia de su Estado con la inspección diferenciada, la delegación de Mónaco destaca que las medidas de seguridad visibles e innovadoras han sido muy mal recibidas. Por consiguiente, Monaco considera que debería ponerse énfasis en medidas de seguridad innovadoras que sean tan invisibles como sea posible para el público viajero, como la inspección del equipaje de bodega.

94. La delegación de Eritrea comparte las opiniones expresadas por quienes le han precedido en el uso de la palabra con respecto a la necesidad de contar con medidas de seguridad de la aviación de base y de alcance mundial, como se indica en el Anexo 17. Enfatiza que, a pesar del trabajo realizado por Qatar, el ACI y Canadá, según se describe en sus respectivas notas, todavía no es el momento oportuno para considerar ciertas cuestiones que se plantean en ellas.

95. El observador de IFALPA expresa su firme apoyo a lo propuesto en la nota WP/141 (Qatar).

96. La observadora del ACI, apoya las notas WP/141 y WP/248 (Canadá).

97. El observador del IBAC, pone de relieve que la comunidad mundial de la aviación de negocios apoya los enfoques basados en los datos y en el riesgo que se describen en las tres notas de estudio presentadas, y considera que el mejor enfoque para hacer frente a la amplia gama de riesgos de seguridad consiste en que el gobierno y la industria coordinen sus esfuerzos para elaborar soluciones adaptadas a cada sector. Recuerda que en las notas presentadas se insiste en que los mejores resultados se logran mediante un enfoque cooperativo, con lo que el IBAC está de acuerdo. Considera que aplicar un único enfoque a todos los casos no es acorde con los principios esbozados en las notas, y que el impacto de aplicar a una amplia variedad de sectores operacionales enfoques no adaptados a las necesidades de cada uno es innecesario y engorroso. La comunidad mundial de la Aviación de negocios alienta a los Estados miembros a considerar que hay una gran diversidad de operaciones, con distintos niveles de riesgo y de datos disponibles, y a analizar el impacto en la industria antes de imponer requisitos sin consultarla.

98. En su resumen de las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo, recordando las conclusiones de la HLCAS/2 y en consonancia con los objetivos prioritarios del GASEP y las resoluciones pertinentes de la Asamblea, está de acuerdo en que los principios centrados en los resultados y basados en el riesgo pueden servir de base para la elaboración de las propuestas de enmienda de las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y las mejores prácticas conexas. Para ello, el Comité solicita que el AVSECP considere el desarrollo de métodos tangibles para reconocer e integrar dichos principios en los procesos de toma de decisiones, según corresponda, con el objetivo de reforzar aún más la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de los programas de seguridad de la aviación.

99. Asimismo, el Comité Ejecutivo expresa un amplio apoyo al fomento de la innovación en seguridad de la aviación y exhorta a los Estados miembros a trabajar en coordinación con la industria para facilitar los ensayos operacionales de nuevas tecnologías y técnicas innovadoras. En particular, se plantea la cuestión de la inspección diferenciada de los pasajeros en la aplicación de las medidas de inspección, como posible evolución de las actividades de inspección al considerar un enfoque de seguridad de la aviación centrado en los resultados y basado en el riesgo. El Comité Ejecutivo subraya, sin embargo, que si bien existen medios alternativos de cumplimiento, algunos de los cuales se encuentran en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI, la aplicación de las medidas de seguridad de base sigue siendo crucial para la robustez del sistema de seguridad de la aviación.

### ***Ciberseguridad***

#### *Estrategia de ciberseguridad y Resolución de la Asamblea para su adopción*

100. El subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación (DD/ASF) presenta la nota WP/28 (*Estrategia de Ciberseguridad de la OACI*), que contiene una estrategia integral de ciberseguridad elaborada en cumplimiento de la Resolución A39-19 de la Asamblea, en la que se exhorta a los Estados miembros a contrarrestar las amenazas a la ciberseguridad mediante un enfoque horizontal, intersectorial y funcional, y se pide a la OACI que elabore una estructura para asistir a los Estados en ese sentido. En la nota también se propone actualizar la Resolución A39-19 de la Asamblea para destacar la importancia de la Estrategia de Ciberseguridad y para fomentar que los Estados miembros la implementen basándose en una visión mundial respecto de la ciberseguridad que permita que el sector de aviación sea resiliente ante los ciberataques y pueda crecer. En la nota se pone de relieve que la Estrategia de Ciberseguridad necesitará ir acompañada de un plan de acción, que se está desarrollando, e implica la consideración de los mecanismos apropiados para continuar la labor en el ámbito de la ciberseguridad en la OACI.

101. En la nota WP/28 se invita a la Asamblea a:

- a) adoptar la Resolución de la Asamblea que figura en el Apéndice A, propuesta para sustituir la Resolución A39-19 de la Asamblea;
- b) respaldar la Estrategia de ciberseguridad que figura en el Apéndice B de la nota; y
- c) instar a los Estados a ratificar el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing).



102. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/221 (*Ciberseguridad*), en la que se pone de relieve que subsisten las amenazas contra la aviación civil en el ámbito de la ciberseguridad, aunque la OACI y otras organizaciones internacionales trabajan activamente para reducir al mínimo la probabilidad y las consecuencias de que se produzcan ciberataques. Se señala que la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI se asienta en la visión de la OACI respecto de la ciberseguridad mundial y se enfatiza que el sector de la aviación debe ser resiliente a los ciberataques y retener la seguridad y la confianza en todo el mundo. La delegación recuerda que su Estado fue anfitrión de la Cumbre de Ciberseguridad de la OACI, celebrada en Dubai en abril de 2017, en la que quedó demostrada la importancia de la ciberresiliencia y la necesidad de contar con una manera más eficaz de contrarrestar las amenazas de ciberseguridad generando una mayor toma de conciencia acerca de esas cuestiones en la comunidad de la seguridad operacional de la aviación.

103. En la nota WP/221 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que la 39ª Asamblea y la Declaración de Dubai sobre ciberseguridad han sido fundamentales para la elaboración de la Estrategia de Ciberseguridad y la Resolución A39-19 enmendada de la Asamblea titulada "Formas abordar la ciberseguridad en la aviación civil", que se presenta ante esta Asamblea en la nota WP 28;
- b) encargar a la OACI que vele por que se elaboren SARPS sobre ciberseguridad para incorporarlos en cada uno de los Anexos al Convenio y se utilicen activamente los servicios de especialistas en seguridad operacional de la aviación; y
- c) aliente a los Estados a participar en la creación de marcos para el intercambio de información como se describe en la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI presentada por el Consejo de la OACI en la nota WP/28.

104. Se toma nota del documento de información WP/395 (*Aviation cybersecurity – moving forwards*), presentada por la IATA.

### **Deliberaciones**

La delegación de Rumania enfatiza que la revolución digital está transformando profundamente a la sociedad y que, por consiguiente, el sistema de aviación moderno está interconectado a escala mundial y depende cada vez más de la tecnología de la información y las comunicaciones y de la infraestructura digital. Señala que, al mismo tiempo, esa interconectividad también crea interdependencias y vulnerabilidades ante las amenazas emergentes que es preciso subsanar. Resaltando que los ataques a la seguridad de la información están aumentando en todo el mundo, tanto en frecuencia como en sofisticación, hace hincapié en que, por consiguiente, es esencial desarrollar una respuesta eficiente y coordinada que aumente la resiliencia en cuanto a la ciberseguridad y proteja a la infraestructura de la información de importancia crítica para la aviación. La delegación felicita a la OACI por la labor realizada en ese ámbito por intermedio del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC) y acoge con beneplácito la Estrategia de Ciberseguridad presentada por el Consejo en la nota WP/28 como primera respuesta integral y holística. La delegación recuerda que dicha estrategia es el resultado de la colaboración demostrada en el SSGC; en la Cumbre de Ciberseguridad de la OACI, que tuvo lugar en Dubai, Emiratos Árabes Unidos, del 4 al 6 de abril de 2017; de la Cumbre de Ciberseguridad de la OACI para Europa, Oriente Medio y África (EMEA) celebrada en Bucarest, Rumania, del 7 al 9 de mayo de 2018 y otros eventos similares. La delegación destaca por último la necesidad de no dejar a ningún país atrás en el ámbito de la ciberseguridad.

105. La delegación de Rumania apoya, por consiguiente, la nota WP/28, con la Estrategia de Ciberseguridad que en ella se propone, así como el proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea para hacer frente a las amenazas de ciberseguridad de la aviación civil. La delegación subraya que la Estrategia de Ciberseguridad debe ir acompañada de un plan de acción concreto y multidisciplinario elaborado mediante los mecanismos apropiados para asegurar una gestión eficiente y eficaz, además de la plena transparencia.

106. Señalando que la cuestión de la estructura de la gobernanza de la OACI en materia de Ciberseguridad se trata en las notas WP/219 (ICCAIA), WP/172 (CANSO), WP/221 (Emiratos Árabes Unidos), WP/243 (ACI), WP/283 (Francia) y WP/427 (Estados Unidos), la delegación de Rumania indica que, en su opinión, la actual división de las actividades de Ciberseguridad en la OACI no permite un enfoque eficiente y holístico para tratar estas cuestiones críticas en aras de profundizar el desarrollo de la aviación. La delegación considera que la estructura de gobernanza futura debe cumplir con los siguientes criterios: i) debe trabajar en forma transparente en todos los ámbitos de la aviación, tales como la seguridad operacional, la navegación aérea y la seguridad de la aviación; ii) debe continuar la labor que se está llevando a cabo en el SSGC y en el TFSG, en el marco de una nueva estructura de gobernanza; iii) debe existir una coherencia entre todos los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que puedan verse afectados por la Ciberseguridad, así como otros documentos conexos de la OACI; iv) el número de personas expertas que participen debe ser razonable; y v) la gestión de dicha estructura debe estar en manos de los Estados miembros, como se sugiere en la nota WP/219 (ICCAIA).

107. Al expresar su apoyo por la nota WP/221 (Emiratos Árabes Unidos), la delegación de Rumania reitera la importancia de garantizar la plena coherencia entre los SARPS relacionados con la ciberseguridad en todos los Anexos pertinentes. En este sentido, la delegación aclara que no es necesario elaborar SARPS relativos a la ciberseguridad para todos los Anexos.

108. Las delegaciones de Dinamarca, Indonesia, Singapur y Trinidad y Tabago, así como la IATA, en calidad de observadora, respaldan la Estrategia de Ciberseguridad presentada en la nota WP/28 (Consejo) y coinciden en que es necesario seguir trabajando para elaborar un plan de acción integral para dicha estrategia que incluya políticas, SARPS, textos de orientación y un compendio de las mejores prácticas, y que facilite la toma de decisiones basada en el riesgo y la adopción de una perspectiva holística que tenga en cuenta las cuestiones de seguridad operacional.

109. La delegación de Nueva Zelandia apoya la elaboración de principios concertados y coherentes que rijan la Ciberseguridad de la aviación, según se señala en la nota WP/28, a la vez que enfatiza la importancia de que los Estados trabajen para garantizar que las organizaciones y sectores nacionales tengan los más altos niveles de ciberseguridad. Asimismo, señala la necesidad de que la OACI elabore textos de orientación para asistir a los Estados en la creación de sus marcos nacionales de Ciberseguridad. Por último, se manifiesta a favor de un enfoque basado en los resultados esperados o en determinados principios.

110. La delegación de Zambia apoya tanto la nota WP/28 (Consejo) como la WP/221 (Emiratos Árabes Unidos), destacando la necesidad de que se elaboren SARPS relativos a la ciberseguridad.

111. La delegación de Suiza expresa su apoyo a la Resolución de la Asamblea actualizada sobre la ciberseguridad en la aviación civil presentada en el Apéndice A de la nota WP/28. Con respecto a la nota WP/221 (Emiratos Árabes Unidos), manifiesta su acuerdo con la delegación de Rumania en que no es necesario elaborar SARPS relativos a la ciberseguridad para cada uno de los anexos y que sólo deberían incluirse en los casos en que fueran pertinentes, a la vez que sugiere que será necesario asignar recursos a la elaboración de dichos SARPS.

112. Al expresar su apoyo por las notas WP/28 y WP/221, la delegación de la Federación de Rusia elogia la Estrategia de Ciberseguridad, enfatizando que la misma incluye aspectos importantes de la cultura de la seguridad en el contexto de la ciberseguridad. La delegación subraya que los Estados pueden comenzar a implementar la estrategia inmediatamente y que no es necesario que esperen a que la OACI elabore los SARPS pertinentes. La delegación señala además que, si bien su Estado todavía no ratificó el Protocolo de Beijing, el proceso está en curso y ya se han incorporado enmiendas en su legislación nacional para hacer efectiva la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Beijing.

113. Haciéndose eco de los comentarios de la delegación de Rumania con respecto a las notas WPs/28 (Consejo), /219 (ICCAIA) y /221 (Emiratos Árabes Unidos), la delegación de los Países Bajos reitera la importancia de elaborar un plan de acción para que la Estrategia de Ciberseguridad se implemente de manera eficaz, eficiente y con total transparencia. La delegación hace hincapié en que la OACI debe hacer frente a las cuestiones de ciberseguridad de manera eficiente, coordinada y holística.

114. En su resumen de las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo felicita a la OACI y al Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC) por la manera en que han abordado la cuestión de la ciberseguridad de la aviación civil. Destaca que, en particular, el Comité Ejecutivo acoge con beneplácito la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI, resaltando la importancia de elaborar un plan de acción sostenible e integral para la implementación de dicha estrategia, y de continuar trabajando en el desarrollo de un sólido marco de ciberseguridad. En un esfuerzo por promover aún más que se adopte un enfoque coherente para la gestión de las amenazas y riesgos de ciberseguridad, el Comité Ejecutivo conviene en recomendar a la Plenaria para su adopción la Resolución de la Asamblea sobre ciberseguridad de la aviación civil actualizada según se indica en el Apéndice A de la nota WP/28, en reemplazo de la Resolución A39-19 de la Asamblea.

*Ciberseguridad – Estructura de gobernanza, implementación y orientaciones, y otra información actualizada para la Asamblea*

115. La delegación de Francia presenta la nota WP/283 (*Enfoque estratégico en ciberseguridad de la aviación*), en la que se indica que, en abril de 2018, Francia creó el Consejo de Ciberseguridad del Transporte Aéreo para la coordinación eficaz de todas las cuestiones relativas a la ciberseguridad y se describe la experiencia relacionada con dicha entidad. En la nota se destaca que la Estrategia de Ciberseguridad propuesta por el Consejo en la nota WP/28 debería ser bienvenida y respaldada mediante la creación de un órgano colaborativo y transectorial dedicado específicamente a dicha estrategia.

116. En la nota WP/283 se invita a la Asamblea a:

- a) recomendar que todos los Estados establezcan una coordinación nacional eficiente entre su administración de aviación civil y sus respectivos organismos a cargo de la ciberseguridad que cuente con mecanismos de coordinación, tanto a nivel estratégico como operacional, con todos los proveedores de servicios y partes interesadas de la industria;
- b) destacar la importancia del trabajo y la coordinación intersectoriales eficaces entre las subdirecciones de Seguridad de la aviación y Seguridad operacional de la Secretaría de la OACI y sus equipos y grupos de expertos asociados; y
- c) instar al Consejo de la OACI a que defina y cree un ente de ciberseguridad de la aviación civil intersectorial dentro de la OACI, como podría ser un grupo de expertos creado siguiendo las Instrucciones para los grupos de expertos (Doc 9482), para consolidar y armonizar todas las actividades y documentación relacionadas con ciberseguridad, entre ellas el Marco de Confianza.

117. La delegación de los Estados Unidos presenta la nota WP/427 (*Propuesta para la gobernanza en la OACI de la ciberseguridad y la resiliencia*), en la que se pone de relieve que la ciberseguridad y la resiliencia del ecosistema de la aviación son cuestiones multidisciplinarias que afectan a casi todos los aspectos de la aviación mundial. En la nota se recuerda que, como se reconoce en las resoluciones A39-18 y A39-19, el sistema mundial de la aviación ha aumentado en complejidad e integración mediante las tecnologías de la información y las comunicaciones. Debido a dicha complejidad y a su dependencia de la información y comunicación digital compartida, la ciberseguridad y la resiliencia son aspectos cada vez más vitales para la continua modernización del ecosistema de la aviación. La delegación resalta que, si bien reconoce que la OACI está haciendo un gran progreso mediante la elaboración de la Estrategia de Ciberseguridad (WP/28, Apéndice B), es necesario poner el énfasis en la ciberseguridad y la resiliencia dentro de la OACI. Destaca que la buena gobernanza permite economizar mediante el intercambio de la información para abordar la Ciberseguridad de la resiliencia en forma más holística, mientras que la estructura de gobernanza actual crea una división entre la seguridad y la resiliencia que afecta negativamente al ecosistema holístico de la aviación.

118. La delegación de los Estados Unidos señala que muchos Estados y organizaciones de la industria han reconocido ese problema y, por consiguiente, recomiendan a la Asamblea la creación de un grupo de expertos en ciberseguridad. En ese sentido, enfatiza, no obstante, que la finalidad de los grupos de expertos de la OACI consiste en avanzar en la solución de problemas especializados o la formulación de normas para la evolución planificada de la navegación aérea, como se indica en el párrafo 1.2 de las *Instrucciones relativas a los grupos de expertos de la Comisión de Aeronavegación* (Doc 7984). La delegación hace hincapié en que la ciberseguridad y la resiliencia son cuestiones más amplias y que, por el momento, deberían aplicarse las normas de ciberseguridad de la industria, en lugar de elaborar nuevos SARPS o un nuevo Anexo de la OACI. En este sentido, destaca que el comité técnico propuesto por los Estados Unidos en su nota WP/427 estaría bajo el control directo del Consejo, que también elaboraría sus atribuciones y definiría su membresía de acuerdo con las nuevas *Instrucciones para el Comité sobre Ciberseguridad y Resiliencia*. El SSGC y el Grupo de Estudio sobre el Marco de Confianza (TFSG) se reorganizarían bajo el nuevo comité técnico en plena consideración de las tareas, esfuerzos y costos necesarios para la gestión apropiada de dicho comité. El comité técnico recurriría a personas expertas en diversas disciplinas transectoriales sin la burocracia que implicaría la creación de múltiples direcciones, oficinas y prioridades.

119. En la nota WP/427 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar que la OACI establezca un nuevo comité técnico del Consejo sobre ciberseguridad y resiliencia como se propone en esta nota;
- b) instar a los Estados a que apoyen la estrategia de ciberseguridad de la OACI desarrollada por el Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad; e
- c) instar a los Estados a que respalden el trabajo del Grupo de estudio sobre el marco de confianza.

120. El ACI, en su calidad de organización observadora, presenta la nota WP/243 (*Ciberseguridad*), en la que se pone de relieve la importancia de contrarrestar los riesgos de Ciberseguridad y la necesidad de la cooperación internacional, la gobernanza conjunta y la aplicación de políticas y prácticas uniformes. El ACI indica que la nota complementa a la nota WP/28, en la que el Consejo propone una Estrategia de Ciberseguridad para la aviación, así como a las otras notas presentadas. La entidad observadora enfatiza que la ciberseguridad es un ámbito en el que existe un verdadero riesgo para el sector de la aviación, que requiere de sistemas resilientes y de elementos de protección robustos y eficientes. Indica que, para abordar ese riesgo, el ACI está trabajando con los aeropuertos para promover las mejores prácticas, pero reconoce que se necesita de la cooperación de la OACI, los Estados y la industria, junto con una visión y una estrategia claras de la OACI y la colaboración multidisciplinaria.

121. En la nota WP/243, se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar la estrategia de ciberseguridad de la OACI y pedir que la Organización trabaje junto a los Estados y la industria para elaborar un plan de acción que respalde dicha estrategia;
- b) reconocer la inmediata necesidad de establecer un enfoque multidisciplinario de la ciberseguridad;
- c) pedir que la OACI realice rápidamente una evaluación de la actual estructura de gobernanza en materia de ciberseguridad, considerando seriamente establecer un grupo de expertos responsable de la ciberseguridad que examine en conjunto los aspectos de seguridad de la aviación, seguridad operacional, resiliencia y continuidad de las operaciones. El grupo de expertos debe estar integrado por elementos adecuadamente capacitados de los Estados y la industria para avanzar en la tarea identificada en la “Estrategia de ciberseguridad” y debería depender conjuntamente de la Comisión de Aeronavegación y del Comité sobre interferencia ilícita o el Comité de transporte aéreo; y
- d) pedir al Consejo que involucre a la industria, así como a los Estados, al definir una política, una estrategia, planes y normas en materia de ciberseguridad de la aviación.

122. La observadora de la CANSO presenta la nota WP/172 (*Ciberresiliencia*), en la que se analiza la cuestión crítica de la Ciberseguridad y la necesidad de una manera más eficaz de abordarla, y se pide que la OACI acelere el proceso de proporcionar orientaciones a los Estados y a la industria en materia de ciberprotección en todas las regiones. En la nota se pone de relieve que la digitalización de la aviación en el futuro cercano y la conexión mundial de los sistemas de gestión de tránsito aéreo y de la aviación plantean desafíos para la protección del sistema, ya que los fallos o ataques que pueda sufrir cualquiera de los sistemas individuales podría afectar al sistema de la aviación en su conjunto. Por esa razón, la CANSO considera que la OACI debería ejercer el liderazgo proporcionando orientaciones, coordinación y normas al respecto. Señala asimismo que, si bien, la OACI está trabajando actualmente con el SSGC y el TFSG para evaluar los problemas, la CANSO considera que un órgano con la gobernanza adecuada que dependiera directamente del Consejo de la OACI aportaría la eficiencia y la dinámica necesarias para continuar la labor de ciberseguridad, y presenta la propuesta de crear el “Panel de ciberresiliencia, seguridad y protección” (CRSSP). El SSGC y el TFSG permanecerían como grupos de trabajo del CRSSP.

123. En la nota WP/172, se invita al Asamblea a:

- a) reconocer la necesidad de un enfoque multidisciplinar, bien administrado y diligente para la ciberseguridad;
- b) instar al Consejo de la OACI a crear un Panel de ciberresiliencia, seguridad y protección (CRSSP, por sus siglas en inglés) directamente dependiente del Consejo de la OACI y el Comité de Transporte Aéreo (ATC); y
- c) instar al Consejo de la OACI a crear un grupo de trabajo (WG) bajo el recientemente formado CRSSP para el establecimiento de un marco orientado a un Marco de Confianza (Trust Framework) en la aviación.

124. El observador del ICCAIA presenta la nota WP/219 (*Propuesta referente a la estructura de gobernabilidad de la OACI en materia de ciberseguridad*), en la que se propone la creación de una única entidad de la OACI unificada de multidisciplinaria bajo la gobernanza de los Estados miembros y con la participación directa de la industria. En la nota se reconoce que, en la visión de la OACI sobre la ciberseguridad mundial, se identifica la necesidad de que el ecosistema de la aviación sea resiliente ante ciberataques y que, al mismo tiempo, continúe innovando y creciendo. El observador del ICCAIA explica que los grupos de expertos y grupos de estudio actuales de la OACI no resultan eficaces para coordinar las actividades de la OACI en materia de ciberseguridad; añade que, por ello, una entidad centralizada dedicada a la ciberseguridad podría abordar algunas de las cuestiones identificadas, enfatizando la necesidad de una gobernanza transectorial de las actividades de Ciberseguridad en el ámbito de la aviación mundial. En ese sentido, señala que la creación de una nueva entidad en la OACI debería atender a las necesidades y objetivos de la comunidad mundial de la aviación civil, incluidos los aeropuertos, las líneas aéreas, los Estados y los fabricantes. Añade que deberían estudiarse cuidadosamente las ventajas y desventajas de las distintas estructuras, tales como un grupo de expertos o un comité técnico, teniendo en cuenta las necesidades y objetivos. El observador hace hincapié en que la industria tiene mucho para contribuir y pide que, en la decisión de la OACI, se considere la posibilidad de que la industria tenga un rol y una participación directa.

125. El observador del ICCAIA resalta que en la nota WP/219 se formulan fundamentalmente las mismas propuestas que en las notas WPs/283 (Francia), /427 (Estados Unidos), /243 (ACI) and /172 (CANSO). Destaca también la importancia de tener en cuenta la nota WP/369, que el ICCAIA presentó ante la Comisión Técnica en relación con la necesidad de vincular las actividades del TFSG con la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI y de establecer una coordinación transversal a toda la OACI para abordar la ciberseguridad.

126. En la nota WP/219, se invita al Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo el establecimiento de una entidad de ciberseguridad para la aviación civil, administrada por los Estados miembro con apoyo proveniente del sector, que pueda trabajar transversalmente para consolidar y armonizar las actividades relacionadas con ciberseguridad a través de la OACI;
- b) solicitar al Consejo la aprobación de la estrategia de ciberseguridad desarrollada por el Grupo de estudio de la Secretaria sobre cibernética (SSGC), al tiempo que reconoce que el SSGC no fue estructurado para tratar el carácter horizontal y la naturaleza interdisciplinaria de la ciberseguridad;
- c) indicar al Secretario General que se coordine con los Estados y el sector para armonizar los procesos de gestión de riesgos en ciberseguridad, teniendo en consideración el trabajo de armonización ya realizado a nivel regional o nacional; y
- d) solicitar al Consejo que inste a los Estados de diferentes regiones al desarrollo de capacidades de gestión de crisis en ciberseguridad y que se coordine a nivel internacional para impedir la pérdida de confianza de los pasajeros debido a incidentes de ciberseguridad dentro de la aviación local.

127. La delegación de Venezuela (República Bolivariana de) presenta la nota WP/348 [*Propuesta de creación de Puntos de Contacto (PoC) en materia de Ciberseguridad*], en la que se exhorta al diseño y la implementación de un mecanismo de comunicación fiable para evitar la interrupción de la aviación civil como consecuencia de ciberataques. En la nota se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que solicite a la Secretaria General el diseño e implementación de una red de Puntos de Contacto (PoC) de Ciberseguridad que funcione de manera rápida, eficiente y segura para atender los retos que representan a nivel mundial las amenazas relacionadas con la ciberseguridad y la aplicación de las especificaciones contenidas en el Anexo 17 – *Seguridad*.

128. La delegación de Venezuela (República Bolivariana de) presenta luego la nota WP/394 (*Diseño de orientación técnica a los Estados para la implementación de los requerimientos de OACI relacionados con la ciberseguridad*), en la que se pide que se proporcione información y textos de orientación a los Estados para asistirlos en la aplicación de las normas internacionales, el diseño de estrategias y la aplicación de las mejores prácticas para proteger la infraestructura de sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones contra actos de interferencia ilícita que puedan atentar contra la seguridad operacional de la aviación civil. En la nota, se invita a la Asamblea a encargar al Consejo que solicite a la secretaria General la elaboración y enmienda, a intervalos apropiados según resulte necesario, de textos de orientación destinados a ayudar a los Estados miembros a responder a las amenazas relacionadas con ciberseguridad y a la aplicación de las especificaciones y procedimientos relativos a la seguridad de la aviación civil contenidos en el Anexo 17 – *Seguridad*.

129. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/490 (*Experiencia en la implementación de medidas de ciberseguridad en la aviación civil*), presented por Venezuela (República Bolivariana de); y WP/532 (*Aviation cybersecurity*), presentada por Qatar.

## **Deliberaciones**

130. Al apoyar la nota WP/283 (Francia), así como las demás notas presentadas, la delegación de Noruega subraya que es necesario avanzar para afrontar los desafíos que plantea la ciberseguridad y afirma que la OACI es el foro adecuado para impulsar la acción en el plano mundial. Destaca la necesidad de un enfoque más holístico para abordar los diversos aspectos de la Ciberseguridad y reitera la importancia de un trabajo transectorial y una coordinación eficaz entre las oficinas de seguridad de la aviación y seguridad operacional de la Secretaría de la OACI, así como de sus grupos de expertos. La delegación expresa también su agradecimiento a Francia por la información proporcionada en la nota WP/283 con respecto a la coordinación interna que se da en su Estado entre las entidades públicas y privadas en materia de ciberseguridad.

131. La delegación de Israel también apoya la nota WP/283, en particular su enfoque con respecto al establecimiento de una coordinación eficiente en el plano nacional entre las autoridades de aviación civil y otras autoridades pertinentes con injerencia en la cuestión de la ciberseguridad. La delegación destaca que la Administración de Aviación de Israel, por reconocer que la Ciberseguridad de la aviación constituye un desafío común para los entes reguladores de la aviación y los organismos de seguridad, firmó un Memorando de Acuerdo (MoU) con la Dirección Nacional de Ciberseguridad de Israel para facilitar todas las actividades auxiliares relacionadas con la ciberseguridad, como las actividades de vigilancia y de investigación y desarrollo. La delegación señala que, desde la firma del MOU, ambas entidades cooperan con mucha más eficiencia y eficacia y pronto lanzarán varios proyectos nacionales e iniciativas internacionales en la materia. La delegación hace hincapié en que la experiencia de Israel demuestra que ese enfoque holístico y transectorial y la estrecha colaboración entre los organismos son elementos cruciales para garantizar la eficacia y de suma importancia para toda la industria.

132. Enfatizando que la ciberseguridad es un ámbito en el que hay una amenaza emergente que va mucho más allá de la aviación civil, la delegación de Italia acoge con beneplácito el enfoque estratégico presentado por Francia en la nota WP/283, ya que se destacan los aspectos fundamentales que han de desarrollarse e implementarse para garantizar la seguridad operacional del transporte aéreo y la seguridad de la aviación, así como la coordinación eficiente entre las diversas autoridades nacionales. En ese sentido, la delegación señala una falta de coordinación eficaz entre las secciones dedicadas a la seguridad de la aviación y a la seguridad operacional en la Secretaría de la OACI, así como entre sus grupos de expertos. Subrayando la necesidad de un enfoque holístico para la Ciberseguridad de la aviación, la delegación hace hincapié en que dicho enfoque contribuiría a construir un sistema robusto y resiliente ante las amenazas de ciberseguridad y a preservar la continuidad de los servicios de transporte aéreo. A continuación, la delegación expresa su apoyo a la nota WP/243 (ACI), en particular en lo relativo al desarrollo de un plan de acción que complemente la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI.

133. La delegación de Paraguay reitera la importancia de proteger de las ciberamenazas a la infraestructura de los sistemas y datos críticos de la aviación civil, y subraya la necesidad de que la OACI, sus Estados miembros y otras partes interesadas trabajen en colaboración para establecer un marco mundial eficaz y coordinado para afrontar los desafíos de ciberseguridad. Apoya también las notas WPs/348 y 349 [Venezuela (República Bolivariana de)].

134. La delegación de Nicaragua apoya todas las notas presentadas, en particular la WP/348, en la que se propone el establecimiento de una red de Puntos de Contacto de Ciberseguridad para hacer frente a los desafíos mundiales que plantean las cyber amenazas en forma rápida, eficiente y segura, y para asistir en la implementación de las especificaciones del Anexo 17. Destaca la necesidad de que las oficinas regionales de la OACI presten apoyo a los Estados para que estos puedan implementar la Estrategia de Ciberseguridad de la OACI propuesta (WP/28, Apéndice B).

135. La delegación de España apoya la nota WP/283 (Francia), haciendo hincapié en la necesidad de que haya una coordinación eficaz de la Ciberseguridad de la aviación en todo el mundo, con el apoyo de Estados, la industria y otras partes interesadas, así como una estructura de gobernanza que abarque todos los aspectos de la aviación en la elaboración de políticas. La delegación manifiesta su acuerdo con que la estructura de gobernanza cumpla con los criterios señalados por la delegación de Rumania (véase el párrafo 107) y subraya la necesidad de que se tengan en cuenta las cuestiones planteadas por dicho Estado en su intervención.

136. La delegación de los Países Bajos comparte la opinión de España. Puntualiza que, antes de tomar una decisión acerca de la estructura de gobernanza, es crucial tener una visión clara del rol que cumplirá ese órgano dedicado a la ciberseguridad; por ejemplo, decidir si tendrá sólo una función de asesoría con respecto a los Anexos y grupos de expertos que podrían tener relación con la ciberseguridad o si se le encomendaría que proponga SARPS relativos a la ciberseguridad. La delegación manifiesta luego su apoyo a la nota WP/221 (Emiratos Árabes Unidos), siempre que se tenga en cuenta el comentario de la delegación de Rumania con respecto a que no es necesario elaborar SARPS sobre ciberseguridad para todos los Anexos. La delegación sugiere que se enmiende el apartado b) de la decisión propuesta en dicha nota añadiendo la palabra “pertinentes” a continuación de la frase “Anexos al Convenio” de manera que el texto completo del apartado sea: “encargar a la OACI que vele por que se elaboren SARPS sobre Ciberseguridad para incorporarlos en cada uno de los Anexos al Convenio pertinentes y se utilicen activamente los servicios de especialistas en seguridad operacional de la aviación”.



137. La delegación de Suiza apoya firmemente los comentarios y señala que la nota WP/427 (Estados Unidos) contiene algunos elementos interesantes que podrían tenerse en cuenta para el desarrollo de una estructura de gobernanza, en particular la idea de crear un nuevo comité técnico del Consejo sobre ciberseguridad y resiliencia. La delegación se pronuncia a favor de un enfoque de abajo hacia arriba de esas características para abordar el tema.

138. Al expresar su apoyo por las notas WPs/172 (CANSO), /283 (Francia) y /427 (Estados Unidos), la delegación del Brasil indica su preferencia por la estructura de gobernanza propuesta por los Estados Unidos en esta última nota para abordar la ciberseguridad de la aviación.

139. La delegación de Camerún apoya las propuestas de las notas WPs/243 (ACI), /283 (Francia), /427 (Estados Unidos) y /219 (ICCAIA) con respecto al mejoramiento de la gobernanza en cuestiones relacionadas con la ciberseguridad. Enfatizando que la ciberseguridad y la resiliencia deberían tratarse con un enfoque holístico, la delegación aboga por la creación de una entidad que incluya a personas expertas de los Estados miembros que trabajen codo a codo con la Dirección de Navegación Aérea (ANB) y la Dirección de Transporte Aéreo (ATB) para abordar cuestiones relacionadas con la ciberseguridad, en particular la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la resiliencia y la continuidad de las operaciones.

140. La delegación del Canadá se hace eco de los comentarios de la delegación de Brasil en apoyo de la visión de los Estados Unidos con respecto a la estructura de gobernanza para la ciberseguridad de la aviación (WP/427), y también manifiesta su acuerdo con las intervenciones de las delegaciones de Suiza y de los Países Bajos. La delegación destaca que, cualquiera sea el resultado de las deliberaciones, es necesario garantizar un nivel de gobernanza suficiente y apropiado que tenga en cuenta el carácter multidisciplinario de la ciberseguridad y permita estrechar la brecha entre la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

141. La delegación del Líbano destaca la importancia de la ciberseguridad en cuanto a la protección de los datos, los sistemas electrónicos de aeropuertos y aeronaves, los sistemas de navegación aérea, los sistemas meteorológicos y de aterrizaje por instrumentos (ILS), entre otros, en la lucha contra el terrorismo. Cita como ejemplo las consecuencias catastróficas que podría tener un ciberataque terrorista que afectara el ILS.

142. En su resumen de las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo reconoce la necesidad de proseguir de manera más formalizada con el trabajo del SSGC para permitir una coordinación estructurada con otros grupos de expertos de la OACI. El Comité recibe con beneplácito las diversas propuestas de estructuras de gobernanza para la ciberseguridad dirigidas a coordinar eficazmente las actividades de la OACI en este campo, asegurar la aplicación de un enfoque multidisciplinario con respecto a la ciberseguridad y fomentar el intercambio de información. El Comité debatió cuáles serían los criterios que articular en la estructura de gobernanza, tales como: i) transparencia en todos los ámbitos de la aviación, como la seguridad operacional, la navegación aérea y la seguridad de la aviación; ii) continuación del trabajo del SSGS y del TFSG en el marco de una nueva estructura de gobernanza más abarcadora; iii) armonización entre los Anexos pertinentes del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que puedan verse afectados por la ciberseguridad y otros documentos conexos de la OACI; iv) que los expertos no excedan de un número manejable; y v) gestión de la estructura por parte de los Estados miembros con la participación de la industria. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo decide encargar a la OACI que realice con rapidez un estudio de viabilidad y un análisis de brechas para que los considere Consejo con el fin de identificar la estructura de gobernanza y el mecanismo de coordinación más apropiados para la ciberseguridad, considerando los criterios antedichos.

143. El Comité Ejecutivo recibe con beneplácito las experiencias compartidas por los Estados y la industria en cuanto a la implementación, y reconoce la importancia para todas las partes interesadas de intercambiar información y orientaciones. Por consiguiente, la OACI debería asegurarse de que continúe la conformación de la red de puntos de contacto de ciberseguridad actualmente en curso, así como la continuación del mantenimiento y actualización del Repositorio de Ciberseguridad.

### ***Colaboración y cooperación***

144. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/251 (*Implantación del control de seguridad único y reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad*), copatrocinada por Australia, el Reino Unido y los Emiratos Árabes Unidos. En la nota se resalta que los arreglos de control de seguridad único incrementan la cooperación y la colaboración entre Estados cuando se implementan de acuerdo con los SARPS del Anexo 17, y se destaca el Memorando de Acuerdo trilateral sobre medidas de seguridad de la aviación aplicables al transbordo de equipaje de bodega en rutas entre los tres Estados que presentan la nota, firmado en marzo de 2018 en Dubái para promover una mayor cooperación y colaboración en cuanto a la seguridad de la aviación. El acuerdo se basa en los principios aplicables a la cooperación internacional en seguridad de la aviación elaborados por la OACI, y constituye uno de los primeros acuerdos de ese tipo concertados hasta ahora. En la nota se enfatiza que, como la implementación del control de seguridad único sigue siendo esporádica en todo el mundo, se debería alentar más a los Estados a concertar acuerdos de colaboración y a poner en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único con el fin de incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación.

145. En la nota WP/251, se invita al Asamblea a:

- a) pedir a los Estados que sigan adoptando los principios de cooperación internacional que se definen en los acuerdos de servicios aéreos y el reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad; y
- b) apoyar la necesidad de que los Estados concluyan arreglos de colaboración, como acuerdos bilaterales o multilaterales, e implante sistema de control de seguridad único con arreglo las especificaciones del Anexo 17 y del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI para aumentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad cuando sean acordes con su evaluación del riesgo.

146. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta luego la nota WP/148 (*Arreglos de colaboración entre Estados para atenuar los riesgos en la aviación civil*), en la que se analiza la necesidad e importancia de profundizar la cooperación y la colaboración entre Estados en lo que atañe a compartir información pertinente de seguridad de la aviación para acrecentar la eficacia y eficiencia de las medidas nacionales, regionales y mundiales de seguridad de la aviación basadas en el riesgo. En la nota se destaca que Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Omán y Sudán decidieron firmar memorandos de acuerdo multilaterales para el intercambio la protección de información sensible de seguridad de la aviación, y que otros Estados miembros de la OACI y de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC) habían sido invitados a sumarse al acuerdo, cuando fuese adecuado. El objetivo de ese memorando de acuerdo multilateral era acrecentar la eficacia y eficiencia de las medidas de seguridad de la aviación basadas en el riesgo. En la nota WP/148, se invita a la Asamblea instar a los Estados a concertar arreglos bilaterales/multilaterales de colaboración para el intercambio de información de seguridad de la aviación, a fin de acrecentar la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación y responder eficientemente ante las amenazas nuevas y emergentes.

147. La delegación de Sudáfrica presenta la nota WP/254 (*Colaboración entre organismos de seguridad*), en la que se subraya que la seguridad de la aviación no es responsabilidad de un solo organismo o departamento dentro de un Estado y se proporciona información sobre el establecimiento de una estructura colaborativa en el Aeropuerto Internacional O. R. Tambo (ORTIA) de Sudáfrica para combatir delitos que afectan a los pasajeros. En la nota se indica que se obtuvieron resultados beneficiosos para la seguridad de la parte pública, el intercambio de información de inteligencia y la cultura de la seguridad, y que la voluntad política resultó fundamental para el éxito de la iniciativa, puesto que se requería una estrecha colaboración y apoyo entre distintos ministerios del Gobierno de Sudáfrica.

148. En la nota WP/254, se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del contenido de la nota estudio; y
- b) alentar a otros Estados que todavía no lo hayan hecho a establecer estrategias de cooperación y colaboración y a forjar alianzas para mejorar la implementación efectiva de los SARPS.

### **Deliberaciones**

149. Al expresar su apoyo a la nota WP/148 (Emiratos Árabes Unidos), la delegación de España reitera que compartir información pertinente de seguridad de la aviación mejoraría la eficacia y eficiencia de las medidas de seguridad de la aviación basadas en el riesgo en el plano nacional, regional y mundial.

150. La delegación de Suiza también apoya la nota WP/148. Al referirse a la nota WP/251 (Australia, Emiratos Árabes Unidos y Reino Unido), advierte que es el Estado de salida el que asume la plena responsabilidad por las medidas de seguridad que se aplican en los aeropuertos, y que sería necesario contar con garantías suficientes para que fuera posible la implementación de arreglos de control único de seguridad. La delegación agradece a Sudáfrica por compartir su experiencia de estructura colaborativa en el aeropuerto ORTIA para combatir delitos, un elemento muy importante en la seguridad de la parte pública.

151. La delegación de Australia señala que su Estado se complace en copatrocinar la nota WP/251. Teniendo en cuenta el incremento en los volúmenes de viajes y comercio, Australia reconoce los significativos beneficios que podrían obtenerse con la implementación de arreglos de control único de seguridad, tales como la reducción de costos para la industria por la eliminación de la duplicación innecesaria de controles de seguridad, una mejor experiencia de viaje y la oportunidad de estrechar vínculos entre Gobiernos mediante una mayor colaboración. La delegación señala sin embargo que, al igual que con cualquier otro mecanismo, para agilizar la seguridad de la aviación es importante contar con garantías de que, como resultado de esos arreglos, la seguridad se mantendrá o se reforzará.

152. Al apoyar la nota WP/254 (Sudáfrica), la delegación de Italia recibe con beneplácito la elaboración de un plan de seguridad táctico multidisciplinario e integrado para los aeropuertos y subraya que esa colaboración entre organismos gubernamentales y sectores de la aviación es un factor clave para el logro rápido y eficiente de objetivos de seguridad de gran importancia. Señalando que ese aspecto también se reconoce en el GASeP, ya que uno de sus principios fundamentales es la cooperación y el intercambio de información, agradece a Sudáfrica por la presentación del modelo del aeropuerto ORTIA y alienta a que aumente la colaboración entre Estados y dentro de los mismos, como también se señala en la nota WP/148 (Emiratos Árabes Unidos), que también apoya.

153. La delegación de Senegal también expresa su apoyo por la nota WP/148, particularmente el refuerzo de la cooperación y la colaboración entre Estados para compartir información pertinente de seguridad de la aviación con el objetivo de mitigar las amenazas contra la aviación civil. La delegación agradece a Sudáfrica por compartir una experiencia similar en la nota WP/254.

154. Al respaldar la nota WP/254, la delegación de Arabia Saudita reitera la importancia de la colaboración entre organismos de seguridad para proteger al sistema de la aviación frente a las amenazas. Con respecto a la nota WP/148, la delegación agradece a los Emiratos Árabes Unidos por compartir la experiencia de haber concertado un acuerdo multilateral entre dicho Estado y Arabia Saudita, Egipto, Jordania, Omán y Sudán con respecto al intercambio la protección de información sensible de seguridad de la aviación. La delegación afirma que el memorando de acuerdo tendrá un efecto beneficioso en la seguridad de la aviación de la región.

155. La delegación del Reino Unido recibe con beneplácito las tres notas de estudio presentadas, que giran en torno de un tema común al que todos deberíamos aspirar: trabajar mejor en conjunto, ya sea por intermedio de la OACI, en forma bilateral con otro Estado, en el interior de cada Estado o con la industria. Señalando a la atención la nota WP/251 (Australia, Reino Unido y Emiratos Árabes Unidos), en la que se describen los beneficios de establecer un control de seguridad único entre Estados con regímenes equivalentes de seguridad de la aviación, la delegación pone de relieve que ese tipo de arreglos puede permitir un sistema de seguridad de la aviación más eficiente y evitar la duplicación de esfuerzos, es decir que se trabaja mejor cuando se trabaja en equipo. No obstante, la delegación coincide con la delegación de Suiza en que la equivalencia de las medidas y arreglos para la supervisión de la aplicación de dichas medidas es un factor clave para la protección del sistema en cualquier arreglo de control de seguridad único. Recordando que la aviación es una red en la que participan numerosas y diversas entidades gubernamentales y de la industria, la delegación afirma que es crucial que todas las entidades trabajen en colaboración para proteger a la red de actos maliciosos. Por todo lo expuesto, la delegación apoya las decisiones propuestas en las notas WP/254 (Sudáfrica) y WP/148 (Emiratos Árabes Unidos).

156. Al respaldar las notas WP/148 y WP/251, la delegación de Nigeria alienta a los Estados a compartir información pertinente sobre las amenazas contra la aviación civil mediante arreglos colaborativos. La delegación expresa también su apoyo por la nota WP/254, en particular el apartado b), en el que se invita a la Asamblea a alentar a aquellos Estados que todavía no lo hayan hecho establecer estrategias de cooperación y colaboración y a forjar alianzas para mejorar la implementación efectiva de los SARPS. La delegación agradece a Sudáfrica por compartir su experiencia en ese sentido.

En su resumen de las deliberaciones, el presidente indica que, tras considerar la necesidad de aumentar la cooperación y la colaboración entre los Estados, como pidieron algunos Estados miembros, el Comité decide apoyar la conclusión de la HLCAS/2 de que la adopción de arreglos entre Estados con criterios similares para establecer un control de seguridad único, basándose en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad, puede beneficiar al sistema de seguridad de la aviación al aumentar la eficiencia y hacer un uso más eficaz de los recursos. En consecuencia, el Comité Ejecutivo alienta a los Estados a concluir acuerdos de colaboración y poner en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único con el fin de incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad cuando ello sea acorde con las orientaciones contenidas en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI y con la evaluación de riesgos pertinente. Si bien la participación en arreglos de control de seguridad único puede resultar problemática para algunos Estados, el Comité Ejecutivo reconoce que existen otros enfoques para lograr una mayor eficiencia en la seguridad de la aviación. Dichos enfoques incluyen una mayor colaboración entre Estados y entre entidades gubernamentales y partes interesadas de la industria por medio de arreglos de intercambio de información, acuerdos multilaterales (por ejemplo, memorando de acuerdo) y mecanismos de cooperación. En ese sentido, el Comité recibe con beneplácito la iniciativa de un Estado miembro (Sudáfrica; WP/254) y alienta a otros Estados a seguir explorando enfoque similares y arreglos de colaboración.

## Otros asuntos

157. El presidente informa al Comité Ejecutivo que, debido a la marcha de la juventud en protesta por el cambio climático que tendrá lugar en el centro de la ciudad de Montreal el viernes 27 de septiembre de 2019, los locales de la OACI permanecerán cerrados durante ese día y no se permitirá la presencia de delegaciones ni del personal en el edificio de la Sede. Por consiguiente, las reuniones del Comité Ejecutivo, de la Comisión Técnica y de la Comisión Económica serán reprogramadas para el sábado 28 de septiembre de 2019 por la tarde, y se añadirán reuniones adicionales del Comité Ejecutivo el domingo 29 de septiembre de 2019 por la mañana y por la tarde. Pronto se publicará un cronograma revisado (WP/10).

158. El presidente indica además que sólo el personal esencial designado por los correspondientes directores y subdirectores será convocado a prestar servicios para dichas reuniones, y que la administración debe planificar y dar las instrucciones necesarias al personal que trabaje durante el turno de noche.

159. Se levanta la sesión a las 1700 horas.



**Acta de la cuarta sesión**  
(Sábado 28 de septiembre de 2019 a las 1415 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política (continuación)

*Cultura de la seguridad de la aviación*

- Nota de estudio presentada por Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Gambia, Ghana, Irlanda, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Nueva Zelandia, Nigeria, Macedonia del Norte, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Sierra Leona, Singapur, Suiza, Turquía, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA),
- Nota de estudio presentada por Argentina, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Suiza y IATA
- Nota de estudio presentada por Singapur y copatrocinada por Argentina, Armenia, Bélgica, Brasil, Camboya, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Francia, Italia, Japón, Jordania, Islas Marshall, Nauru, Nueva Zelandia, Nigeria, Palau, Papua Nueva Guinea, Portugal, Reino Unido, República Democrática Popular Lao, Senegal, Suiza, Tailandia y Trinidad y Tabago
- Nota de información presentada por Camerún

*Actividades estatales de vigilancia*

- Nota de estudio presentada por la República Dominicana
- Nota de estudio presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los 54 Estados miembros
- Nota de información presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros
- Nota de información presentada por Irán (República Islámica del)

*Fortalecer la implementación regional*

- Nota de estudio presentada por Kazajstán
- Nota de estudio presentada por Federación de Rusia

*Otras novedades para la Asamblea*

- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por India
- Nota de información presentada por Indonesia
- Nota de información presentada por Omán
- Nota de información presentada por Venezuela (República Bolivariana de)

*Resoluciones presentadas para su adopción por la Asamblea*

- *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*
- Nota de información presentada por Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Líbano, México, Nigeria, Qatar, Singapur, y Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)

2. Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua

- *Ejecución de los programas de auditoría de la OACI mediante el enfoque de observación continua (CMA):*

*Evolución del CMA del USOAP*

- *Informe sobre la evolución del enfoque de observación continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)*
- Nota de estudio presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC, y por La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por Nueva Zelandia
- Nota de estudio presentada por Australia y Nueva Zelandia y copatrocinada por Reino Unido, Singapur y Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros
- Nota de estudio presentada por Emiratos Árabes Unidos
- Nota de estudio presentada por Brasil
- Nota de estudio presentada por República Dominicana
- Nota de estudio presentada por Qatar
- Nota de estudio presentada por Perú y copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)
- Notas de estudio presentadas por Perú y copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)
- Nota de estudio presentada por Perú con el apoyo de los Estados miembros de la Región Sudamérica (SAM) y por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
- Nota de estudio presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
- Nota de estudio presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay
- Nota de información presentada por Bolivia (Estado Plurinacional de) con el apoyo de los Estados miembros de la Región SAM y los Estados miembros de la CLAC
- Nota de información presentada por la República de Corea



*Informe sobre el examen del alcance y la metodología del USAP-CMA*

- *Informe sobre el examen el alcance y la metodología del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación -- (USAP-CMA)*
- Nota de estudio presentada por la CAFAC en nombre de los 54 Estados miembros
- Nota de estudio presentada por Cuba

3. Otros asuntos

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política**

1. El Comité Ejecutivo retoma (EX/3) y finaliza la consideración de la cuestión 12 del orden del día. Las deliberaciones se concentran en la cultura de la seguridad de la aviación, las actividades de vigilancia a cargo de los Estados, el fortalecimiento de la implementación regional, otras novedades que se presentan a la Asamblea, y las resoluciones que la misma ha de adoptar y que están documentadas en la nota de estudio WP/27 presentada por el Consejo (*Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*) y otras notas de estudio presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

***Cultura de la seguridad de la aviación***

2. La delegación del Brasil presenta la nota WP/253 (*Campañas prácticas para transformar la cultura de seguridad*), presentada por Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Gambia, Ghana, Irlanda, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Macedonia del Norte, Nueva Zelanda, Nigeria, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Sierra Leona, Singapur, Suiza, Turquía, ACI y IATA. La nota destaca que es imperativo establecer una cultura de seguridad integral para instaurar una seguridad de la aviación efectiva a largo plazo y contribuir a mitigar las amenazas tanto internas como externas. Si bien existe un amplio consenso sobre la importancia de la cultura de la seguridad de la aviación, transformar las conductas y crear conciencia al respecto puede resultar difícil en las operaciones de la aviación. Por este motivo, la nota alienta a los Estados, las organizaciones y la industria a hacer propia la cultura de la seguridad de la aviación y trabajar mancomunadamente para hacerla realidad. Es necesario promover activamente una cultura positiva de la seguridad de la aviación, motivando al personal a asumir responsabilidad por el cumplimiento de los procedimientos y reglamentos de seguridad. El apoyo a la cultura de la seguridad de la aviación debe concretizarse en acciones, como se señala en los párrafos 2.3 y 4.3 de la nota de estudio, incluyendo campañas promocionales que destaquen la importancia de la seguridad de la aviación en el aeropuerto y sus alrededores. Las campañas deben apuntar a todo el personal en todos los niveles con la participación de las dependencias clave, como son los recursos humanos y el departamento de marketing, que comprenden cuáles son las mejores vías para hacer llegar los mensajes de seguridad de la aviación al personal. También son de ayuda los textos de orientación y herramientas de la OACI, al igual que la producción de la guía práctica para diseñar campañas de seguridad de la aviación a cargo del Grupo de Trabajo sobre Instrucción (WGT) del Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSECP). Se espera que la OACI ponga a disposición recursos adicionales que permitan emprender iniciativas de alta visibilidad con campañas promocionales en todo el mundo el año próximo (2020) y en adelante.

3. La nota WP/253 invita a la Asamblea a:

- a) pedir a los Estados miembros, las organizaciones y la industria que implementen campañas prácticas para fortalecer la cultura de la seguridad en sus respectivas jurisdicciones y organizaciones;
- b) alentar a los Estados miembros, en colaboración con las organizaciones y la industria, a promover y compartir sus prácticas con respecto a la cultura de seguridad y las ventajas que aporta a las partes interesadas;
- c) instar a la Secretaría de la OACI a utilizar recursos para organizar una “Campaña mundial de la cultura de seguridad” y seminarios conexos en apoyo a los esfuerzos de los Estados, las organizaciones y la industria; y
- d) apoyar la labor permanente de la OACI para identificar y desarrollar métodos tangibles para que los Estados implementen y mantengan una sólida cultura de seguridad.

4. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/178 (*Sistema de gestión integral de riesgo - Cultura de seguridad*) en representación de Argentina, Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Suiza y la IATA. En la nota se aboga por una visión más integrada de la seguridad de la aviación que incorpore la gestión del riesgo, la actuación centrada en el riesgo y una cultura de la seguridad más efectiva, que es uno de los aspectos más importantes del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) de la OACI. La nota subraya que compete a cada Estado y cada parte interesada de la industria desarrollar, mantener y fortalecer en forma permanente su propia cultura de la seguridad de la aviación para fomentar que el personal piense y actúe con conciencia de la seguridad. La cultura de la seguridad es esencial para hacer frente a una de las amenazas más problemáticas, la amenaza interna, dado que la mayoría de las vulnerabilidades y brechas de los sistemas de seguridad son conocidas o visibles para todo el personal que trabaja en el ámbito de la aviación civil. Educar al personal sobre las amenazas y sus repercusiones, y sobre la centralidad de la función que le toca desempeñar, contribuye a elevar el grado de conciencia y disminuir el riesgo de que un ataque logre su cometido, gracias a la detección proactiva y temprana. La nota recuerda que el manual de normas del programa de auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) ya prevé requisitos de instrucción inicial y de repaso de sensibilización en seguridad de la aviación y de notificación de incidentes, y destaca que la Enmienda 17 propuesta para el Anexo 17 – *Seguridad* contribuirá a su vez a reforzar aún más los elementos esenciales de la seguridad: el estado de atención, la conciencia y la cultura. Además, destaca que la OACI está trabajando a través de un subgrupo de un equipo especial del AVSECP presidido por los Emiratos Árabes Unidos en la elaboración de un nuevo mecanismo de notificación de incidentes de seguridad operacional y seguridad de la aviación que incorpora una taxonomía ampliamente reconocida de incidentes de seguridad de la aviación.

5. La nota WP/178 invita a la Asamblea a:

- a) solicitar que la OACI promueva y contribuya a la rápida creación de una clasificación de seguridad exhaustiva e inclusiva, así como de procesos para intercambiar información, a fin de que los utilicen todos los Estados y las partes interesadas; y,
- b) solicitar a los Estados y animar a todas las partes interesadas del sector a que revisen y actualicen los requisitos nacionales y el contenido de los actuales programas de sensibilización sobre seguridad, tanto iniciales como periódicos, para incluir procesos y conocimientos sobre comunicación de incidentes y familiarizarse con otras herramientas equivalentes ya desarrolladas por los Estados y la industria.

6. La delegación de Singapur presenta la nota WP/328 (*Promoción de la concientización en seguridad de la aviación a otros organismos y organizaciones*) (con Corrigenda núm. 1) presentada por su Estado y copatrocinada por Argentina, Armenia, Bélgica, Brasil, Camboya, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Islas Marshall, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Francia, Italia, Japón, Jordania, Nauru, Nueva Zelandia, Nigeria, Palau, Papua Nueva Guinea, Portugal, Reino Unido, República Democrática Popular Lao, Senegal, Suiza, Tailandia y Trinidad y Tabago. En la nota se subraya que la seguridad de la aviación es un pilar crítico del sistema de aviación civil mundial. Desafortunadamente, las amenazas a la seguridad de la aviación civil son un problema constante, no dejan de evolucionar y se vuelven más sofisticadas. En tal contexto, el factor humano sigue siendo un componente esencial para dar respuesta.

7. La nota WP/328 destaca que el ecosistema de la aviación civil se compone de muchas entidades que tienen una función que desempeñar en el movimiento seguro y protegido de aeronaves, personas y bienes por vía aérea alrededor del mundo, donde la seguridad de la aviación es responsabilidad de todas y todos. En este sentido, fomentar y crear conciencia de la seguridad de la aviación en otros organismos y entidades, en especial aquellos que se desenvuelven en el ecosistema de la aviación civil, es útil y beneficioso para todas las partes interesadas. Entre ellos, pueden mencionarse las fuerzas de seguridad, los proveedores de servicios de navegación aérea, el personal de migraciones y aduanas, los servicios de emergencias, las líneas aéreas, los servicios de escala, y el personal que trabaja en la parte aeronáutica de los aeropuertos, tanto el personal directivo como el operativo. A su vez, el personal ajeno a las tareas de seguridad de la aviación también puede cumplir una función importante en el fortalecimiento de la seguridad de la aviación, por ejemplo, observando y escuchando para dar la voz de alerta al detectar personas u objetos que generan sospecha en el aeropuerto o en una aeronave, lo que puede prevenir un incidente. En igual sentido, pueden prestar asistencia al producirse un incidente de seguridad para contribuir a minimizar las pérdidas humanas y materiales. En síntesis, la nota alienta a los Estados y partes interesadas a considerar la importancia de fomentar la conciencia de la seguridad de la aviación y desarrollar una cultura de la seguridad en todos los organismos y entidades, de la administración superior hacia abajo, y en todas las entidades cuya responsabilidad primaria no sea la seguridad de la aviación pero que tengan participación o estén a cargo de la ejecución de diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP) o el programa de seguridad de aeropuertos (ASP) del Estado, así como el personal autorizado que tenga acceso sin custodia a las zonas de la parte aeronáutica. La nota reafirma que estas iniciativas tienden a fortalecer la seguridad del sistema de aviación mundial y proteger sus operaciones en todo el mundo.

8. En la nota WP/328 se invita a la Asamblea a alentar a los Estados y organizaciones de la industria a mejorar la coordinación y promover la concientización en seguridad de la aviación en todas las entidades dentro de su ecosistema de aviación civil, incluidos los organismos que no son directamente responsables de AVSEC, en consonancia con las disposiciones del nuevo Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) respecto de la vigilancia permanente de la seguridad de la aviación.

9. Se toma nota de la presentación de la nota de información WP/491 (*Promotion de la culture de sûreté en milieu aéroportuaire*) por parte de Camerún.

### ***Actividades de vigilancia del Estado***

10. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/405 (*Propuesta de implementación de modelos de matrices para determinar las prioridades y la frecuencia de las actividades de vigilancia del Estado*) en la que destaca la necesidad de desarrollar un modelo esquemático de matriz donde se establezcan las prioridades y frecuencias de las actividades de vigilancia de la seguridad de la aviación a cargo del Estado, a fin de obtener mecanismos y metodologías para conducir de manera sistemática y ordenada la vigilancia del cumplimiento de las normas con el objetivo de asegurar la eficacia de la implementación del programa nacional de seguridad de la aviación civil y definir las prioridades en

la asignación de recursos sobre la base de la evaluación del riesgo. La propuesta se vincula a dos normas del Anexo 17 – *Seguridad*: la norma 3.4.5, que establece que “[c]ada Estado contratante asegurará que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de su cumplimiento con el programa nacional de seguridad de la aviación civil. La autoridad competente determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo”, y la norma 3.4.6, que dispone que “[c]ada Estado contratante dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de la seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia”. La matriz se elaboraría tomando en cuenta como mínimo los factores enumerados en el párrafo 2.6 de la nota, que incluyen aspectos tales como las medidas de seguridad específicas para vuelos objeto de amenazas intensificadas o de alto riesgo; la capacidad de respuesta ante actos de interferencia ilícita; el desempeño de las personas que aplican controles de seguridad; la necesidad de adquisición de los equipos de seguridad y los resultados de las actividades de control de calidad AVSEC. En el apéndice de la nota se presenta un modelo de matriz de actividades estatales de vigilancia.

11. La nota WP/405 invita a la Asamblea a desarrollar un modelo esquemático de matriz para la vigilancia de la seguridad de la aviación civil que sirva como referencia para los Estados a efectos de determinar las prioridades y frecuencias de las actividades de vigilancia de sus respectivos sistemas de seguridad.

12. La persona observadora de la CAFAC presenta la nota WP/165 Revisión núm. 1 (*Retos que se enfrentan en el control de calidad de la seguridad de la aviación y rectificación de las deficiencias detectadas*) en nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC. La nota destaca los retos globales que se enfrentan en el cumplimiento del programa de control de calidad de la seguridad de la aviación, y propone mejorar el programa y su aplicación efectiva para lograr un sistema de aviación civil seguro y protegido de manera sostenible.

13. La nota WP/165 Revisión núm. 1 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de su contenido;
- b) instar a los Estados contratantes a incluir el control de calidad en sus listas de prioridades;
- c) instar a los Estados contratantes a afectar recursos suficientes y establecer una organización adecuada para la ejecución eficaz de las actividades de control de calidad, y
- d) pedir a la OACI que incluya el control de calidad en la lista de prioridades que se presentará a esta Asamblea.

14. Se toma nota de la presentación de las siguientes notas de información: WP/112 (*European Union aviation security oversight*) presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, y /466 [*Incorporation of security oversight eight Critical Elements (CE) into Annex 17*] presentada por Irán (República Islámica del).

### ***Fortalecimiento de la implementación regional***

15. La delegación de Kazajstán presenta la nota WP/171 [*Labor de los Estados y resultados logrados en materia de seguridad de la Aviación (AVSEC) y facilitación (FAL) en cooperación con la oficina EUR/NAT de la OACI y necesidad de aumentar la dotación de personal de dicha oficina*], en la que se enfatiza que la oficina Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT) de la OACI en París desempeña

una función clave para la cooperación y el intercambio de información de seguridad de la aviación y facilitación en la región. La nota destaca la función clave que desempeña la oficina para coordinar las actividades de los 56 Estados y darles asistencia y creación de capacidad para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17 – *Seguridad* y el Anexo 9 – *Facilitación*, así como el GAsEP. Destaca asimismo la contribución del Grupo AVSEC EUR/NAT (ENAVSECG), la mayor plataforma de cooperación, coordinación e intercambio de información de la región de la que participan todos los 56 Estados del área de acreditación, junto con la industria y organizaciones regionales e internacionales.

16. La nota de estudio WP/171 invita a la Asamblea a:
- a) tomar nota de la información proporcionada en la nota;
  - b) apoyar la solicitud de dotar adecuadamente a la Oficina EUR/NAT de la OACI de dos especialistas regionales en Seguridad de la Aviación y Facilitación para seguir el excelente apoyo a los Estados en su empeño para aplicar de manera armonizada los Anexos 17 y 9 y permitirles adoptar las mejoras necesarias para poder alcanzar las aspiraciones regionales establecidas en la hoja de ruta regional EUR/NAT del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GAsEP) que fue respaldada por la reunión EUR/NAT-DGCA; y
  - c) reconocer el riesgo que plantea una dotación insuficiente de personal en la oficina regional EUR/NAT de la OACI.

17. La delegación de la Federación de Rusia presenta la nota de estudio WP/355 (*Medidas para mejorar la situación relativa a la dotación de personal de seguridad de la aviación en la Oficina EUR/NAT*), en la que se destaca que, a la luz de los actuales acontecimientos mundiales relacionados con las amenazas cada vez mayores de interferencia ilícita en la aviación civil y creciente actividad extremista y terrorista en el mundo, se hace más imperativo fortalecer la reglamentación dirigida a mejorar las medidas de seguridad de la aviación mundiales y regionales y la coordinación entre la OACI y sus Estados miembros. En tal sentido, la OACI viene llevando adelante una política de refuerzo del personal de seguridad de la aviación en cada una de sus regiones. Sin embargo, preocupa a la Federación de Rusia la situación de la Oficina EUR/NAT, que es la oficina acreditada ante el mayor número de Estados (56). En la actualidad, la oficina cuenta con solo un puesto de especialista en seguridad de la aviación, cuyo costo no está previsto en el presupuesto del Programa Regular de la Organización, sino que depende de contribuciones voluntarias al Fondo AVSEC.

18. La nota de estudio WP/171 invita a la Asamblea a:
- a) reconocer la necesidad de reforzar la dotación de personal AVSEC en la Oficina EUR/NAT;
  - b) proponer que la Secretaria General comprometa en el presupuesto del Programa Regular de la OACI para el próximo trienio 2020-2022 fondos adicionales para dos puestos AVSEC adicionales a los puestos de la Oficina EUR/NAT previstos en el Programa Regular de la OACI, conservando al mismo tiempo el puesto AVSEC extrapresupuestario que actualmente se financia con contribuciones voluntarias; y
  - c) recomendar con carácter urgente que en el presupuesto regular de la OACI para 2023-2025 el Consejo convierta el puesto AVSEC extrapresupuestario en un puesto de plantilla previsto en el Programa Regular, de modo que la Oficina EUR/NAT pueda contar en breve con no menos de dos puestos AVSEC de plantilla, y en el futuro tenga como mínimo tres puestos AVSEC de plantilla financiados con el presupuesto del Programa Regular.

### ***Otras novedades para la Asamblea***

19. Se toma nota de las siguientes notas de información presentadas: WP/494 (*Licencias del personal certificado en seguridad de la aviación civil en la República Dominicana*) y WP/495 (*Ley 188-11, que regula la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana*), ambas presentadas por la República Dominicana; WP/569 (*Biometric access control system for staff working at airports*), presentada por la India; WP/517 (*Aviation security in Indonesia*), presentada por Indonesia; WP/543 (*Oman's experience in updating and amending its national legislation in accordance with Annex 17 SARPs and the security-related provisions of Annex 9*), presentada por Omán; y WP/489 (*Modernización del sistema de seguridad de la aviación del estado venezolano*), presentada por la República Bolivariana de Venezuela.

### **Deliberaciones**

20. La delegación de la República de Corea reitera la necesidad de una campaña práctica que sirva para impulsar la cultura de la seguridad de la aviación, como se destaca en la nota WP/253 (Argentina y otros). Manifiesta asimismo su entero apoyo a la nota WP/178 (Argentina y otros) y valora los esfuerzos de la OACI, y particularmente del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, su Equipo Especial de Datos de la Seguridad Operacional de la Aviación y Subgrupo de Notificación de Incidentes de Seguridad de la Aviación, para desarrollar un sistema de notificación de incidentes de seguridad de la aviación. La delegación de la República de Corea pone de relieve la importancia de fomentar conciencia y desarrollar una cultura de la seguridad de la aviación en todo el personal y no solo el que interviene en esta área específica, tal como se señala en la nota WP/328 (Singapur y otros). Expresa igualmente su apoyo a las notas WP/165 Revisión núm. 1 (CAFAC) y WP/405 (República Dominicana), referidas al mejoramiento del Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación y su aplicación efectiva.

21. La delegación de Italia expresa el profundo agradecimiento de su Estado por los principios comunes enunciados en las notas presentadas, y reafirma su compromiso de trabajar en una rica colaboración para llevarlos a la práctica. Italia está firmemente a favor del GASeP, en especial en cuanto se refiere a acrecentar la conciencia del riesgo y desarrollar una cultura de la seguridad de la aviación y las capacidades humanas, ideas estas que están bien descritas en las notas WP/178 y 253 (Argentina y otros) y WP/328 (Singapur y otros). Italia aprecia los esfuerzos permanentes por alcanzar un régimen efectivo de seguridad de la aviación y redoblar las conductas seguras y la concientización, y considera que para llegar a concretar estas metas tan amplias se necesitan acciones prácticas y concretas de los Estados dentro de sus organizaciones y en colaboración con la industria y demás partes interesadas. Italia se expresa además en favor de la nota WP/165 Revisión núm. 1 (CAFAC), que subraya la importancia de vigilar la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación.

22. La delegación de Zambia, cuyo Estado es miembro de la CAFAC, está a favor de las recomendaciones formuladas en WP/165 Revisión núm. 1, en particular, la recomendación de que los Estados den prioridad a las actividades de control de calidad de la seguridad de la aviación.

23. La delegación de España manifiesta su apoyo a la nota WP/253 (Argentina y otros) referida a la ejecución de campañas prácticas para transformar la cultura de la seguridad, así como la nota WP/328 (Singapur y otros) sobre la concientización respecto de la necesidad de que la seguridad de la aviación siga siendo prioridad para los Estados y la comunidad internacional toda frente a las amenazas y riesgos que se ciernen sobre la aviación civil mundial. Puntualiza que el crecimiento incesante del tráfico obliga a repensar un marco adecuado, tanto nacional como internacional, para gestionar ese incremento de manera segura y eficiente. La delegación de España destaca, en este sentido, que los incidentes de seguridad de la aviación repercuten en todo el mundo, y que la promoción de la cultura de la seguridad es una de las cinco prioridades clave del GASeP que resultan esenciales para mantener la confianza en el sistema de transporte aéreo mundial.

24. La delegación de Portugal manifiesta el apoyo de su Estado a las notas WP/253 (Argentina y otros) y WP/328 (Singapur y otros), por considerar que la cultura de la seguridad de la aviación es un componente esencial para mitigar la amenaza interna en las organizaciones. El personal que piensa y actúa con conciencia de la seguridad constituye uno de los pilares de un sistema de seguridad de la aviación fuerte, robusto y resiliente al riesgo. Esto se logra cuando la gente sabe que tiene una función crítica que desempeñar dentro de un régimen de seguridad. Portugal es miembro del Grupo de Trabajo en Instrucción del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación de la OACI, y como tal desea destacar los logros de dicho grupo de trabajo en la ejecución de las tareas delineadas en el GASeP en relación con la cultura de la seguridad de la aviación, en particular, las *Herramientas para reforzar la cultura de la seguridad de la aviación* de la OACI y la elaboración del taller OACI sobre esta materia. Portugal es uno de los Estados que han tomado la iniciativa de proponer la elaboración de nuevos SARPS para el Anexo 17 referidos a la cultura de la seguridad, y considera que la instauración de una política interna de cultura de la seguridad de la aviación en las entidades pertinentes dentro de la aviación contribuirá de manera decisiva a consolidar una cultura robusta de la seguridad en el sector de la aviación civil. Portugal insta a la Asamblea a respaldar las campañas prácticas de Estados, industria y la OACI para transformar la cultura de la seguridad en los aeropuertos de todo el mundo, pudiendo tales campañas incluir comunicaciones puntuales en los aeropuertos que destaquen la importancia de una buena seguridad, talleres y capacitación en cultura de la seguridad y charlas y otras formas de comunicación con el personal para mantener viva la conciencia de las medidas de seguridad de la aviación. Resaltando la importancia de que los más altos niveles directivos integren la seguridad de la aviación en las operaciones aeroportuarias, Portugal celebra el trabajo realizado por el Grupo de Trabajo en Instrucción del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación para ayudar a que esto se convierta en realidad.

25. La delegación de Senegal, cuyo Estado es miembro de la CAFAC, está a favor de la nota WP/165 Revisión núm. 1 por la importancia del control de calidad de la seguridad de la aviación. Se manifiesta además a favor de las notas WP/178 y 253 (Argentina y otros) y WP/328 (Singapur y otros) relacionadas con la cultura de la seguridad de la aviación.

26. La delegación de Sudáfrica se manifiesta igualmente en favor de WP/178 y WP/253, afirmando la importancia de la cultura de la seguridad y valorando las medidas concretas que se proponen en la última de las tres notas. En acuerdo con las opiniones expresadas en la nota WP/178 en relación con la armonización de la taxonomía de seguridad de la aviación y la notificación de los incidentes, observa que guardan similitud con las opiniones manifestadas por Sudáfrica en su nota WP/220 (*Cooperación regional*), que ya se analizó en el marco de la cuestión 20 (EX/2) del Comité Ejecutivo. Sudáfrica considera que profundizar la conciencia de la seguridad de la aviación es importante y redundante en beneficio de todos y todos, y por tales motivos se expresa a favor. La delegación de Sudáfrica respalda la nota WP/165 Revisión núm. 1, por ser su Estado miembro de la CAFAC, y retira que es preciso dar prioridad al control de calidad de la seguridad de la aviación las repercusiones positivas que genera. Igualmente, manifiesta su apoyo a la nota WP/405 (República Dominicana) que destaca la importancia de dar prioridad a las actividades estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación.

27. La delegación de China expresa el respaldo de su Estado por la nota WP/253, de la cual es una de las delegaciones presentadoras. China participa activamente en la ejecución del GASeP, y considera que desarrollar una sólida cultura de la seguridad de la aviación es muy importante para el mantenimiento de una seguridad de la aviación efectiva en el largo plazo. Es necesario que todo el personal, y no sólo el que interviene directamente en las actividades de seguridad de la aviación, tome parte en la creación y sostenimiento de esa cultura. Además, China respalda la nota WP/328, de la cual es uno de los patrocinadores. Retira la necesidad de fomentar conciencia de la seguridad de la aviación en otros organismos, incluidas las entidades no vinculadas a esta temática, a través de medidas tales como programas de capacitación en seguridad de la aviación, y de avanzar con la creación de capacidad.

28. En este sentido, la delegación de China recuerda que la OACI, en cooperación con la Academia de Aviación de Singapur (SAA), realizó un exitoso programa de instrucción en seguridad de la aviación para directores generales de aviación civil los días 1 y 2 de diciembre de 2018 en la sede de la OACI, inmediatamente después de la segunda Conferencia de Alta Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2). Seguidamente, señala a la atención la nota de información WP/497 (*Latest progress of China's aviation security training*) presentada por China dentro de la cuestión 25 (EX/7). La nota destaca que entre 2011 y 2019 el Centro de Instrucción en Seguridad de la Aviación Kunming de China formó 157 profesionales del área bajo la conducción de la OACI. Asimismo, en 2017 y 2018 China dictó un curso de instrucción nacional para docentes en seguridad de la aviación (en inglés) y el curso OACI de instrucción de inspectoras/es nacionales (en chino), respectivamente, que han tenido por efecto fortalecer el cumplimiento de los SARPS de la OACI en la materia. La nota refiere igualmente que desde 2013 a la fecha China ha organizado diversas actividades de cooperación en el marco de su iniciativa «Cinturón y Ruta de la Seda»; entre ellas, tres seminarios desde 2016 sobre control de calidad de la seguridad de la aviación en los Estados que participan en la iniciativa que han permitido a 43 profesionales de la aviación de más de diez Estados de África, el Sudeste Asiático, Asia Central y otras regiones realizar estudios e investigaciones en seguridad de la aviación. La delegación de China pone de relieve que todas las actividades de instrucción en seguridad de la aviación emprendidas por su Estado han mejorado la ejecución del GASEP y el alcance de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*.

29. Tras reiterar que una seguridad de la aviación efectiva requiere el esfuerzo de todas y todos, la delegación de Chile afirma que desarrollar una cultura sólida de la seguridad es un instrumento útil para alcanzarla. Por ese motivo, apoya las acciones propuestas en la nota WP/253 (Argentina y otros), en particular, promover y compartir las prácticas de cultura de la seguridad y sus beneficios entre Estados, organizaciones e industria como forma de fortalecer más la seguridad de la aviación mundial.

30. La delegación del Reino Unido respalda las notas WP/253 y 328 referidas a la cultura de la seguridad de la aviación, ambas copatrocinadas por su Estado y muchos otros Estados de todo el mundo. Tras afirmar que es ahora cuando es preciso transformar la cultura de la seguridad de la aviación en los aeropuertos frente a la rápida evolución de las amenazas, la delegación destaca lo esencial del apoyo político para que la cultura de la seguridad se transforme en acciones concretas como las mencionadas en la nota WP/253. Es vital que los Estados y la industria emprendan campañas prácticas que realcen la visibilidad de la cultura de la seguridad de la aviación. La delegación del Reino Unido observa, sin embargo, que estas campañas requieren el apoyo y la orientación estratégica de la alta dirección. Los presupuestos y demás recursos para montar una campaña son importantes, pero también lo son las actitudes del personal. Así, queda claro que es preciso señalar el camino y tener políticas y procedimientos que definan la cultura de la seguridad. Las campañas deberían apuntar a crear conciencia sobre la seguridad de la aviación e integrar esa cultura en todo lo que se hace en todo el sector de la aviación. Sin dejar de reconocer que lleva tiempo modificar hábitos de comportamiento, la delegación del Reino Unido recuerda que ya antes se ha logrado hacer en otras disciplinas como la seguridad operacional de la aviación. Agrega que la Asamblea debería encontrar allí motivo de aliento y extraer de esos éxitos previos las enseñanzas para tomar una actitud proactiva frente a la cultura de la seguridad de la aviación. Además, señala que la OACI tiene una importante función que desempeñar, tras lo cual manifiesta su total apoyo a que la Secretaría monte una «campaña mundial de la cultura de la seguridad de la aviación» como se propone en el párrafo c) de la nota WP/253, y sugiere que 2020 se declare *Año de la Cultura de la Seguridad de la Aviación*.

31. La delegación de Nigeria, cuyo Estado es uno de los copatrocinadores de las notas WP/253 y /328, se expresa en iguales términos en apoyo de esa propuesta. Reiterando que la cultura de la seguridad es un componente esencial de todo sistema efectivo de seguridad de la aviación, la delegación subraya que promoverla ayudará a contrarrestar las amenazas tanto internas como externas. Dado que su Estado es miembro de la CAFAC, la delegación de Nigeria respalda la WP/165 Revisión núm. 1 y pone de relieve que el cumplimiento de algunas obligaciones de control de calidad de la seguridad de la aviación se ha vuelto difícil para algunos Estados, por la insuficiencia de disposiciones reglamentarias, personal con la capacitación necesaria, y recursos materiales. Igualmente, se expresa a favor de la nota WP/405 (República Dominicana).



32. La delegación de Costa Rica menciona que la reciente auditoría USAP-CMA en su Estado planteó un importante desafío al que deberá hacer frente en los próximos años. Manifiesta su apoyo a la nota WP/165 Revisión núm. 1 (CAFAC) poniendo el acento en el párrafo 1.4, donde se cita la norma 3.4.7 ,a) del Anexo 17 que, entre las obligaciones de cada Estado contratante, dispone que "asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas e inspecciones de la seguridad esté capacitado para establecer normas apropiadas para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil". La delegación de Costa Rica reitera la importancia de que el personal afectado a tareas de seguridad de la aviación tenga la capacitación suficiente. Al dar su respaldo a la nota WP/405 (República Dominicana), afirma que la matriz de actividades de vigilancia estatal que allí se propone como modelo es una herramienta excelente para que los Estados refuercen sus actividades de vigilancia. De igual manera, respalda la nota WP/253 (Argentina y otros) referida a las campañas prácticas para transformar la cultura de la seguridad de la aviación.

33. Tras manifestar su apoyo a la nota WP/178 (Argentina y otros) y la nota W/328 (Singapur y otros), la delegación del Perú enfatiza la importancia de fomentar la conciencia de la seguridad operacional y construir una cultura en todos los organismos y dependencias mediante prácticas conducentes, tales como programas de capacitación, de modo de velar por la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación previstas en los NCASP.

34. La delegación de Suiza se manifiesta a favor de las tres notas relacionadas con la cultura de la seguridad de la aviación (WP/178, /253 y /328) y la nota referida al control de calidad de la seguridad de la aviación (WP/165 Revisión núm. 1) (CAFAC). Haciendo referencia a la nota WP/171 (Kazajstán) y la nota WP/355 (Federación de Rusia), señala que, si bien aprecia cabalmente la importancia capital del trabajo que desarrollan las oficinas regionales, en particular respecto de la implementación del GASeP, sigue considerando que la afectación de personal a las oficinas regionales debería quedar a criterio de la Secretaria General. La delegación de Suiza observa asimismo que el nivel de implementación del GASeP en cada región es un buen indicador de dónde hay más necesidad de asistencia.

35. La delegación de Argentina subraya que la cultura de la seguridad de la aviación no es sólo una buena estrategia, sino que constituye el único camino para alcanzar un sistema efectivo de seguridad de la aviación que sea capaz de prevenir y responder ante incidentes ilícitos en el ámbito local, regional e internacional. Por este motivo, es importante que se instaure una cultura de la seguridad de la aviación en todos los niveles y en todas las organizaciones que intervienen en la aviación civil, tal como se pone de manifiesto en las notas WP/178, /253 y /328, todas ellas copresentadas por la Argentina. La delegación de Argentina elogia y respalda la propuesta de la delegación del Reino Unido de declarar 2020 el *Año de la Cultura de la Seguridad de la Aviación* y subraya que se debería invitar no sólo a los Estados sino también a la industria y demás partes interesadas a conmemorar ese día.

36. En referencia a la nota WP/171 (Kazajstán) y la nota WP/355 (Federación de Rusia), la delegación de Argentina subraya que su Estado apoya categóricamente a las oficinas regionales de la OACI por la importante función que desempeñan al asistir a los Estados y colaborar con las reuniones de los grupos regionales, y sugiere que la Secretaría en la sede tenga una participación más activa en las reuniones de los grupos regionales para fomentar lazos más estrechos y que su labor sea más homogénea. Señala además que la Argentina apoya la nota WP/405 (República Dominicana) por considerar que el modelo de matriz de vigilancia estatal de la seguridad de la aviación que propone encapsula las mejores prácticas y procedimientos.

37. La delegación de Côte d'Ivoire, cuyo Estado es miembro de la CAFAC, expresa su total apoyo a la nota WP/165 Revisión núm. 1 referida control de calidad de la seguridad de la aviación, que es una de las cinco prioridades del GASeP. En tal sentido, señala que el control de calidad es actualmente un eslabón débil de la cadena de medidas que toman los Estados para mantener un sistema efectivo de seguridad de la aviación.

38. La delegación de Myanmar expresa un decidido respaldo a la nota WP/328 (Singapur y otros) subrayando que la creciente complejidad de las dificultades de seguridad de la aviación que se plantean a todos los Estados y partes interesadas justifica que todas las categorías de personal de otras dependencias y organismos que no intervienen en la seguridad de la aviación tengan como mínimo una apreciación y comprensión básica de su importancia y de los efectos de prevenir o reaccionar con eficacia frente a actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

39. La delegación de la República Democrática del Congo se suma a otras delegaciones para respaldar todos los avances logrados en materia de seguridad de la aviación como resultado de las actividades efectivas de vigilancia estatal. Tras respaldar la nota WP/405 (República Dominicana), así como la nota WP/165 Revisión núm. 1 (CAFAC, de la cual su Estado es miembro), destaca la necesidad de dar prioridad al control de calidad de la seguridad de la aviación, dado que las auditorías USAP-CMA han revelado un bajo índice de implementación efectiva del Elemento Crítico 7 de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación (CE-7), que se relaciona con las obligaciones de control de calidad.

40. La delegación de Panamá manifiesta su respaldo a la nota WP/405 (República Dominicana) y afirma que el modelo de matriz de actividades estatales de vigilancia que allí se propone puede constituir una referencia de gran utilidad para otros Estados que pretendan reforzar sus propias actividades de vigilancia.

41. La delegación de Singapur elogia y apoya la nota de estudio WP/165 Revisión núm. 1 (CAFAC), destacando que el control de calidad de la seguridad de la aviación y la rectificación de las deficiencias detectadas son aspectos críticos para elevar el grado de cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación de la OACI. Además, dan sostenibilidad a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación prácticas y eficaces. La delegación de Singapur da también su apoyo a las notas WP/178 y /253 (Argentina y otros) sobre la promoción de la cultura de la seguridad, por entender que una cultura sólida en este aspecto es sin duda un pilar crítico para la construcción de un buen régimen de control de calidad de la seguridad de la aviación. Igualmente, se expresa a favor de la propuesta de la delegación del Reino Unido de declarar 2020 el *Año de la Cultura de la Seguridad de la Aviación*.

42. La delegación de Colombia destaca la necesidad de concertar esfuerzos entre todas las partes interesadas de la aviación para construir un sistema efectivo de seguridad de la aviación mundial, y expresa su apoyo a las notas de estudio WP/178 y /253 (Argentina y otros), y las notas WP/328 (Singapur y otros), WP/405 (República Dominicana) y WP/355 (Federación de Rusia), todas las cuales contribuyen al desarrollo de una cultura de la seguridad de la aviación.

43. La delegación de Cuba, a su vez, respalda las notas de estudio WP/178 y /405.

44. Tras sumar su apoyo a la nota WP/178, la delegación del Canadá destaca que para su Estado es importante que la participación en los procesos propuestos de intercambio de información sea voluntaria y no obligatoria; que se tengan en cuenta todos los aspectos de confidencialidad, protección de los datos, validación de las denuncias de incidentes, seguridad de sistemas y la capacidad de interferir con plataformas nacionales de notificación existentes; y que las medidas que se tomen se incluyan en las actividades de planificación y establecimiento de prioridades de la OACI en función de los riesgos.

45. La delegación de la República Unida de Tanzania, cuyo Estado es miembro de la CAFAC, apoya la nota WP/165 Revisión núm. 1 y pone de relieve que, puesto que el control de calidad es un componente crítico de los sistemas de seguridad de la aviación, es importante que los Estados establezcan mecanismos adecuados para llevarla a la práctica. Igualmente, respalda las notas WP/253 (Argentina y otros), WP/328 (Singapur y otros), y WP/405 (República Dominicana).

46. La delegación de Papúa Nueva Guinea expresa su apoyo a todas las notas de estudio relacionadas con la promoción de la cultura de la seguridad, y señala que debería darse más atención al personal y las dependencias u organismos ajenos a la seguridad de la aviación que intervienen en el ecosistema de la aviación civil. Pone de relieve que el fomento de la cultura de la seguridad de la aviación debería estar incorporado en la capacitación de las tripulaciones de aire y tierra.

47. La persona observadora de la CANSO afirma que la seguridad de la aviación es responsabilidad de todas y todos, y manifiesta su acuerdo con la propuesta de la nota WP/328 (Singapur y otros) de que la Asamblea aliente a los Estados y las organizaciones de la industria a reforzar la coordinación y trabajar para sensibilizar sobre la seguridad de la aviación en todas las entidades dentro de sus ecosistemas de aviación civil, incluidos los organismos ajenos a la seguridad de la aviación, en concordancia con las nuevas disposiciones del GASEP que prevén la vigilancia permanente en la seguridad de la aviación.

48. A modo de resumen de las deliberaciones sobre la **cultura de la seguridad de la aviación**, el presidente manifiesta que, en vista de la segunda prioridad del GASEP de desarrollar una cultura y capacidades humanas de seguridad de la aviación, el Comité Ejecutivo coincide en que establecer una cultura de la seguridad de la aviación robusta e integral es imperativo para poder aplicar y sostener medidas efectivas de seguridad de la aviación en el largo plazo. Los factores humanos son un elemento vital para atenuar las amenazas a la aviación civil. Promover una cultura de seguridad positiva educa al personal acerca de las amenazas a la seguridad de la aviación y sus repercusiones, y ayuda a mitigar las amenazas tanto internas como externas, lo que permite pensar y actuar de una manera más conscientes del punto de vista la seguridad, así como detectar y denunciar conductas o actividades preocupantes. A su vez, esta cultura hace que todo el personal del sector de la aviación civil sienta que tiene una labor esencial que cumplir dentro del régimen de seguridad de la aviación. El Comité Ejecutivo reconoce que, para lograr implantar una cultura de seguridad, las partes interesadas deben promover la seguridad de la aviación en todas las entidades que participan en la aviación civil, apoyando así las iniciativas planteadas por varios Estados miembros, que alientan a los Estados y a las organizaciones de la industria a formular programas de cultura y sensibilización en materia de seguridad para todas las partes interesadas de la aviación civil. Además, la creación de la cultura de seguridad también requiere del apoyo y la conducción de la administración superior con el propósito de incorporar los principios de seguridad de la aviación en todos los aspectos de las operaciones aeroportuarias.

49. El Comité Ejecutivo reconoce que el apoyo político a la cultura de seguridad de la aviación debe traducirse en acciones prácticas y acoge con beneplácito las diversas iniciativas informadas por los Estados miembros para la formulación y realización de campañas prácticas sobre concientización acerca de la seguridad. Partiendo de la recomendación de la HLCAS/2, donde se hace un llamado a los Estados y la industria a que tomen medidas prácticas para la formulación de programas sobre cultura de la seguridad, tales como campañas de alto perfil, el Comité Ejecutivo apoya la creación de folletos, afiches, talleres, sesiones informativas y volantes, entre otros mecanismos de divulgación dirigida a que se tenga conciencia sobre la seguridad de la aviación en todas las operaciones de aviación civil. Además, el Comité Ejecutivo toma nota de la importancia de las herramientas prácticas para informar sobre los incidentes de seguridad y la impartición periódica de cursos de concientización sobre la seguridad, tal y como ha sido presentado por los Estados y la industria. El Comité Ejecutivo pide que la OACI continúe trabajando en la creación de herramientas para elevar el nivel de conciencia y de cultura sobre seguridad, haciendo de ello una prioridad y declarando el año 2020 como "*Año de la Cultura de la Seguridad*".

50. El presidente resume seguidamente las deliberaciones sobre las **actividades de vigilancia a cargo de los Estados** indicando que el Comité Ejecutivo destaca la importancia crítica del control de la calidad para la sostenibilidad de la seguridad de la aviación. Dadas las mejoras requeridas en el área de control de la calidad, tal como se indica en las auditorías del USAP-CMA, existe un amplio consenso entre las delegaciones de que debería alentarse a los Estados a dar prioridad a la afectación de recursos suficientes y a establecer la debida organización a fin de garantizar el correcto desarrollo de las actividades de control de la calidad.

51. Asimismo, el Comité Ejecutivo toma nota de la necesidad de asistir a los Estados en la determinación de la prioridad y la frecuencia de las actividades de vigilancia, y recomienda que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación considere incluir en su programa de trabajo la elaboración de textos de orientación sobre este asunto.

52. Resumiendo las deliberaciones sobre **fortalecimiento de la implementación regional**, el presidente señala que el Comité Ejecutivo reconoce la función importante que desempeñan las oficinas regionales en la implementación tanto del Anexo 9 – *Facilitación* como del Anexo 17 – *Seguridad*, el GASeP, los planes de medidas correctivas, las misiones de asistencia en materia de facilitación, el apoyo a las reuniones de los grupos regionales y la ayuda para atender otras cuestiones específicas de cada región de la OACI. Respecto a la dotación de personal de esas oficinas regionales, el Comité Ejecutivo determina que debería basarse en las necesidades y deja la cuestión a la discreción de la Secretaria General, quien tomará en cuenta los niveles de implementación en las regiones.

### ***Resoluciones propuestas a la Asamblea***

53. El subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación (DD/ASF) presenta la nota WP/27, en la que el Consejo propone revisar la Resolución A39-18: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* para reflejar las novedades acaecidas en materia de seguridad de la aviación desde la última Asamblea en 2016 y trazar la orientación de las políticas en la materia para los Estados miembros y la OACI en el próximo trienio.

54. Se toma nota de la presentación de la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 (*Declaration on Aviation Security*) por Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Líbano, México, Nigeria, Qatar, Singapur, y Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y de los demás Estados miembros de la CEAC.

### **Deliberaciones**

55. La delegación de Arabia Saudita expresa su apoyo a la propuesta de texto actualizado de la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (WP/27) y señala a la atención la tercera cláusula preambular del apéndice A (Criterios generales), que destaca que el carácter evolutivo de la amenaza de actos terroristas, incluyendo la amenaza que plantean los sistemas portátiles de defensa antiaérea y los ataques con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y otros actos de interferencia ilícita en la aviación civil, entre otras, "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," y la cláusula dispositiva 1, donde la Asamblea "condena enérgicamente todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, donde quiera que se cometa, quienquiera que sea el autor y cualquiera que sea el motivo por el que lo ejecute". Seguidamente, pone de relieve la necesidad de que los Estados pasen a la acción tanto en forma individual como en cooperación unos con otros para combatir tales actos de interferencia ilícita, en particular los que se cometen contra aeródromos utilizando misiles tierra-aire y RPAS (drones).

56. La delegación del Reino Unido suma su apoyo a la propuesta de declaración consolidada, la cual sienta las bases para seguir trabajando en el ámbito de la seguridad de la aviación. Si bien observa que su texto logra reflejar el estado de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación y cuenta con la ventaja de ser más corto y fácil de leer que la Resolución A39-18, considera que su redacción podría mejorarse más aún para que gane en claridad y actualidad. En consecuencia, sugiere que la Asamblea recomiende al Consejo encomendar esa tarea al Grupo Experto AVSEC en anticipación del 41º periodo de sesiones de la Asamblea en 2022.

57. La delegación del Reino Unido señala asimismo a la atención el texto de una nueva declaración sobre seguridad de la aviación que se propone en la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 copresentada por su Estado. Al respecto, destaca que esta es una buena oportunidad para que la Asamblea dicte una nueva declaración por los siguientes motivos: 1) se ha logrado mucho en los últimos tres años, desde la primera resolución sobre seguridad de la aviación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas [Resolución 2309 (2016)], pasando por la rápida elaboración del GAsEP hasta las propuestas positivas que se acordarán en esta Asamblea; 2) la declaración vigente, que se adoptó en el 37º período de sesiones de la Asamblea en 2010 y que se presenta en la nota WP/27 después de la propuesta de revisión de la declaración consolidada, se ha tornado obsoleta y no refleja la situación actual. En vista de la importancia de la seguridad de la aviación, se hace necesario que los mensajes que transmita la OACI se mantengan al día y reflejen la situación actual; y 3) aprovechando el impulso del GAsEP, resulta oportuno renovar el llamamiento a los Estados de redoblar sus esfuerzos en relación con la seguridad de la aviación a fin de respaldar la iniciativa NCLB. En suma, la Asamblea tiene ante sí la oportunidad de dar un respaldo público al accionar de la OACI en seguridad de la aviación que no debería desaprovecharse. La delegación del Reino Unido sugiere que la mejor forma de avanzar al respecto es constituir un grupo reducido que trabaje en la redacción final de una nueva declaración sobre seguridad de la aviación para presentarla a la consideración de la Asamblea en la segunda semana, tomando en cuenta los comentarios de las delegaciones. Manifiesta la esperanza de que la Asamblea pueda contar entre sus logros la adopción de esta nueva declaración.

58. La delegación de Nueva Zelandia toma nota de los sensibles avances de la OACI y de la comunidad de la aviación en relación con la seguridad de la aviación en los últimos tres años y coincide en que debería adoptarse la nueva declaración sobre seguridad de la aviación que se propone en la nota WP/528 Revisión núm. 1. Tras afirmar que es importante que se dicte una nueva declaración que haga referencia a las nuevas realidades y dificultades en la seguridad de la aviación mundial y que anime a actuar más decididamente para fortalecer la cooperación internacional frente a las amenazas a la aviación civil, manifiesta que Nueva Zelandia está dispuesta a trabajar en el texto de tal declaración como sugiere la delegación del Reino Unido.

59. La delegación de Italia, cuyo Estado es copresentador de la nota WP/528 Revisión núm. 1, recomienda categóricamente que la Asamblea adopte una nueva declaración en la misma vena de lo propuesto por la delegación del Reino Unido. Observa que una tal declaración servirá para destacar y poner en primer plano muchos temas del ámbito de la seguridad de la aviación, y en particular para reconocer la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo trabajando con más énfasis en el logro de los objetivos del GAsEP y redoblando los esfuerzos de los Estados, la industria y quienes desempeñan papeles clave en la cadena de la seguridad para dar respuesta a las amenazas y riesgos de seguridad en la aviación.

60. La delegación de Argentina se manifiesta enfáticamente a favor de las intervenciones de la delegación del Reino Unido y las delegaciones de Nueva Zelandia e Italia.

61. La delegación de China manifiesta su apoyo a la declaración consolidada propuesta en la nota WP/27, enfatizando que debería establecerse un sistema de gestión de la seguridad de la aviación siguiendo los parámetros del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) previsto en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) e incorporarse en el GAsEP, para poder hacer frente de forma integral a las amenazas y riesgos de seguridad en la aviación civil. Considera que este nuevo elemento también debería incorporarse en la declaración consolidada.

62. La delegación de Estados Unidos respalda la intervención de la delegación del Reino Unido, en particular en lo relativo a encomendar al Grupo Experto AVSEC el análisis integral del texto de la declaración consolidada antes de la próxima Asamblea. Coincide en que es hora de actualizar la declaración vigente sobre seguridad de la aviación y se manifiesta a favor de establecer un grupo reducido para examinar el texto presentado en la nota WP/528 Revisión núm. 1, agregando que Estados Unidos está dispuesto a participar.

63. La delegación del Canadá comparte esta postura e indica que su Estado también desea participar en ese grupo.

64. El Comité Ejecutivo acepta la propuesta que formula el director de Transporte Aéreo (D/ATB) de conformar un grupo de redacción de "amigas y amigos del presidente" bajo la presidencia de la segunda vicepresidenta, Sra. Poppy Khoza (Sudáfrica), para que refine el texto de la *Declaración sobre seguridad de la aviación* que figura en la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 que sustituirá el texto de la declaración vigente adoptada por la Asamblea en el 37º período de sesiones en 2010.

65. El presidente anuncia que suspende su resumen de las deliberaciones sobre la nota WP/27 a la espera de que el Comité Ejecutivo considere el informe del grupo de redacción.

### **Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de Observación Continua**

66. El Comité Ejecutivo pasa a considerar la cuestión 13, que comprende la ejecución de los programas de auditoría por el Enfoque de Observación Continua (CMA) de la OACI, la evolución del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP), y el informe del examen del alcance y la metodología del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA), que se documentan en tres notas de estudio principales presentadas por el Consejo (WP/23, /11 y /32) y otras notas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

#### ***Ejecución de los programas de auditoría de la OACI por el enfoque de observación continua (CMA)***

67. El subdirector de Observación y Vigilancia (DD/MO) presenta la nota WP/23, en la cual el Consejo informa sobre la ejecución general del CMA del USOAP y el USAP-CMA, haciendo referencia asimismo a las novedades destacadas desde la última Asamblea en 2016. Respecto del CMA del USOAP, indica que el apéndice A de la nota contiene información detallada sobre las actividades y novedades ocurridas durante el trienio 2016-2018. La nota destaca que las actividades del USOAP desarrolladas durante el período informado comprendieron 36 auditorías, 53 misiones coordinadas de validación (ICVM), cinco evaluaciones de la implementación del programa estatal de seguridad operacional (SSPIA) y 62 actividades de validación *ex situ*. De estas actividades surge un índice promedio de implementación efectiva (EI) mundial de 67,68 % al 31 de diciembre de 2018, que se presenta discriminado por área de auditoría y elemento crítico en la figuras A-1 y A-2. El subdirector explica que el apéndice C de la nota reseña una serie de deficiencias críticas y dificultades de vigilancia de la seguridad operacional y de investigación de accidentes e incidentes detectadas en las actividades de CMA del USOAP. Además, la nota refiere que durante el período informado la OACI detectó una nueva preocupación significativa de seguridad operacional (SSC) en un Estado, y que otros nueve Estados resolvieron las suyas.

68. La nota WP/23 destaca además que, en cumplimiento de la decisión tomada en el 39º período de sesiones de la Asamblea, el Grupo Experto para el Examen Estructurado del CMA del USOAP (GEUSR) finalizó su examen independiente de dicho programa y formuló 37 recomendaciones que se presentaron al Consejo y fueron aprobadas (C-DEC 214/5) y posteriormente aceptadas por la

13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13). Por recomendación de la AN-Conf/13, el Consejo de la OACI estableció el Grupo Asesor Ad Hoc para el CMA del USOAP (USOAP-AG) a fin de brindar asesoramiento sobre cómo acrecentar la eficiencia del programa. Para contribuir al trabajo de estos dos grupos, la OACI ha emprendido mejoras de organización interna. Los detalles sobre la evolución del CMA del USOAP se presentan en la WP/11 del Consejo (véase el párrafo 80 a continuación).

69. La nota WP/23 destaca que durante el periodo informado el CMA del USOAP finalizó con éxito la auditoría de transición a la Norma ISO 9001:2015 sin que se formularan observaciones, y posteriormente puso en marcha un nuevo mecanismo para fortalecer la metodología de gestión de riesgos y mejorar la eficacia y la oportunidad en la mitigación de riesgos. Los datos recogidos a través del sistema de gestión de la calidad del CMA del USOAP indican que el índice general de satisfacción es superior al 90 % en los Estados que proporcionaron información sobre las actividades de CMA realizadas en los años 2016 a 2018.

70. Respecto del USAP-CMA, el subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación (DD/ASF) indica que el apéndice B de la nota contiene información detallada sobre las actividades y novedades ocurridas durante el trienio 2016-2018. Las actividades realizadas durante el período informado fueron 79 auditorías, siete misiones de validación, dos cursos de formación de personal de auditoría y siete seminarios regionales. La figura B-1 presenta en forma gráfica el nivel de sostenibilidad promedio mundial de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación por elemento crítico (CE), mientras que la figura B-1 grafica el nivel promedio de cumplimiento por área de auditoría. El índice de implementación efectiva promedio mundial es de 72,69 % al 31 de diciembre de 2018 y seguirá mejorando gracias a los esfuerzos que se realizan en forma permanente. Además, la nota refiere que durante el período informado la OACI detectó nuevas preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) en cinco Estados, y que otros tres Estados resolvieron las suyas. El apéndice D de la nota de estudio reseña una serie de deficiencias críticas y dificultades de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación.

71. En cumplimiento del apéndice E de la Resolución A39-18 de la Asamblea y las recomendaciones de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2), se conformó el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA (SSG) a fin de realizar un examen integral del alcance y la metodología del programa. El examen, sus recomendaciones, el plan de acción elaborado para aplicarlas y la información adicional sobre la evolución del USAP-CMA sobre la base de los resultados de la HLCAS/2 se presentan en la nota de estudio WP/32 (véase el párrafo 151 a continuación). Las recomendaciones aprobadas se pondrán en práctica en el trienio entrante.

72. La ruta WP/23 se refiere además a dos problemas del USAP-CMA detectados por la Oficina de Evaluación y Auditoría Interna (EAO) en la auditoría interna de la Sección de Auditoría de la Seguridad de la Aviación efectuada en 2018 (IA/2018/4). El primero es que más del 30 % de las auditorías previstas no se han llevado a cabo en 2016 y 2017, en gran medida por pedidos de aplazamiento de los Estados miembros. La Secretaría de la OACI regularmente trata de disuadir a los Estados de aplazar las auditorías previstas, y se ha incluido un texto a tal efecto en el texto revisado propuesto por el Consejo para la *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* (WP/27). El segundo problema que enfrenta el programa es que dos de las cinco jefaturas de equipo de las auditorías USAP-CMA están ocupadas por personal adscrito. La EAO señaló en su informe de auditoría interna que esta situación no es óptima, ya que el personal adscrito en principio tiene contrato por tiempo muy limitado (dos años) y requiere formación en el puesto de trabajo para poder desempeñar sus responsabilidades al frente de un equipo de auditoría. Para resolver este problema, se invita a la Asamblea a considerar la mejor forma de regularizar todos los puestos de jefatura de equipo dentro del programa de auditoría.

73. La nota de estudio WP/23 invita a la Asamblea a:
- a) tomar nota de los informes sobre la ejecución y las actividades del CMA del USOAP y el USAP-CMA;
  - b) instar a los Estados a que sigan participando plenamente en el CMA del USOAP y el CMA del USAP; y
  - c) alentar a los Estados a que sigan brindando su apoyo al CMA del USOAP y el USAP-CMA mediante la adscripción de personal experto a largo plazo y la participación en los cursos de instrucción y seminarios pertinentes.

### **Deliberaciones**

74. La delegación de Austria agradece el informe consolidado que se presenta en la nota WP/23 y alienta a que entre el CMA del USOAP y el USAP-CMA intercambien experiencias vividas durante la ejecución, así como las mejores prácticas y las enseñanzas extraídas para mejorar ambos programas de auditoría. Observando lo mucho que han aportado los Estados y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) al trabajo del GEUSR, subraya la necesidad de que la OACI saque el mayor provecho posible de ese esfuerzo.

75. El subdirector de Observación y Vigilancia coincide en la importancia de que se compartan los saberes adquiridos a lo largo de la ejecución de los programas, y en ese sentido destaca la publicación reciente del informe de resultados del CMA del USOAP correspondiente al período de tres años 2016-2018, que entre otras cosas ofrece información sobre las dificultades que atraviesan los Estados para responder correctamente las preguntas del protocolo en las ocho áreas de auditoría, algo que puede ser relevante para el USAP-CMA.

76. La delegación de Senegal felicita a la OACI por los resultados alcanzados con la implementación del CMA del USOAP y el USAP-CMA durante el último trienio como se describe en la nota WP/23. Sin embargo, señala que en su párrafo 2.2.6 se hace referencia a una inquietud relativa a la uniformidad de interpretación de las normas auditadas por el USAP-CMA utilizando las preguntas correspondientes del protocolo. Al respecto, afirma que es vital la interpretación uniforme de las normas para que los Estados puedan confiar en la metodología de auditoría del programa. Observa que para resolver ese problema se revisó el curso de capacitación de personal de auditoría en 2017 con la incorporación de un módulo detallado sobre la interpretación de las normas; se imparte instrucción de repaso durante el día de preparación de cada auditoría; y se agregaron notas adicionales y más orientación a las preguntas del protocolo para uso del personal de auditoría con el fin de lograr la uniformidad durante las auditorías USAP-CMA. La delegación de Senegal sugiere además que el SSG mejore los indicadores de desempeño en las preguntas del protocolo del USAP-CMA para minimizar la posibilidad de que el personal de auditoría interprete de manera diferente el nivel de implementación de las normas que auditan.

77. La delegación de China elogia los grandes avances logrados con el CMA del USOAP y manifiesta que su Estado sigue el programa atentamente y ha designado a una persona experta para participar en el USOAP-AG. El subdirector de Observación y Vigilancia agradece a China por el apoyo que brinda al CMA del USOAP.

78. La delegación del Perú respalda las medidas propuestas en la nota WP/23 en atención a la importancia de ejecutar los dos programas de auditoría.



79. El presidente resume las deliberaciones señalando que el Comité Ejecutivo toma nota con satisfacción de la ejecución del CMA del USOAP y del USAP-CMA durante el trienio 2016-2018, e insta a los Estados a mantener su pleno compromiso y apoyo a ambos programas de auditoría. El Comité Ejecutivo reconoce la coordinación entre ambos programas y pide que se refuercen entre ellos las sinergias y el intercambio de mejores prácticas y experiencias extraídas.

### ***Evolución del CMA del USOAP***

80. El subdirector de Observación y Vigilancia presenta la nota WP/11, en la cual el Consejo informa sobre la evolución del programa CMA del USOAP y propone actividades transformadoras. El programa se inició hace dos décadas y ha ido evolucionando, transformando lo que inicialmente fue un ciclo limitado de auditorías que evaluaban el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 1 – *Licencias al personal*, el Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, y el Anexo 8 – *Aeronavegabilidad* en un enfoque de observación continua y sistema global basado en la información, centrado en el riesgo y orientado a los resultados, que observa en forma permanente la vigilancia que ejerce el Estado sobre la seguridad operacional, sus medios de investigación de accidentes e incidentes de aviación, y la madurez en la ejecución de los programas estatales de seguridad operacional. El USOAP también efectúa la observación de las RSOO que tienen a su cargo responsabilidades de seguridad operacional delegadas por los Estados. El USOAP ejecuta diversas auditorías e intervenciones que validan los avances de los Estados en la resolución de las deficiencias detectadas.

81. La nota WP/11 informa sobre la evolución del CMA del USOAP con el impulso de tres líneas de acción principales: la ejecución de las recomendaciones del Grupo Experto para el Examen Estructurado del CMA del USOAP (GEUSR) establecido en cumplimiento de la decisión del 39º período de sesiones de la Asamblea; el trabajo encargado por la AN-Conf/13 que se encomendará al Grupo Asesor Ad Hoc para el CMA del USOAP (USOAP-AG) constituido recientemente; y las mejoras de organización interna emprendidas por la OACI en apoyo de estas iniciativas. Respecto de la primera línea de trabajo, la nota señala que la Secretaría, con el acuerdo del Consejo, elaboró un plan de acción detallado para poner en práctica las 37 recomendaciones del GEUSR (consolidadas en seis grupos) que concuerda con el calendario presentado en el apéndice B de la nota WP/11 para la evolución del CMA del USOAP. Para posibilitar su ejecución, la Secretaría General ha previsto recursos en el presupuesto del Programa Regular de la Organización para 2020-2022 que se presenta a la Asamblea para su aprobación. Asimismo, el CMA del USOAP ha dado prioridad a la ejecución de las recomendaciones del GEUSR que figuran en el grupo A: Revisión estructurada de las preguntas del protocolo (PQ) y el grupo B: Preguntas prioritarias del protocolo. En este sentido, el subdirector de Observación y Vigilancia se complace en informar al Comité Ejecutivo que la semana pasada la OACI concretó el primer hito de ese trabajo. Finalizada la revisión estructurada de las preguntas del protocolo y las preguntas prioritarias, se debe proceder a definir el conjunto inicial preliminar de preguntas del protocolo. El siguiente paso será la coordinación técnica de las preguntas. Se prevé que ese conjunto de preguntas del protocolo se publique en el marco en línea (OLF) del CMA del USOAP en julio de 2020 y que empiecen a aplicarse en las actividades del programa en enero de 2021.

82. Respecto de la segunda línea de trabajo, la nota destaca que el Consejo estableció recientemente el USOAP-AG para potenciar la evolución del programa más allá de las recomendaciones del GEUSR, eliminando duplicaciones y buscando sinergias para incrementar su eficiencia sin prescindir de las salvaguardias que garantizan la independencia, universalidad, normalización y aceptación mundial en la ejecución del programa. Se enviaron invitaciones a Estados miembros de la OACI y organizaciones internacionales seleccionadas para postular expertas y expertos para integrar el grupo asesor y la Secretaría se está empezando a recibir candidaturas.

83. Respecto de la tercera línea de trabajo, la nota WP/11 señala que con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR y los resultados del grupo asesor se iniciará el examen de los métodos de trabajo del USOAP. Atendiendo a los cambios tecnológicos y de las actividades de la aviación, las prácticas reglamentarias y los sistemas de gestión de la calidad en todo el mundo, y tras la certificación conforme a la norma ISO 9001, se prevé examinar los procesos y los sistemas de gestión junto con una adaptación permanente para seguir el ritmo de cambio de las condiciones operacionales. Estas mejoras de organización interna son necesarias para responder ante los cambios provocados por la evolución a largo plazo del programa y para cumplir mejor la misión y la visión de la OACI.

84. El subdirector de Observación y Vigilancia explica que los avances en estos tres frentes se tratarán en el Informe anual del Consejo y posiblemente en la conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) que se prevé celebrar en 2021.

85. La nota de estudio WP/11 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del estado de aplicación de las recomendaciones del GEUSR que se indica en la sección 2.2 de la nota de estudio;
- b) adoptar la resolución sobre el CMA del USOAP que figura en el apéndice A de la nota estudio en sustitución de la Resolución A37-5 de la Asamblea; y
- c) tomar nota de la labor futura encomendada por la AN-Conf/13, las mejoras de organización interna y el cronograma de evolución del CMA del USOAP que se indican en las secciones 2.3 y 2.4 y en el apéndice B de la nota estudio.

86. La delegación de Irlanda presenta la nota WP/114 (*CMA del USOAP pertinente, sólido y actualizado*) presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, y copatrocinada por Nueva Zelandia. La nota señala que el CMA del USOAP es uno de los programas de seguridad operacional de la aviación más importantes de la OACI, que permite que tanto la misma OACI como los Estados y las organizaciones regionales midan el cumplimiento de los SARPS y se formen una idea global de la situación. Recuerda que la AN-Conf/13 recomendó que la OACI vele por que el CMA del USOAP se mantenga sólido, pertinente y actualizado para que pueda brindar información relevante, creíble y actual que tenga utilidad práctica. La AN-Conf/13 señaló que el CMA del USOAP debería tener prioridad de desarrollo y recursos y formuló varias recomendaciones de mejora, mencionando particularmente el trabajo realizado por el GEUSR. En consecuencia, se debería dar prioridad a llevar a la práctica las recomendaciones del GEUSR, como se señala en la nota WP/133 presentada por Australia y Nueva Zelandia y copatrocinada por Finlandia, Singapur y Reino Unido en nombre de la UE y sus Estados miembros. Debería considerarse igualmente la necesidad de mejorar el programa en el mediano y en el largo plazo más allá de las recomendaciones del GEUSR en aspectos tales como bases de datos, planificación, indicadores, instrucción y competencia del personal, interfaces con otros programas, uso eficiente de los recursos, técnicas y métodos de auditoría aplicados, y mejora de las herramientas tecnológicas, en particular el marco en línea.

87. En relación con la evolución del CMA del USOAP, los presentadores y copatrocinadores de la nota WP/114 señalan asimismo a la atención la nota de información WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme -- Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) ensued from the introduction of Annex 19 -- Safety Management*] presentada por la República de Corea, en particular la propuesta de que se emprenda una adecuada evaluación de la implementación de los programas estatales de seguridad operacional, por considerar esencial que se proceda a fusionar dentro del CMA del USOAP la evaluación del programa de seguridad operacional y el sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado.

88. La nota de estudio WP/114 invita a la Asamblea a:

- a) asegurarse de que la evolución del CMA del USOAP permita proporcionar información más pertinente, sólida, precisa y actualizada, y que su gestión se base en los riesgos;
- b) reconocer que el CMA del USOAP debería continuarse y reforzarse para que evolucione hacia un sistema dinámico, con capacidad de respuesta, basado en los riesgos y sólido;
- c) recomendar que en el marco de la futura evolución se sometan a examen aspectos tales como las bases de datos y la planificación, indicadores, instrucción y competencias del personal, intercambio de ideas (“fertilización cruzada”), interfaces con otros programas, utilización eficaz de los recursos de la OACI y los Estados miembros, técnicas y métodos de auditoría aplicados y mejoras de las herramientas tecnológicas, especialmente el marco en línea del CMA del USOAP;
- d) instar a todos los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales y regionales a que presten su apoyo a la OACI para mejorar el CMA del USOAP;
- e) encargar al Consejo que conceda prioridad al trabajo relativo a la evolución del CMA del USOAP y se asegure de que se asignen al programa recursos humanos y financieros adecuados;

Encargar a la Secretaria General de la OACI:

- f) llevar a la práctica las recomendaciones de la AN-Conf/13, en particular aquellas que se refieren a la futura evolución del CMA del USOAP; y
- g) seguir velando por la gestión y la ejecución efectivas y eficientes del programa.

89. En consonancia con las medidas citadas, los presentadores y el copatrocinador de la nota WP/114 sugieren que en la resolución de la Asamblea sobre el CMA del USOAP que se propone en el apéndice A de WP/11 se reflejen las siguientes acciones: i) que la OACI dé prioridad a trabajar en la evolución del CMA del USOAP y disponga los recursos humanos y materiales necesarios para el programa; ii) que la Secretaría ejecute las mejoras de organización interna que se requieran para gestionar correctamente los cambios provocados por la evolución a largo plazo del programa siguiendo las recomendaciones de la AN-Conf/13; y iii) que la Secretaría evite duplicaciones y busque sinergias para acrecentar la eficiencia del programa.

90. La delegación de Australia presenta la nota WP/133, presentada por su Estado y Nueva Zelandia con el copatrocinio de Singapur, el Reino Unido y Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros. La nota manifiesta apoyo a las iniciativas de la OACI para mejorar y simplificar la metodología del CMA del USOAP y sus herramientas y procesos a fin de fomentar la participación sostenida y efectiva de los Estados miembros en el programa. Esto incluye la creación del USOAP-AG y la elaboración de un plan de acción de alto nivel para favorecer la evolución del programa a lo largo del próximo trienio. En igual sentido, la nota señala que la ejecución de las recomendaciones de la AN-Conf/13 y el GEUSR traería alivio a los Estados miembros, al reducir el esfuerzo administrativo que demandan las auditorías, ICVM y validaciones *ex situ* de la OACI, lo que es de particular beneficio para aquellos Estados miembros con sistemas de aviación más pequeños y los que están preparándose para actividades de auditoría en ciernes, a fin de mejorar la gobernanza de seguridad operacional y el desempeño del sistema.

91. La nota de estudio WP/133 invita a la Asamblea a:
- a) recomendar, de conformidad con los resultados de la AN-Conf/13, que la OACI continúe esforzándose por agilizar la aplicación de las recomendaciones del GEUSR para beneficio mutuo de los Estados miembros y de la OACI, dando prioridad a las recomendaciones del grupo A: Revisión estructurada de las preguntas del protocolo (PQ); y del grupo B: Preguntas prioritarias del protocolo; y
  - b) recomendar que este trabajo se base en un plan de ejecución detallado que abarque cada una de las principales líneas de trabajo y los elementos de política clave, y se pongan a disposición recursos humanos y financieros adecuados.
92. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/324 (*Mejoramiento de las preguntas del protocolo del Programa USOAP*) en la que su Estado reconoce y respalda las recomendaciones del GEUSR que ha validado el Consejo y que se presentan en la nota WP/11, y a su vez propone otras mejoras del protocolo de preguntas que la OACI utiliza para evaluar el cumplimiento de los Estados con los SARPS en el marco del CMA del USOAP.
93. La nota de estudio WP/324 invita a la Asamblea a:
- a) recomendar a la OACI que mejore su evaluación del nivel de cumplimiento de los Estados cerciorándose de que las preguntas del protocolo se basen en los objetivos a alcanzar en lugar de ser de naturaleza prescriptiva;
  - b) recomendar a la OACI que comunique las PQ a los Estados para someterlas a consulta previamente a su adopción, como parte del mejoramiento de la calidad. Dicha consulta se puede realizar mediante el proceso de comunicaciones a los Estados; y
  - c) solicitar a la OACI que logre una mejor sinergia entre coordinaciones nacionales de observación continua (NCCM) estableciendo una red en línea conformada por estas personas expertas que facilite el intercambio de datos y la posibilidad de compartirlos con otras partes.
94. La delegación del Brasil presenta la nota WP/326 (*Programa de preparación para el CMA del USOAP*) que describe la experiencia de su Estado con el establecimiento de un programa de preparación para el CMA del USOAP dentro del ámbito de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y los beneficios que pueden derivarse de realizar simulaciones de auditoría del CMA del USOAP. Estas iniciativas aumentan la conciencia sobre el nivel de seguridad operacional, haciendo gradualmente más seguro el sistema de aviación civil del Estado. La nota destaca las ventajas de las metodologías de evaluación independiente entre pares y de autoevaluación que pueden ayudar a los Estados a tener una visión actualizada de su nivel real de implementación efectiva, sin que con esto se sustituyan las auditorías realizadas en el marco del CMA del USOAP, sino dando la oportunidad a los Estados de cooperar entre sí e intercambiar conocimientos y experiencias, contribuyendo a evitar que sus sistemas de aviación civil se degraden a un nivel inseguro.
95. La nota de estudio WP/326 invita a la Asamblea a:
- a) reconocer las ventajas de la autoevaluación y la evaluación entre pares de las áreas que se auditan en el CMA del USOAP, reconociendo que el programa de preparación para las auditorías con sus resultados constituye una metodología proactiva para prevenir la degradación del nivel de seguridad operacional de los Estados;

- b) solicitar a la Comisión de Aeronavegación que estudie posibles directrices para orientar a los Estados miembros en el desarrollo de su programa de preparación para la auditoría CMA del USOAP; y
- c) alentar a los Estados miembros a que apoyen la realización de auditorías de CMA del USOAP simuladas.

96. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/337 (*Establecimiento de un porcentaje mínimo de aeródromos certificados para establecer como satisfactorios los protocolos relativos a la certificación de aeródromos*) en la que su Estado considera injusto que un Estado reciba la calificación de no satisfactorio para todas las preguntas del protocolo relativas a la certificación de aeródromos hasta tanto todos estén certificados, a pesar de que se haya sometido a una auditoría del CMA del USOAP, auditorías de la seguridad operacional, ICVM o actividades de validación *ex situ* y haya demostrado que cuenta con una entidad separada de vigilancia de la seguridad operacional, un mecanismo bien definido de vigilancia de la seguridad operacional, un sistema de reglamentación para la certificación de aeródromos con circulares de asesoramiento, procesos y procedimientos para la certificación de aeródromos, y además haya certificado ya un porcentaje considerable de aeródromos. La República Dominicana puntualiza que en cualquiera de estas actividades el equipo de auditoría CMA del USOAP tendría la posibilidad de examinar uno o varios procesos de certificación que le permitirían comprobar si los reglamentos y procesos han sido aplicados de manera correcta, y que dichos aeródromos cumplen con las normas y métodos recomendados por la Organización, aun cuando le quede algún aeródromo por certificar.

97. La nota de estudio WP/337 invita a la Asamblea a:

- a) valorar la información que se presenta en la nota;
- b) valorar el esfuerzo de los Estados para dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados (SARPS);
- c) solicitar el establecimiento de un porcentaje mínimo de aeródromos certificados para establecer como satisfactorios los protocolos relativos a la certificación de aeródromos; y
- d) recomendar cualquier acción adicional que se considere pertinente.

98. La delegación de Qatar presenta la nota WP/433 (*Auditorías específicas del sistema de investigación de accidentes y presentación de resultados independiente de los informes sobre otras áreas del USOAP*), en la que se destaca que el CMA del USOAP ayuda a los Estados a detectar las fortalezas y las áreas que deben mejorar en su sistema de vigilancia de la seguridad operacional, y da tanto a la OACI como a los Estados una visión global, parámetros de referencia y evaluaciones detalladas que facilitan las actividades y decisiones nacionales, regionales y mundiales. La auditoría del CMA del USOAP evalúa el sistema de seguridad operacional de la aviación civil del Estado, enfocándose principalmente en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la administración de aviación civil y en la organización de la investigación de accidentes (AIG), que la OACI exige que sea totalmente independiente. No obstante, los resultados del área de AIG se presentan junto con los de vigilancia de la seguridad operacional y se combinan para calcular un puntaje global de implementación efectiva (EI). Qatar puntualiza en la nota que al combinar los resultados se hace menos claro el desempeño de cada entidad independiente y más difícil utilizar los resultados combinados para trabajar en las fortalezas y debilidades de cada entidad. Un puntaje alto que se logra principalmente gracias a la implementación efectiva en vigilancia de la seguridad operacional puede ocultar el hecho de que en AIG a nivel global el puntaje sea bajo, y que por lo tanto requiere la atención especial de la OACI. Qatar considera que una auditoría independiente y un informe separado de los resultados en el área de AIG reflejarían mejor la situación y la necesidad de atención

específica y de medidas adecuadas para desarrollar la entidad encargada de las investigaciones de accidentes de aviación de modo de hacerla efectivamente independiente. También serviría para poner de relieve la importancia de contar con resultados completos de investigaciones independientes para poder mejorar la seguridad operacional.

99. La nota de estudio WP/433 invita a la Asamblea a pedir que el Consejo disponga que:
- a) las auditorías de los sistemas de investigación de accidentes que efectúa la OACI se realicen independientemente de otras áreas del CMA del USOAP; y
  - b) los resultados estadísticos de AIG se presenten separadamente de los resultados de las otras áreas que se auditan en el CMA del USOAP.

100. La delegación del Perú procede a presentar las notas WP/438, /439, /448 y /463. En la nota WP/438 (*Rendimiento de la Región SAM en materia de seguridad operacional y en el marco del CMA del USOAP*), presentada por Perú y apoyada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), se describe la forma en que la Región SAM actualizó su plan de seguridad operacional para conformarlo con la edición 2020-2022 del GASP. La nota describe los avances logrados hasta la fecha y el establecimiento de objetivos, metas, indicadores y métricas para su evaluación, con el propósito de continuar con el proceso de mejora continua de la seguridad operacional, coordinando e integrando a los diferentes estamentos estatales y de la industria y velando por el cumplimiento de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás*.

101. La nota de estudio WP/438 invita a la Asamblea a:
- a) tomar nota de lo expuesto en la nota de estudio;
  - b) continuar apoyando este tipo de iniciativas regionales, que requieren la participación activa de las oficinas regionales; y
  - c) evaluar mecanismos alternativos de medición de la implementación efectiva para que los resultados se encuentren más actualizados en el tiempo una vez que los Estados han cumplido sus planes de acción.

102. La nota de estudio WP/439 (*Requisitos de competencia de las entidades delegadas*), copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), presenta una propuesta de normalización de los criterios que utiliza el personal de auditoría de la aeronavegabilidad del CMA del USOAP que tiene a su cargo examinar las calificaciones y experiencia del personal de inspección de aeronavegabilidad que recibe delegación en virtud de un acuerdo firmado por un Estado con otros Estados de su región. La nota invita a la Asamblea a procurar que el personal de auditoría USOAP mantenga criterios normalizados y objetivos en el tratamiento de preguntas similares del protocolo, tomando en cuenta todos los sustentos brindados por el Estado, así como el impacto que podría generar en la organización regional de vigilancia de la seguridad operacional.

103. La nota WP/448 (*Propuesta del Estado peruano de examen posterior en las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional – USOAP*), copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), presenta la experiencia adquirida por el Perú en las distintas actividades del CMA del USOAP, en particular la ICVM que la OACI efectuó en agosto de 2018.

104. La nota de estudio WP/448 invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia del CMA del USOAP más allá del proceso de auditoría en sí, especialmente en la fase post auditoría, debiendo significar mejoras en la seguridad operacional para los Estados;
- b) que la OACI proponga un mecanismo que permita evaluar la eficiencia de las auditorías USOAP, cumpliendo el principal objetivo de incrementar los niveles de seguridad operacional;
- c) que la OACI proponga un mecanismo que permita identificar las mejoras logradas por los Estados en la seguridad operacional gracias a las auditorías USOAP; y
- d) que la OACI notifique a los Estados la implementación de dicho mecanismo e informe los resultados del examen realizado.

105. La nota WP/463 (*Inicio del ciclo de auditorías basadas en las PQ SSP/SMS*) presentada con el apoyo de Estados miembros de la Región SAM y Estados miembros de la CLAC, presenta las observaciones que se han encontrado al completar el cuestionario para el análisis de brechas en la aplicación iSTARS y durante el desarrollo de las PQ para la implementación del SSP con referencia a la cuarta edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859), en ocasión del inicio del ciclo de auditorías.

106. La nota de estudio WP/463 invita a la Asamblea a:

- a) proponer que la OACI reestructure el cuestionario de análisis de brechas del iSTARS y las PQ del SSP de tal manera que estén asociados, permitiendo que al efectuar el análisis de brechas se aborden las PQ para la implementación del SSP y se evite así un doble trabajo; y
- b) proponer a la OACI la elaboración de una guía que permita facilitar el desarrollo de las PQ del SSP con referencias de orientación más específicas para precisar las acciones que el Estado debe realizar, evitando que se adopten criterios subjetivos al definir las evidencias necesarias para cerrar una PQ.

107. La delegación de Venezuela (República Bolivariana de) presenta la nota WP/259 [*Seguimiento y control de los sucesos de aviación ATS y trabajos aéreos (aviación agrícola) presentados en ECCAIRS, en contribución a las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional - USOAP*] y la nota WP/440 (*Sostenibilidad de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional como objetivo de los Estados y del CMA del USOAP*). En WP/259 se reflejan las experiencias de Venezuela (República Bolivariana de) mediante la aplicación del CMA del USOAP, tomando como punto de partida las auditorías efectuadas desde el año 2009 hasta la ICVM en 2013. La nota de estudio presenta mejoras para el fortalecimiento del mencionado proceso de verificación y cumplimiento de los SARPS, acercando los resultados en materia de investigación de los sucesos ATS y de trabajos aéreos (agrícolas) a la realidad de los Estados, y para orientar de manera inmediata y directa las acciones a tomar para el levantamiento de

las observaciones de las auditorías en lo referente al cumplimiento y tratamiento de las PQ, así como el impacto que podría generar en las RSOO para resolver las deficiencias de seguridad operacional en los Estados que las conforman.

108. La nota WP/259 invita a la Asamblea a reconocer la importancia del seguimiento y control de los sucesos de aviación ATS y de trabajos aéreos (aviación agrícola) con la utilización de la plataforma del Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Información de Incidentes Aéreos (ECCAIRS), como contribución con el CMA del USOAP más allá del proceso de auditoría, debiendo significar mejoras en los niveles de seguridad operacional de los Estados.

109. La nota WP/440, copatrocinada por Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay, refiere los retos y estrategias para la sostenibilidad de los sistemas estatales de supervisión de la seguridad operacional integrados en los programas estatales de seguridad operacional a ser considerados en el desarrollo de estrategias globales de mejora de la seguridad operacional para que, de esta forma, se apoyen en los resultados favorables de la implementación efectiva del USOAP y contribuyan a alcanzar las metas de implementación efectiva de los programas estatales de seguridad operacional en el GASP.

110. La nota de estudio WP/440 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que allí se ofrece; y
- b) tomar en cuenta esas consideraciones para el desarrollo y aplicación de las estrategias del GASP y actividades para su implementación efectiva.

111. Se toma nota de la presentación de las siguientes notas de información: WP/435 (*Establishment of working groups to support USOAP CMA activities*) presentada por Bolivia (Estado Plurinacional de) con el apoyo de Estados miembros de la Región SAM y de Estados miembros de la CLAC; y WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 – Safety Management*] presentada por la República de Corea.

## **Deliberaciones**

112. El subdirector de Observación y Vigilancia ofrece aclaraciones e información adicional respecto de algunas de las medidas que se proponen en las notas de estudio presentadas. En relación con la nota WP/114 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, con el copatrocinio de Nueva Zelandia), subraya que ya se está trabajando en algunas de las áreas de interés para la evolución del CMA del USOAP con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR y las mejoras de organización interna, que comprenden la planificación de actividades, indicadores e instrucción, así como el marco en línea del CMA del USOAP, bases de datos y herramientas. Las áreas que no se están atendiendo, como la fertilización cruzada y las interfaces con otros programas, se derivarán al USOAP-AG para su consideración.

113. Respecto de la nota WP/133 (Australia y Nueva Zelandia con el copatrocinio de Singapur, Reino Unido y Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros), el subdirector de Observación y Vigilancia señala que la Secretaría ha elaborado un plan de acción detallado siguiendo el calendario de evolución del CMA del USOAP del apéndice B de WP/11 (Consejo) que aborda cada grupo de recomendaciones del GEUSR, y que su ejecución está reflejada en el proyecto de presupuesto de la Organización para 2020-2021-2022 (WP/34) que se ha presentado a la Asamblea para su aprobación.



114. Respecto de las medidas propuestas en la nota WP/324 (Emiratos Árabes Unidos), párrafos a) y c), el subdirector de Observación y Vigilancia indica que las propuestas de que las preguntas del protocolo sean objetivas en lugar de prescriptivas y de mejorar las sinergias entre las coordinaciones nacionales de observación continua se están tratando junto con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR, en particular las del grupo A: Revisión estructurada de las preguntas del protocolo, grupo B: Preguntas prioritarias del protocolo, grupo E: Instrucción y orientación, y grupo F: Fortalecimiento de las herramientas (marco en línea). Sobre la medida propuesta en el párrafo b), aclara que las preguntas del protocolo del CMA del USOAP son resultado de un proceso exhaustivo de elaboración realizado en amplia coordinación con la Secretaría para reflejar los objetivos de las disposiciones adoptadas sobre las cuales los Estados ya han sido consultados.

115. En relación con la medida propuesta en el párrafo b) de la nota WP/326 (Brasil), el subdirector de Observación y Vigilancia destaca que con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR los Estados tendrán más orientación e instrucción sobre la autoevaluación que puede facilitar ese tipo de iniciativas. Los beneficios de tales iniciativas y de una mejor orientación e instrucción se reflejarán en los resultados del CMA del USOAP gracias a los esfuerzos de los Estados por mantener al día sus autoevaluaciones.

116. Con referencia a la nota WP/337 (República Dominicana), el subdirector de Observación y Vigilancia explica que, dado que el Anexo 14 – *Aeródromos* exige que todos los aeródromos internacionales tengan certificación, constituiría una desviación si la evaluación de las preguntas del protocolo correspondientes se consideraran como certificación por porcentaje de aeródromos internacionales, tal como se propone en la nota. Agrega que determinar cuál sería el porcentaje adecuado de aeródromos certificados que se necesita para dar cumplimiento a la norma es contrario a los principios de universalidad y uniformidad, dado que algunos Estados sólo tienen un aeródromo mientras que otros tienen cientos.

117. Refiriéndose a la nota WP/433 (Qatar), el subdirector de Observación y Vigilancia recuerda que la evaluación de los medios y capacidades de los Estados en materia de investigación de accidentes e incidentes de aviación se determina mediante una serie de preguntas del protocolo diseñadas al efecto, y que los resultados pueden obtenerse a través de iSTARS o en el marco en línea del CMA del USOAP. La información que se presenta en la nota estudio se considerará para acrecentar la visibilidad de los resultados por área técnica en las herramientas de información del CMA del USOAP.

118. En relación con la nota WP/438 (Perú), el subdirector de Observación y Vigilancia señala que las recomendaciones del GEUSR ya generan medios y oportunidades adicionales para que los Estados midan el estado de sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y validen las medidas correctivas que se aplican para subsanar las deficiencias.

119. Pasando a la nota WP/439 (Perú), el subdirector de Observación y Vigilancia indica que la Secretaría ha tomado nota de la información allí presentada, que se usará en las actualizaciones regulares de las herramientas del CMA del USOAP y servirá para mejorar la capacitación del personal de auditoría y la evaluación de las tareas que desarrollan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional en nombre de los Estados. Se prevé que estas medidas tengan el efecto de lograr una mayor normalización.

120. Con respecto a la medida propuesta en la nota WP/448 (Perú), párrafo b), el subdirector de Observación y Vigilancia recuerda que el CMA del USOAP ha obtenido la certificación conforme a la norma ISO 9001, que posibilita evaluar los comentarios que se reciben de los Estados sobre su experiencia con la auditoría. Esos comentarios y otras fuentes de información impulsan la mejora permanente del CMA del USOAP. Observa asimismo que la medida propuesta en el párrafo c) ya está prevista como parte de la ejecución de las recomendaciones del GEUSR, como se señala en la nota WP/11 (Consejo). En particular, los Estados tendrán medios y oportunidades adicionales de medir la condición de sus sistemas estatales de

vigilancia de la seguridad operacional y validar las medidas correctivas que se apliquen para subsanar deficiencias. En cuanto a la medida propuesta en el párrafo d), señala que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el CMA del USOAP que se propone en la nota WP/11 ya prevé que se presente a la próxima Asamblea un informe sobre la evolución y desempeño del programa.

121. Con referencia a la nota de estudio WP/463 (Perú), el subdirector de Observación y Vigilancia explica que el CMA del USOAP ha formulado y está en proceso de poner en práctica un plan para evaluar y medir la implementación efectiva de los programas estatales de seguridad operacional (SSP). Dicho plan comprende la elaboración de preguntas del protocolo sobre los SSP. La primera serie de estas preguntas ya está en el marco en línea, y se complementarán con un modelo de madurez y orientación relativa a cada pregunta del protocolo. La serie completa de preguntas del protocolo sobre los SSP, con el modelo de madurez y la orientación, estará terminada e integrada en el marco en línea para las actividades de autoevaluación y para fines de observación en enero de 2021. Las aplicaciones pertinentes en iSTARS se modificarán en cuanto sea necesario de acuerdo con la evolución del CMA del USOAP.

122. A modo de conclusión, el subdirector de Observación y Vigilancia indica que la Secretaría ha tomado nota de la información presentada en las notas de estudio WP/259 y /440 [Venezuela (República Bolivariana de)] y WP/447 (República de Corea) y la compartirá con los grupos expertos que correspondan para su consideración.

123. El Comité Ejecutivo toma nota de las aclaraciones y la información suplementaria ofrecidas.

124. La delegación del Brasil respalda las medidas propuestas en la nota WP/463 (Perú), de la cual su Estado es patrocinador, y reitera la necesidad de que las evaluaciones del CMA del USOAP y de la implementación de los SSP se ajusten más a las capacidades de actuación. Señala que la OACI dispone de grupos expertos muy capaces que pueden elaborar orientación adicional para las preguntas del protocolo sobre los SSP para ayudar a los Estados en su implementación.

125. Haciendo referencia a la nota WP/337 (República Dominicana), la delegación del Brasil indica que su Estado desalienta la propuesta de establecer un porcentaje mínimo de aeródromos certificados como requisito para el cumplimiento de las preguntas del protocolo sobre certificación de aeródromos, por entender que constituye una desviación respecto del proceso actual de certificación establecido en el Anexo 14 – *Aeródromos*. En este sentido, se refiere a la nota de información WP/535 [*Airport certification based on corrective action plan (CAP) as a kick-off for a new regulatory approach for safety oversight: The case of Brazil*] presentada por Brasil para su consideración en la Comisión Técnica. Explica que su Estado utiliza los planes de medidas correctivas y otras herramientas como instrumentos de transición entre un aeropuerto no certificado y un nuevo nivel de vigilancia de la seguridad operacional que se basa no sólo en los requisitos genéricos sino también en los compromisos del explotador aeroportuario que se reflejan en el plan de medidas correctivas.

126. En referencia a la nota WP/114 (Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, con el patrocinio de Nueva Zelandia), la delegación del Brasil manifiesta que su Estado coincide en la necesidad de que la OACI considere reforzar la instrucción del personal de auditoría del CMA del USOAP a fin de que se concentre en determinar si el Estado ha alcanzado el objetivo de reforzar la seguridad operacional de la aviación en lugar de comprobar que satisfaga preguntas de tipo prescriptivo. Agrega que la Agencia Nacional de Aviación Civil del Brasil modificó recientemente sus reglamentos, abandonando la prescriptividad en favor de un enfoque objetivo en aras de reducir costos y fomentar la innovación sin comprometer los parámetros de seguridad operacional. El Brasil considera que las preguntas del protocolo son una herramienta útil para evaluar el nivel de cumplimiento de los Estados con los SARPS de la OACI, y que las mejoras de las preguntas del protocolo del CMA del USOAP que se presentan en la nota WP/11 tendrán un efecto positivo en los niveles generales de seguridad operacional.

127. La delegación de Nueva Zelandia respalda los cambios al proyecto de texto de resolución de la Asamblea sobre el CMA del USOAP del apéndice A de la nota WP/11 sugeridos por la delegación de Irlanda en su presentación de la nota WP/114, de la cual su Estado es copatrocinador (véase el párrafo 86 precedente).

128. La delegación de España expresa su apoyo a la nota WP/440 [Venezuela (República Bolivariana de)], y afirma que la integración de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional en los SSP que propone dicha nota redundará en una mejor afectación de los recursos para dichas actividades, tanto los de la OACI como de los Estados. En ese sentido, reflexiona que el USOAP-AG puede ser el órgano idóneo para efectuar el análisis de la propuesta. A su vez, al dar su apoyo a la nota WP/463 (Perú con el apoyo de los Estados de la Región SAM y Estados miembros de la CLAC), la delegación de España afirma que la reestructuración del cuestionario de análisis de brechas de iSTARS y las preguntas del protocolo sobre los SSP, con orientación de la OACI para la elaboración de esas preguntas, facilitará la efectiva implementación de los SSP en todos los Estados y evitará duplicaciones de esfuerzos. Al respecto, pone de relieve que es necesario que la OACI comience a trabajar en esto a la mayor brevedad posible. Refiriéndose a la nota WP/259 [Venezuela (República Bolivariana de)], la delegación de España indica que la propuesta de que se haga el seguimiento y control de los sucesos de aviación ATS y trabajos aéreos (aviación agrícola) mediante el uso de ECCAIRS sería interesante si fuera compatible con las medidas que se están tomando en otros foros regionales.

129. La delegación de la República de Corea respalda las notas WP/11 (Consejo), WP/114 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, con el copatrocinio de Nueva Zelandia) y WP/133 (Australia y Nueva Zelandia con el copatrocinio de Singapur, Reino Unido y Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros). Señala que la República de Corea celebra los esfuerzos del Consejo y los Estados por mejorar la eficiencia del CMA del USOAP, así como los desplegados para la futura evolución de dicho programa, y apoya las actividades y consideraciones de la OACI y del GEUSR para ampliar el alcance de las auditorías del CMA del USOAP a fin de incluir los programas estatales de seguridad operacional. Al efecto, señala a la atención la nota de información WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme -- Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) ensued from the introduction of Annex 19 -- Safety Management*], en la cual su Estado invita a la Asamblea a sugerir que la OACI considere un sistema de auditoría fusionada que combine el sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional y el SSP como un único elemento de implementación en el largo plazo, como forma de utilizar eficazmente los recursos limitados del CMA del USOAP y reducir la carga administrativa para los Estados.

130. La delegación de Estados Unidos manifiesta que su Estado apoya la nota WP/11 (Consejo) y espera que se siga debatiendo la evolución futura del CMA del USOAP y se tomen más medidas en respuesta a las recomendaciones de la AN-Conf/13. Apoya igualmente la adopción del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el CMA del USOAP que figura en el apéndice A de dicha nota, con las modificaciones propuestas por la delegación de Irlanda al presentar su nota WP/114 (véase el párrafo 86 precedente). Al igual que Australia y Nueva Zelandia, Estados Unidos respalda las recomendaciones del GEUSR y la AN-Conf/13 para mejorar el CMA del USOAP, así como las medidas propuestas por dichos Estados en la nota WP/133. A futuro, recomienda que la OACI prepare un informe, no solamente de las actividades del CMA del USOAP en general, sino específicamente respecto a la ejecución de las recomendaciones del GEUSR para presentarlo ante la conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional que se prevé celebrar. Al evaluar dichas propuestas, se debería determinar cuáles ya están previstas en las recomendaciones del GEUSR.

131. Refiriéndose a las notas de estudio WP/259, /324, /433, /438, /440, /448 y /463, Estados Unidos considera que ofrecen una serie de propuestas que podrían tenerse en cuenta para sostener la viabilidad y efectividad del CMA del USOAP, aunque algunas son complejas y no necesariamente complementarias de otras recomendaciones incluidas en las distintas notas presentadas en el marco de la cuestión 13 del orden del día. Entiende que estos temas deberían analizarse y debatirse, y que resulta prematuro decidir sobre soluciones antes de que el grupo experto recomendado por la AN-Conf/13 haya comenzado a trabajar. En consecuencia, recomienda que la OACI tome nota de los puntos señalados en las notas citadas para someterlos a la evaluación del USOAP-AG al que se hace referencia en la nota WP/11.

132. La delegación de Portugal manifiesta el apoyo de su Estado a la nota WP/11 y agradece al Consejo por informar sobre las actividades y progreso del programa USOAP en esa nota y la nota WP/23. Portugal alienta a la OACI a aprovechar las sinergias y eficiencias de ambos programas de auditoría y a compartir la experiencia adquirida con su ejecución, incluidas las mejores prácticas y las enseñanzas extraídas, para seguir mejorándolos como sugiere la delegación de Austria. Sin embargo, considera que no se ha avanzado aún lo suficiente desde la celebración de la AN-Conf/13 con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR y que la nota WP/11 está redactada en términos muy generales, a diferencia de la nota WP/32 que describe en detalle los logros resultantes de examinar el alcance y metodología del USAP-CMA. Portugal desea asimismo puntualizar que, si bien en el apéndice B de la nota WP/11 sobre el calendario de evolución del CMA del USOAP se indica, en el rubro de mejoras de organización interna, que antes de la Asamblea se finalizaron los exámenes del proceso de mejora continua («lean review») y de la gestión de los riesgos, la nota en sí misma no explica en qué consistieron esos exámenes ni que mejoras aportaron al CMA del USOAP. Agrega que el plan de implementación no hace referencia a la cuestión importante de incorporar en el CMA del USOAP las evaluaciones de los SSP, que actualmente son de carácter voluntario, con los cambios que esto supone.

133. Refiriéndose a la nota WP/34 (*Proyecto de presupuesto de la Organización para 2020, 2021 y 2022*) presentada por el Consejo, Portugal observa que no se prevén recursos suficientes para sostener el CMA del USOAP en el próximo trienio, y en consecuencia insta a la OACI a dar la suficiente prioridad a este importante programa de auditoría.

134. Para concluir, Portugal considera que es necesario seguir avanzando con la evolución del proceso de auditoría CMA del USOAP y fortaleciéndolo, y desea asegurarse de que el trabajo se realice y de que el programa sea una de las más altas prioridades de la Secretaría. Al respecto, puntualiza que una de las primeras acciones del USOAP-AG debería ser elaborar un plan de proyecto que indique con claridad y precisión las tareas y los plazos. En consecuencia, sugiere que se modifique el texto de resolución de la Asamblea sobre el CMA del USOAP que se propone en el apéndice A de la nota WP/11 a efectos de expresar en términos más categóricos el mandato para la evolución futura del programa en las cláusulas preambulares 9, 13, 15, 16, y en las cláusulas dispositivas 2 a), 2 b), 5, 8, 8 a), y 9. Portugal acercará el texto de su propuesta a la Secretaría para su distribución a las y los miembros del Comité Ejecutivo a fin de agilizar su consideración.

135. La delegación de Italia expresa su decidido apoyo a la nota de estudio WP/133 (Australia y Nueva Zelandia con el copatrocinio de Singapur, Reino Unido y Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros) en relación con la ejecución de las recomendaciones prioritarias formuladas por el GEUSR. Italia considera que el CMA del USOAP actual demanda un volumen significativo de trabajo administrativo de los Estados y la OACI a fin de validar la información requerida y mantener actualizados los puntajes de implementación efectiva. Tal como se especifica en la nota WP 133, es necesario transformar el CMA del USOAP en un proceso de auditoría más proporcionado y ajustado a la medida y complejidad de los sistemas de aviación de los Estados, y más centrado en las áreas de mayor riesgo. Italia considera que de esa forma se reduciría la carga administrativa de gestionar el proceso del CMA del USOAP y aumentaría la efectividad del programa, con beneficios sensibles tanto para la OACI como para los

Estados. Por estas razones, Italia valora las novedades y las mejoras del proceso del CMA del USOAP que se describen en la nota WP/133 y manifiesta su categórico apoyo a dicha nota en el contexto del examen del CMA del USOAP.

136. La delegación de Rumania suma el apoyo total de su Estado a la nota WP/133, y también a la WP/114 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, con el copatrocinio de Nueva Zelandia). Teniendo en cuenta la información presentada por la Secretaría, Rumania espera ver que se avance en breve con la ejecución de las recomendaciones del GEUSR, que han estado disponibles durante más de un año. Para lograr un proceso transparente y eficiente, considera que el USOAP-AG debería prestar asistencia a la Secretaría en ese trabajo, y que los Estados y las organizaciones internacionales deberían por su parte brindar su apoyo a la OACI proporcionando recursos adecuados para que puedan formularse nuevos principios que lleven a importantes mejoras de seguridad operacional en el CMA del USOAP. Considera igualmente imperativo optimizar la forma en que se afectan los recursos al programa de auditoría, para que puedan utilizarse con máxima eficiencia.

137. La delegación de Finlandia hace referencia a la nota WP/114 y reitera la importancia de proceder con la futura evolución del CMA del USOAP de acuerdo con los resultados de la AN-Conf/13. Aclara que la referencia que se hace en la nota al intercambio de ideas, o fertilización cruzada, significa que los dos programas de auditoría deberían aprender uno del otro, utilizar herramientas y metodologías similares, e intercambiar información sobre mejores prácticas.

138. La delegación del Canadá manifiesta el total apoyo de su Estado a la nota WP/114, así como la nota WP/133 y la mejora continua del CMA del USOAP. El Canadá coincide con esa última nota en que las recomendaciones del GEUSR contenidas en el grupo A: Revisión estructurada de las preguntas del protocolo (PQ) y el grupo B: Preguntas prioritarias del protocolo deberían tener prioridad a fin de obtener resultados rápidos. Manifiesta su beneplácito con las actualizaciones ofrecidas por la Secretaría y espera ver que el buen trabajo realizado por el GEUSR se materialice en beneficios concretos para el CMA del USOAP.

139. La delegación del Canadá expresa el total apoyo de su Estado a los términos y las medidas propuestas en la nota WP/326 (Brasil), por haber participado ya directamente en el programa de preparación para el CMA del USOAP de Brasil y realizado auditorías simuladas sobre distintas áreas de su programa de seguridad operacional de la aviación. La experiencia y el intercambio de información con Brasil en esa auditoría simulada entre pares fue muy beneficiosa para ambas partes, y alentar a otros Estados a que sigan adelante con esta práctica es igualmente beneficioso.

140. La delegación de Georgia valora el buen trabajo realizado por la OACI en relación con el CMA del USOAP y el USAP-CMA que se describe en las notas WP/23, /11 y /32. Al expresar apoyo a la nota WP/114, insta a la OACI a dar prioridad al CMA del USOAP y velar por la evolución continua de ese programa de auditoría, que no sólo constituye una fuente confiable de información respecto de la situación de seguridad operacional de otros Estados, sino que también ayuda a los Estados a individualizar las deficiencias de sus propios sistemas de vigilancia de la seguridad operacional durante el proceso de preparación para la auditoría. Respalda igualmente la nota WP/324 (Emiratos Árabes Unidos), en particular, una mayor cooperación entre las coordinaciones nacionales de observación continua.

141. La delegación del Perú apoya las notas WP/11, /133 y /326 y señala que su Estado considera que las preguntas del protocolo son un medio esencial para que el CMA del USOAP sea efectivo y para formular los programas estatales de seguridad operacional que resultan críticos para implementar los SARPS de la OACI. El Perú está en un todo de acuerdo con las medidas propuestas en esas notas de estudio, en particular con que se dé prioridad a las recomendaciones del GEUSR contenidas en el grupo A: Revisión estructurada de las preguntas del protocolo (PQ) y el grupo B: Preguntas prioritarias del protocolo.

142. La delegación de Dinamarca celebra la nota WP/324 (Emiratos Árabes Unidos) y concuerda con la propuesta de que la OACI mejore su evaluación del nivel de cumplimiento de los Estados con los SARPS haciendo que las preguntas del protocolo del CMA del USOAP prediquen el objetivo a lograr más que un cumplimiento prescriptivo. No obstante, considera que esto puede ser difícil de lograr en vista de la diversidad de circunstancias entre Estados. Dado que la propuesta tiene distintas implicaciones, la delegación de Dinamarca sugiere que se derive al USOAP-AG para su consideración. Luego de observar que la nota menciona que en ocasiones la orientación de la OACI también es demasiado prescriptiva y no da margen para medios alternativos de cumplimiento, destaca la necesidad de que el programa tenga en cuenta que los Estados están evolucionando hacia un enfoque que se adapta a la capacidad de actuación y se centra en el riesgo, en parte aplicando las nuevas normas de la OACI adaptadas a la capacidad de actuación. La delegación de Dinamarca sugiere una vez más que esta cuestión se derive al USOAP-AG para su consideración. Respecto a la propuesta de que las PQ se comuniquen a los Estados para someterlas a consulta previa a su adopción, como parte del mejoramiento de la calidad, considera que esta modalidad no es necesariamente práctica. Sin embargo, estima que debería ser posible mantener un breve intercambio sobre las preguntas del protocolo del CMA del USOAP o adoptarlas de manera transparente.

143. En referencia a la nota WP/433 (Qatar), la delegación de Dinamarca concuerda en que es interesante la cuestión de cómo incluir los sistemas estatales de investigación de accidentes en el CMA del USOAP, pero no ve la necesidad de establecer un programa de auditoría separado para el área de AIG como parece sugerir la nota. En consecuencia, sugiere que esta cuestión también se derive al USOAP-AG para su consideración.

144. La delegación de Grecia aplaude la nota WP/326 (Brasil), expresando que debería alentarse a los Estados a mantener al día la autoevaluación del CMA del USOAP porque constituye una herramienta valiosa para examinar los procesos y procedimientos propios. Observa que la idea del examen independiente entre pares que presenta la nota es interesante, y agrega que las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), pueden hacer un aporte valioso. En consecuencia, sugiere que el USOAP-AG tenga en cuenta la propuesta del Brasil y el modelo europeo. Con referencia a la medida propuesta en el párrafo b) de la nota, manifiesta no ver la necesidad de directrices para que los Estados elaboren sus programas de preparación para la auditoría CMA del USOAP.

145. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos manifiesta su apoyo a la nota WP/114 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, con el copatrocinio de Nueva Zelandia), en particular la propuesta de que la gestión de la evolución del CMA del USOAP se centre en el riesgo. Reitera que las preguntas del protocolo del CMA del USOAP deberían predicar el objetivo a lograr en lugar del cumplimiento prescriptivo, tal como se propone en la nota WP 324 presentada por su Estado, y afirma que concentrarse en los objetivos dará resultados positivos desde la perspectiva del GASP, ya que elevará el nivel de seguridad operacional de la aviación en todo el mundo.

146. La delegación de Costa Rica respalda la nota WP/326 (Brasil), observando que ofrece una buena oportunidad para que otros Estados tomen conocimiento de los beneficios de la autoevaluación del CMA del USOAP y la evaluación por pares a través del programa de preparación. Tras mencionar que estas evaluaciones son particularmente importantes en razón de los recursos limitados de la Organización para las actividades del CMA del USOAP, considera que esta propuesta puede dar más sostenibilidad a los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, en especial en aquellos Estados que deben esperar un largo tiempo hasta recibir una auditoría completa de CMA del USOAP. Por lo tanto, considera que las propuestas efectuadas por Brasil en la nota WP/326 deberían considerarse más a fondo.

147. La delegación de Nicaragua manifiesta su apoyo a la nota WP/259 [Venezuela (República Bolivariana de)] y la nota WP/324 (Emiratos Árabes Unidos).

148. La persona observadora de la CANSO afirma que el CMA del USOAP es una herramienta excelente para evaluar y fortalecer la seguridad operacional de la aviación, y que al reforzarlo y actualizarlo se obtendrá información más pertinente, sólida, precisa y actualizada, en especial si se gestiona con un enfoque centrado en el riesgo. Por este motivo, se manifiesta complacida de haber sido invitada por la OACI a integrar el USOAP-AG.

149. En respuesta a algunos planteos, el subdirector de Observación y Vigilancia apunta que el Consejo recibe un informe anual sobre la ejecución del CMA del USOAP. Respecto a las sinergias entre el CMA del USOAP y el USAP-CMA, señala que el hecho de que en la nota WP/23 se presente un informe consolidado de avance de ambos programas de auditoría es buena indicación de que existe dentro de la Secretaría una cooperación y coordinación estrecha. En lo relativo a los plazos para la ejecución de las recomendaciones del GEUSR, explica que la Secretaria General ha afectado algunos recursos para que pueda finalizarse en un plazo de dos años y que ese es el objetivo de la Secretaría en este momento. Señala que la Secretaría está trabajando actualmente en la ejecución de las recomendaciones contenidas en los grupos A y B, y que es una tarea muy difícil. Con referencia a la integración del programa estatal de seguridad operacional en el CMA del USOAP, observa que, si bien tiene sentido para la Secretaría, es preciso que se evalúe cuidadosamente a fin de que la Secretaría pueda hacerlo correctamente.

150. Para resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo respalda las medidas de la OACI tendientes a la evolución del CMA del USOAP, garantizando una gestión efectiva y eficiente y un funcionamiento sostenible del programa. Toma nota del estado de ejecución de las recomendaciones del GEUSR, que ya prevén algunas de las iniciativas planteadas por la Asamblea. Además, toma nota de la labor futura requerida por la AN-Conf/13 y que será emprendida por el USOAP-AG, las mejoras de organización interna y los plazos para concretar la evolución del CMA del USOAP que se indican en las secciones 2.2, 2.3, 2.4 y apéndice B de la nota WP/11 (Consejo). Decide recomendar que todas las propuestas vinculadas al CMA del USOAP en el marco de la cuestión 13 el orden del día que no estén ya previstas en las recomendaciones del GEUSR o en las mejoras de organización interna de la OACI se compartan con los grupos expertos correspondientes para su consideración.

### ***Informe del examen del alcance y la metodología del USAP-CMA***

151. El subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación presenta la nota WP/32, en la que el Consejo informa sobre el estudio integral realizado durante el primer trienio por la Secretaría en colaboración con el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA (SSG), en cumplimiento del pedido del 39º período de sesiones de la Asamblea respaldado por la HLCAS/2. Del examen surgieron 27 recomendaciones de mejora del programa que, con unas pocas modificaciones, obtuvieron el respaldo de la 30ª Reunión del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/30). Tras su consideración en el Comité de Interferencia Ilícita (UIC), las 26 recomendaciones resultantes fueron aprobadas por el Consejo y se presentan en el apéndice de la nota de estudio. Algunas de estas recomendaciones ya han sido ejecutadas o están en proceso de ejecución.

152. La nota de estudio WP/32 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del trabajo realizado para examinar el alcance y la metodología del USAP-CMA en cumplimiento del pedido del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que fue respaldado por la HLCAS/2;
- b) encargar al Consejo que disponga que la Secretaría establezca un orden de prioridades para las recomendaciones atendiendo a su factibilidad y la disponibilidad de recursos;
- c) encargar al Consejo que vele por la mejora continua del programa a través de la consulta permanente entre la Secretaría y el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre el USAP-CMA (SSG);
- d) llamar a todos los Estados a colaborar con el programa firmando el memorando de acuerdo (MoU) y aceptando las auditorías programadas; y
- e) llamar a los Estados a destinar al USAP-CMA recursos humanos y económicos suficientes que posibiliten la ejecución de las propuestas y la evolución permanente del programa.

153. La persona observadora de la CAFAC, actuando en nombre de los 54 Estados miembros, presenta la nota WP/187 Revisión núm. 1 [*Necesidad de mejorar el Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA)*], en la que se subrayan las preocupaciones respecto de la implementación del USAP-CMA en lo relativo al aspecto de la observación continua, la metodología aplicada, el número de jefes y jefas de equipo de auditoría y la instrucción de las coordinaciones nacionales de observación continua.

154. La nota de estudio WP/187 Revisión núm. 1 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que figura en la nota de estudio;
- b) encargar a la Secretaría que continúe la excelente labor que realiza el Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG) en la realización del examen del alcance y metodología del USAP-CMA para su continua mejora;
- c) encargar al Consejo que aplique criterios de selección más claros y transparentes para las actividades del USAP-CMA en forma consecuente con los principios del programa;
- d) encomendar a la Secretaría que elabore e implemente un mecanismo tecnológico de observación, similar al marco en línea (OLF) que ya existe para el CMA del USOAP, que permita a la OACI obtener y analizar datos sobre el desempeño de seguridad de la aviación de los Estados miembros en forma continua;
- e) encomendar a la Secretaría aumentar el número de jefas y jefes de equipo de auditoría USAP-CMA para incluir auditoras y auditores de seguridad de la aviación de las regiones; y
- f) encomendar a la Secretaría que establezca programas o talleres de instrucción periódicos sobre el USAP-CMA para las coordinaciones nacionales a nivel regional, y que aliente a los Estados miembros a aprovechar esta iniciativa.



155. La delegación de Cuba presenta la nota de estudio WP/390, con las consideraciones de su Estado respecto de los resultados de la última auditoría USAP-CMA en marzo de 2019 y la ejecución y metodología que utiliza el programa de auditoría.

156. La nota de estudio WP/390 invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la nota estudio;
- b) solicitar a la OACI que considere los aspectos incluidos en el párrafo 3.2 incisos a) a e) para la revisión y mejora del USAP-CMA; y
- c) respaldar las recomendaciones del Consejo presentadas en su informe del examen del alcance y la metodología del USAP-CMA (WP/32).

### **Deliberaciones**

157. La delegación de España valora las propuestas formuladas por Cuba en la nota WP/390 para mejorar el USAP-CMA, en particular las dirigidas a fortalecer la instrucción del personal de auditoría para lograr una interpretación uniforme de las normas auditadas, y sugiere que se invite a Cuba a colaborar con el trabajo que está realizando el SSG.

158. La delegación de Italia agradece a la Secretaría y al SSG por sus esfuerzos, cristalizados en el examen integral del alcance y la metodología del USAP-CMA, y manifiesta su profundo agradecimiento y apoyo a las recomendaciones aprobadas que figuran en el apéndice de la nota WP/32. Afirma que el examen generará más confianza en el sistema de seguridad de la aviación mundial y mayor claridad respecto del cumplimiento operacional. De igual manera, favorece que se aplique un enfoque centrado en el riesgo para establecer el orden de prioridad de las actividades del USAP-CMA y la matriz de indicadores del cumplimiento, y respalda la nota WP/187 Revisión núm. 1 (CAFAC), en particular la propuesta de programas regulares de instrucción o talleres sobre el USAP-CMA para coordinaciones nacionales a nivel regional.

159. La delegación de Malí manifiesta su apoyo a las tres notas de estudio presentadas por el Consejo en el marco de la cuestión 13 del orden del día (WP/23, /11 y /32). Al dar su respaldo igualmente a la nota WP/187 Revisión núm. 1, siendo que su Estado es miembro de la CAFAC, reitera la importancia de incrementar el número de jefas y jefes de equipo de auditoría USAP-CMA para que también puedan participar auditoras y auditores de seguridad de la aviación de las regiones, como se indica en el párrafo e) de las medidas propuestas. Tras poner de relieve que las auditorías USAP-CMA tendrán el efecto de aumentar el índice promedio de implementación efectiva mundial, observa que Malí obtuvo un puntaje de 64% de implementación efectiva en su auditoría de 2009 y viene solicitando sin éxito una nueva auditoría desde hace tres años, y desea aclaración.

160. La delegación de Estados Unidos indica que su Estado respalda la nota WP/32 (Consejo) y reconoce los esfuerzos que se están desplegando para mejorar el USAP-CMA. Sin embargo, reflexiona que es preciso actuar con rapidez, ya que obtener las recomendaciones aprobadas para el examen integral del USAP-CMA que se presentan en el apéndice de la nota demandó todo un trienio y no debería pasar otro antes de que se ejecuten. Puntualiza igualmente que las recomendaciones constituyen el punto de partida para una necesaria reforma del USAP-CMA y no la culminación, y manifiesta el compromiso permanente de su Estado de prestar apoyo a la Secretaría en sus esfuerzos para seguir mejorando el USAP-CMA.

161. La delegación del Reino Unido recuerda que la HLCAS/2 pidió que se realizara un examen fundamental y holístico del USAP-CMA a fin de tener certeza de que el programa genera confianza en el sistema de seguridad de la aviación internacional, y felicita a la OACI por el excelente trabajo realizado por el SSG para examinar el alcance y la metodología del programa y materializar la ambición de la conferencia de alto nivel. Destaca que el Reino Unido celebra la lista de recomendaciones de reforma aprobada por el Consejo a partir de las recomendaciones de la AVSECP/30 y que figuran como apéndice de la nota WP/32, e insta a la Asamblea a impulsar su ejecución a paso vivo, abrazando la innovación y la flexibilidad para superar los obstáculos, e integrar en el programa las mejores prácticas de auditoría de los Estados y la industria, en especial aquellas que sirven para rectificar deficiencias oportunamente. Además, insta a la Secretaría a centrarse en la implementación operacional del Anexo 17 – *Seguridad* más que en el cumplimiento en los papeles. Poner el acento en el aspecto operacional permitirá que Estados y aeropuertos individualicen con precisión sus mayores vulnerabilidades y las resuelvan, lo que a su vez ayudará a elevar los parámetros de seguridad de la aviación en todo el mundo para mayor protección del público viajero y las líneas aéreas. El Reino Unido insta a la Asamblea a adoptar una actitud positiva y ambiciosa para la reforma del USAP-CMA, y se complace en poner más recursos a disposición de la Secretaría para impulsar la siguiente fase.

162. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos expresa su apoyo a la nota WP/32 (Consejo) y recomienda que la interpretación de las normas auditadas se desarrolle en forma de instrucciones técnicas u otro medio aceptable de cumplimiento que puedan usar los Estados y el personal de auditoría USAP-CMA. Seguidamente, respalda la nota WP/187 Revisión núm. 1 (CAFAC) y, haciendo referencia al párrafo d) de las medidas allí propuestas sobre la elaboración e implementación de un mecanismo tecnológico de observación para el programa que sea similar al marco en línea del CMA del USOAP, destaca la necesidad de considerar los recursos que demandaría, así como las distintas formas de protegerlo.

163. La delegación del Sudán, cuyo Estado es miembro de la CAFAC, suma su apoyo a la nota WP/187 Revisión núm. 1.

164. La delegación de Francia manifiesta su apoyo a la nota WP/32, donde se presentan las recomendaciones aprobadas para el examen integral del USAP-CMA, y subraya que la reforma del programa es una alta prioridad para su Estado, tal como ya había señalado en la Asamblea anterior y en la HLCAS/2. Francia considera esencial la realización de las auditorías USAP-CMA, que aportan información confiable sobre la implementación efectiva de las medidas de seguridad de la aviación en el terreno y a la vez ayuda a los Estados auditados a introducir las mejoras necesarias, todo lo cual contribuye a fortalecer la seguridad de la aviación no solamente dentro del Estado sino también a escala regional y mundial y aumenta la credibilidad del programa.

165. La delegación de Francia elogia los resultados alcanzados por la Secretaría y el SSG, en el cual su Estado participa en calidad de miembro, y resalta la necesidad de que la Asamblea respalde el trabajo del grupo y que ese trabajo siga adelante. Tras puntualizar que es necesario proceder sin demora a reformar el USAP-CMA, insta a la Secretaría y al SSG, con el apoyo de los Estados, a seguir trabajando en ese sentido. Agrega que debería ser posible medir los resultados de la reforma del programa, por ejemplo, una mejor capacitación del personal de auditoría para lograr una interpretación uniforme de las normas del Anexo 17, ordenamiento de las prioridades en las actividades de auditoría siguiendo un enfoque más estrictamente centrado en el riesgo, y delimitación del alcance y la duración de la auditoría.

166. La delegación de Sudáfrica expresa su categórico apoyo y agradecimiento por el trabajo realizado por la Secretaría con el SSG en el examen integral del alcance y metodología del USAP-CMA, tal como se describe en la nota WP/32. Sudáfrica considera que se trata de un trabajo muy importante y urgente y por tal motivo respalda su continuación y que se le otorgue prioridad. Al ser miembro de la CAFAC, Sudáfrica considera que la nota WP/187 Revisión núm. 1 también plantea cuestiones muy importantes que merecen ser tratadas, y sugiere que se las derive al SSG para su consideración. Sugiere igualmente que se deriven al SSG las propuestas formuladas por Cuba en la nota WP/390.

167. La delegación de Nigeria, que también es miembro de la CAFAC, suma su respaldo a la nota WP/187 Revisión núm. 1 sobre la necesidad de mejorar el USAP-CMA. Recuerda que el programa se introdujo para fomentar la seguridad de la aviación mundial y para que todos los Estados miembros cumplan las normas del Anexo 17 y las apliquen en forma efectiva. Si bien Nigeria valora el trabajo realizado hasta la fecha para el mejoramiento del USAP-CMA, considera que sigue siendo necesario reforzar el programa y mejorarlo en forma continua. En consecuencia, respalda enfáticamente las medidas propuestas en la nota de estudio, incluidas las mejoras que se señalan en su sección 2. Nigeria respalda igualmente la nota WP/32 (Consejo).

168. La delegación de Colombia apoya la nota WP/32 y los comentarios de las delegaciones de Estados Unidos y Francia respecto a la necesidad de imprimir velocidad a la ejecución de las 26 recomendaciones aprobadas para el examen integral del USAP-CMA que figuran en el apéndice de la citada nota. Asimismo, manifiesta su apoyo a la nota WP/390 (Cuba).

169. La delegación de la República de Corea manifiesta que su Estado también apoya las recomendaciones aprobadas, cuya ejecución debería generar más confianza en el sistema de seguridad de la aviación mundial y permitir una medición precisa de las metas de ejecución del GASeP. También da su respaldo a la nota WP/187 Revisión núm. 1 (CAFAC).

170. La delegación de Argentina expresa su respaldo al USAP-CMA, aplaude el trabajo realizado por la Secretaría y el SSG con el examen del alcance y la metodología del programa y respalda las recomendaciones aprobadas que se derivan de ese examen. Asimismo, apoya la nota WP/390 (Cuba) y coincide en que debería derivarse al SSG para su consideración a efectos de mejorar el USAP-CMA. Recordando la presentación de la nota WP/23 a cargo del subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación, la delegación subraya la importancia de que se regularicen todos los puestos de jefatura de equipo de auditoría del programa USAP-CMA.

171. La delegación de China, observando que la Asamblea ya ha tenido tres rondas de debate sobre el USAP-CMA desde el inicio del programa en 2013, formula las siguientes tres recomendaciones: que la OACI solicite a los Estados que aporten un resumen de sus experiencias positivas con las auditorías del USAP-CMA y los ponga a disposición respetando la necesaria confidencialidad; que se establezca un sistema de gestión de la seguridad de la aviación semejante al previsto en el GASP para la seguridad operacional (SMS) y se incorpore en el GASeP; y que el objetivo último sea que cada Estado sea capaz de realizar sus propias auditorías de seguridad de la aviación y tener sus propias medidas de aseguramiento de la calidad.

172. La delegación del Perú manifiesta su apoyo al USAP-CMA y la nota de estudio WP/32 (Consejo).

173. La delegación de la República Unida de Tanzania suma su respaldo a la nota WP/32, y en particular la medida propuesta en el párrafo e), que llama a los Estados a destinar al USAP-CMA recursos humanos y económicos suficientes que posibiliten la ejecución de las propuestas formuladas en la nota de estudio y la evolución permanente del programa. Dado que su Estado es miembro de la CAFAC, también respalda la nota WP/187 Revisión núm. 1 y destaca su importancia.

174. La delegación de Nicaragua manifiesta su apoyo a las notas WP/390 (Cuba) y WP/32 (Consejo).

175. La delegación de la República Democrática del Congo felicita a la Secretaría y al SSG por el excelente trabajo realizado con el examen del alcance y la metodología del USAP-CMA, tal como se describe en la nota WP/32 que su Estado respalda. Puesto que su Estado es miembro de la CAFAC, también apoya la nota WP/187 Revisión núm. 1, y en particular la medida propuesta en el párrafo f) de dictar programas o talleres de instrucción sobre el USAP-CMA para coordinaciones nacionales tal como ya se hace actualmente para el CMA del USOAP.

176. El subdirector de Seguridad de la Aviación y Facilitación agradece las manifestaciones de apoyo al trabajo del SSG, el cual se compone principalmente de expertas y expertos altamente capacitados en seguridad de la aviación provenientes de los Estados. Al respecto, observa que si bien la gran mayoría de las 26 recomendaciones aprobadas para el examen integral del USAP-CMA ya han sido ejecutadas o están en proceso de ejecución, el trabajo del SSG sigue adelante, vista la gran expectativa de mejora continua del programa. Tras indicar que el SSG está abierto a nuevas contribuciones, agrega que las propuestas presentadas por Cuba y la CAFAC en las notas WP/390 y WP/187 Revisión núm. 1, respectivamente, son muy interesantes y recibirán la debida consideración. En este sentido, aclara que la única propuesta de la CAFAC que no estaba ya prevista en las recomendaciones aprobadas es la referida al desarrollo e implementación de un mecanismo tecnológico de observación similar al marco en línea del CMA del USOAP. Al respecto, recuerda que ya anteriormente se debatió la idea de un mecanismo tal para el USAP-CMA que fue rechazada de plano por los Estados por razones de seguridad de los datos, dada la confidencialidad de la información a tratar y la carga de trabajo que supondría para los Estados y la Secretaría.

177. El presidente resume las deliberaciones indicando que el Comité Ejecutivo reconoce el excelente trabajo desarrollado por el SSG, tal como se presenta en la nota WP/32, y las 26 recomendaciones formuladas para la mejora del USAP-CMA. El Comité Ejecutivo destaca que esas recomendaciones deberían ejecutarse tan pronto como sea posible, a fin de generar más confianza en la efectividad de la metodología de auditoría y acrecentar el cumplimiento local, regional y mundial de las normas del Anexo 17. En este sentido, se encarga al Consejo que dé prioridad a dichas recomendaciones y destine recursos suficientes al USAP-CMA.

178. El Comité Ejecutivo coincide en que, si bien muchas de las propuestas formuladas en la nota WP/187 Revisión núm. 1 (CAFAC) ya están previstas en las recomendaciones incluidas en la nota WP/32, deberían de todos modos derivarse al SSG para su consideración. De igual manera, las propuestas contenidas en la nota WP/390 (Cuba) deberían ser consideradas por el SSG para la mejora del programa, y debería alentarse a todos los Estados que deseen aportar especialistas a participar en el SSG.

179. Además, el Comité Ejecutivo expresa su apoyo a la mejora continua del USAP-CMA mediante la consulta permanente con el SSG y llama a los Estados a apoyar el programa firmando el memorando de acuerdo, aceptando las auditorías programadas y destinando suficientes recursos humanos y materiales para posibilitar la ejecución del USAP-CMA y su evolución permanente.

### ***Otros asuntos***

#### **Cuestión 14: Programas de facilitación**

180. El presidente accede al pedido especial de la persona observadora de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) de presentar la nota WP/297 (*Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias*) dado que debe abandonar las sesiones antes de que el Comité Ejecutivo trate la cuestión 14 del orden del día (EX/6).

181. La persona observadora de la FIVAAF refiere que la nota WP/297 recuerda que, en respuesta a la Resolución A32-7 de la Asamblea, la OACI publicó la Circular 285, *Orientación sobre asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familias*, posteriormente sustituida por el Doc 9998, *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* con su correspondiente manual (Doc 9973). La nota destaca que, si bien el tratamiento que se dispensa a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares ha tenido un largo recorrido desde 2001, este avance no se refleja en los datos del USOAP y es necesario seguir avanzando en la línea trazada por la citada política de la OACI y la iniciativa *Ningún país se queda atrás*.

182. La nota de estudio WP/297 invita a la Asamblea a:

- a) volver a solicitar al Consejo que considere la actualización del método recomendado 8.46 del Anexo 9 – *Facilitación*, que recomienda a los Estados el establecimiento de legislación, reglamentación y/o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, convirtiéndolo en norma internacional para dinamizar y facilitar su aplicación mundial;
- b) instar al Consejo a mantener el nivel de observación de la implementación a través del CMA del USOAP;
- c) solicitar al Consejo que considere introducir una nueva disposición en el Anexo 9 para que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes apropiados para proveer en tiempo y de manera efectiva asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

183. La persona observadora de la FIVAAF propone además, en nombre de su Federación, que el Consejo declare un día del año (por ejemplo, el 20 de febrero) como Día Internacional de las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares a fin de crear conciencia sobre la prevención de los accidentes aéreos y también sobre la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) y su correspondiente manual (Doc 9973). Tras recordar que la consigna de su Federación es que "las víctimas ayudan a las víctimas", insta al Comité Ejecutivo a recomendar a la Plenaria la aprobación de las medidas propuestas en la nota WP/297 y de la propuesta adicional de la Federación.

184. Se toma nota de la intervención precedente a cargo de la persona observadora de la FIVAAF, que se tomará en cuenta cuando el Comité Ejecutivo proceda a considerar la cuestión 14 del orden del día.

185. Se levanta la sesión a las 1700 horas.

**Acta de la quinta sesión**  
(Domingo, 29 de septiembre de 2019 a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales – Ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización
  - *Estudio de la OACI sobre tendencias medioambientales mundiales – Situación actual y futura sobre ruido y emisiones de las aeronaves*
  - *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente - Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*
  - Notas presentadas por Finlandia 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 Australia y copatrocinada por Nueva Zelanda
  - Nota presentada por Costa Rica y copatrocinada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
  - Nota presentada por Qatar
  - Nota presentada por los Estados Unidos
  - Nota presentada por la Federación de Rusia
  - Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Proveedores de Servicios de la Navegación Aérea (CANSO)
  - Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
  - Nota presentada por el ACI
  - Nota de información presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
  - Nota de información presentada por la India
  - Nota de información presentada por Sudáfrica
  - Nota de información presentada por Chile
  - Nota de información presentada por el ACI
  
2. Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización
  - *La aviación internacional y el cambio climático*
  - *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*
  - Nota presentada por los Estados miembros de COCESNA
  - Nota presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la CEAC
  - Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados miembros
  - Nota presentada por Guatemala y copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC

- Nota presentada por Kenya
- Nota presentada por México
- Nota presentada por la República Dominicana
- Nota presentada por el ACI, la CANSO, la IATA, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), coordinados por el Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG)
- Nota presentada por IBAC
- Nota de información presentada por los Estados miembros de COCESNA
- Nota de información presentada por la Federación de Rusia y la China
- Nota de información presentada por la República Dominicana
- Nota de información presentada por Indonesia
- Nota de información presentada por el Japón
- Nota de información presentada por Alemania
- Nota de información presentada por los Estados Unidos
- 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 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización**

1. El Comité Ejecutivo examina la cuestión 15 del orden del día basándose en dos notas de estudio principales presentadas por el Consejo (WP-54 y WP-57) y en las notas conexas presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales.

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

2. La directora adjunta de medio ambiente (DD/ENV) presenta la nota WP/54, en la que se informa acerca del estudio de tendencias ambientales realizado por el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) de la OACI relativo a las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves. Las tendencias muestran que en general el ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves siguen aumentando, aunque a un ritmo menos acelerado que el crecimiento del tránsito aéreo. Estas tendencias se presentan a la Asamblea como base para la toma de decisiones relativas al medio ambiente. Se invita a la Asamblea a que respalde el uso del estudio de tendencias medioambientales mundiales realizado por la OACI que se presenta en la nota WP/54, como única base de información sólida para la toma de decisiones relativas al medio ambiente, y a que se presente información actualizada al respecto en la próxima Asamblea.

3. El presidente señala que de conformidad con la medida propuesta, el Comité Ejecutivo: reconoce la importancia de contar con una base única de información sólida para las deliberaciones y la toma de decisiones; recalca que el estudio de la OACI sobre las tendencias medioambientales mundiales representa un acuerdo consensuado entre todas las partes interesadas; y recomienda que las tendencias ambientales presentadas en la nota WP/54 se aprueben como base para la toma de decisiones sobre cuestiones del medio ambiente, y que se presenten a la próxima Asamblea las tendencias actualizadas en materia de medio ambiente.

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

4. La DD/EN presenta la nota WP/57 en la que se informa acerca del avance logrado por la OACI desde el 39º período de sesiones de la Asamblea (A39) respecto a las cuestiones relativas al medio ambiente y la aviación civil con el objetivo de contextualizar las modificaciones propuestas a la Resolución de la Asamblea A39-1: *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*.

5. En la nota se destacan elementos del avance logrado como lo acordado en la CAEP/11 sobre la propuesta de una nueva norma para el Anexo 16, Volumen II, sobre la masa y el número de la materia particulada no volátil (nvPM) para motores de aeronaves; el examen integrado de personas expertas independientes sobre las tecnologías de aeronaves y motores, cuyos detalles se proporcionan en el apéndice A a la nota WP/57; la labor sobre la colección electrónica de materiales didácticos sobre aeropuertos ecológicos y sobre las cuestiones relacionadas con los aspectos de participación de la comunidad en la navegación basada en la performance (PBN); la labor sobre el ruido de las aeronaves, incluidos los avances en la elaboración de normas sobre ruido supersónico para futuras aeronaves así como un estudio preliminar sobre aviones supersónicos que está realizando el CAEP. Se invita al Comité Ejecutivo a recomendar a la plenaria la adopción de la propuesta de modificación 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*, tal como se presenta en el apéndice B de la nota WP/57.

6. El Comité reconoce el importante progreso de la OACI en el tratamiento de las repercusiones del ruido y las emisiones, y recalca la importancia de que la OACI continúe haciendo seguimiento a tecnologías innovadoras amigables con el medio ambiente y otras tecnologías que podrían afectar al medio ambiente, incluidas nuevas fuentes de energía para la aviación, evaluando su efecto en el ruido y las emisiones.

7. La delegación de Suiza presenta la nota WP/103 (*Desarrollo de aviones supersónicos con sujeción a la aceptabilidad pública sobre la base de normas subsónicas*) presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC. En la nota se destaca que si bien, los Estados europeos reconocen la importancia de la innovación tecnológica, consideran que es muy importante garantizar que el desarrollo de aeronaves supersónicas civiles no menoscabe los considerables esfuerzos realizados durante muchos años para reducir el impacto ambiental de la aviación, ni tenga efectos adversos o desmedidos en la seguridad operacional, la capacidad y las operaciones. Por consiguiente, en la nota WP/103 se presenta una revisión de las normas y los niveles de rigurosidad que deberían cumplir las aeronaves supersónicas recientemente desarrolladas para garantizar la prosperidad del transporte aéreo. Se subraya que, si se desea que el sector de la aviación siga creciendo, es fundamental garantizar que las normas acústicas y sobre emisiones de las aeronaves salvaguarden los niveles actuales de protección ambiental. Si bien reconocen las diferencias tecnológicas entre las aeronaves subsónicas y supersónicas, los Estados europeos consideran que ambas clases de aeronaves son fundamentalmente similares y competirán por la misma comunidad de usuarios, los mismos espacios aéreos y el mismo acceso a los aeropuertos, utilizando el mismo sistema de aviación. Por consiguiente, las operaciones de ambas clases de aeronaves deberían estar sujetas a un mismo conjunto de normas ambientales.

8. Para concluir su presentación, la delegación de Suiza señala que los Estados europeos consideran que la introducción de las aeronaves supersónicas exige crear un conjunto de reglamentaciones, normas y métodos recomendados sobre ruido, emisiones, seguridad operacional y operaciones. Por consiguiente, acogen con beneplácito el estudio preliminar de aviones supersónicos que está realizando el CAEP y quedan a la espera de los resultados. El delegado de Suiza señala que, por consiguiente, su



Estado, entre otros, desde hace muchos años prohibió por ley, el sobrevuelo de aviones supersónicos en su territorio y que los órganos legislativos considerarían levantar dicha prohibición únicamente cuando se demuestre claramente que las operaciones a velocidades supersónicas no crearán una carga adicional e inaceptable para el público.

9. En la nota WP/103 se invita a la Asamblea:

- a) reafirmar que la restricción o reducción de la cantidad de personas afectadas por el ruido de las aeronaves es una responsabilidad permanente y conjunta de todas las partes interesadas del sector de la aviación;
- b) reafirmar que todo proyecto de avión supersónico debe tener como propósito cumplir las normas acústicas más recientes para los aviones subsónicos de modo de evitar un retroceso en los esfuerzos realizados hasta el momento para reducir el ruido de los aviones en la fuente;
- c) reafirmar que se ha de elaborar una norma sobre CO<sub>2</sub> tomando como base la norma para aviones subsónicos y que se debe actualizar el actual Anexo 16, Volumen II, Capítulo 3 relativo a las emisiones;
- d) encargar 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 en cuenta los problemas que podría causar para el público la operación de los aviones supersónicos;
- e) reafirmar la importancia que concede a garantizar que no se produzca una situación inaceptable para el público debido a las operaciones de aviones supersónicos civiles a velocidades supersónicas y subsónicas;
- f) reafirme que la integración de los aviones supersónicos civiles en los aeropuertos y en el sistema ATM no debería tener efectos adversos en las operaciones, la seguridad operacional y el medio ambiente; y
- g) encargue al Consejo que, con la contribución de la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el CAEP, evalúe los impactos en la performance (seguridad operacional, operaciones y medio ambiente) de la integración de las operaciones supersónicas en el sistema de navegación aérea en los aeropuertos y sus alrededores, y proponga medidas de mitigación, cuando proceda.

10. La delegación de Polonia presenta la nota WP/104 (*Gestión de los impactos ambientales entorno de los aeropuertos*) también presentada por Finlandia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y los demás Estados de la CEAC. En la nota se señala que, a pesar del progreso significativo logrado por el sector de la aviación en la mitigación de los impactos ambientales, el ruido y las emisiones son una causa creciente de problemas de salud. Se reconoce que el *Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de la OACI* es la forma más económica de gestionar las cuestiones relacionadas con el ruido y subraya que para que siga siendo una herramienta eficaz, debe implementarse adecuadamente y cada uno de sus cuatro pilares debe mantenerse actualizado para asegurar su contribución al Enfoque equilibrado en general. Dichas actualizaciones deben tener en cuenta las mejoras tecnológicas, la demanda creciente de transporte aéreo, la urbanización y la protección de la salud humana.

11. En la nota WP/104 se invita a la Asamblea a:
- a) reafirmar que las medidas de mitigación para abordar los impactos acústicos y de calidad del aire en las cercanías de los aeropuertos deberían mantener su carácter central en las futuras políticas internacionales, nacionales y regionales;
  - b) reafirmar la importancia de las metas ambientales de la OACI en cuanto a 1) limitar o reducir el número de personas afectadas por el ruido significativo de las aeronaves y 2) limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
  - c) apoyar el Enfoque equilibrado de la OACI y la necesidad de que se mantengan [actualizados] los cuatro pilares del mismo para asegurar que sigue siendo una herramienta eficaz para gestionar el ruido en los aeropuertos;
  - d) tomar nota de que la composición de la flota mundial ha evolucionado a lo largo del tiempo con el ingreso de nueva tecnología al mercado, de modo que sólo el 2,5% de todas las operaciones en Europa durante 2017 fueron realizadas por aeronaves del Capítulo 3 y que algunos aeropuertos ya han implantado restricciones a las operaciones de aeronaves que cumplen con el Capítulo 3;
  - e) concluir en que debe considerarse la actualización de la declaración de la sección “Restricciones locales a las operaciones relacionadas con el ruido” de la Resolución A39-1 de la Asamblea de la OACI como figura en el Apéndice E, que data de 2001, de modo que se permitan restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 4 con una masa máxima de despegue (MTOM) de 55 000 kg o más, así como a las homologadas según normas previas, si ello se justifica en el marco del Enfoque equilibrado de la OACI; y
  - f) tomar nota de la creciente importancia de contar con un enfoque completo para gestionar la calidad del aire en torno de los aeropuertos, especialmente los impactos debidos a las emisiones de las aeronaves y del equipo aeroportuario.

12. La delegación de Australia presenta la nota WP/226 [*Ruido de las aeronaves– Aeronaves pilotadas a distancia (RPA)*] copatrocinada por Nueva Zelanda. La nota reconoce la gama de tareas que se llevan a cabo en la OACI con relación a las RPA, especialmente por lo que hace a la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la seguridad de la aviación, y destaca la situación emergente del impacto de las operaciones de las RPA en las comunidades, particularmente en cuanto al ruido. La nota describe la experiencia de Australia tras la aprobación, en 2019, de vuelos de RPA limitados para entregas residenciales en unas cuantas ciudades y describe los retos a los que se enfrentan las entidades encargadas de la reglamentación en todo el mundo, particularmente debido a que actualmente no se dispone de reglas de homologación acústica de la OACI para las RPA. Se invita a la Asamblea a alentar a los Estados a compartir sus experiencias sobre cómo han respondido ante los aspectos relativos al ruido de las aeronaves con respecto a operaciones de RPA, especialmente en zonas edificadas y residenciales.

13. La delegación de Costa Rica presenta la nota WP/412 (*Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica en materia de ruido y calidad del aire local*) copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC. La nota se presenta los avances realizados en la región latinoamericana en el ámbito del medioambiente en materia de ruido y calidad del aire local conforme a lo establecido en el Anexo 16 y en la Resolución A39-1 de la Asamblea de la OACI. Destaca que los Estados miembros de la CLAC han sido proactivos en cuanto a la promoción de iniciativas para mejorar el desempeño ambiental, para lo cual han realizado acciones para reducir el ruido, mejorar la calidad del aire, reducir la emisión de gases de efecto invernadero y planificar las instalaciones aeroportuarias, lo cual se ha materializado a través de regulaciones aeronáuticas e importantes iniciativas que han brindado exitosos resultados.

14. En la nota WP/412 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tomar en cuenta los avances de los Estados latinoamericanos en pro de la protección del medio ambiente y las iniciativas para el cumplimiento de la normativa de la OACI en la materia;
- c) continuar con el fortalecimiento de capacidades de los Estados a través de seminarios y talleres en materia de medio ambiente; y
- d) promover acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en desarrollo.

15. La delegación de Qatar presenta la nota WP/140 (*Propuesta de creación de grupos regionales de protección, planificación y ejecución ambiental de la aviación*) en la que se destaca que, ante una actividad ambiental en rápido crecimiento dentro de la industria de la aviación mundial, resulta esencial adoptar un enfoque abarcador para dar respuesta a los impactos ambientales de la aviación. De esa forma se garantiza el desarrollo y ejecución de los programas de protección ambiental en la aviación, y de la documentación internacional y regional pertinente de forma armonizada dentro de las regiones y con arreglo a las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La nota propone el establecimiento de grupos regionales de protección, planificación y ejecución ambiental de la aviación (AEPPIRGS) que sirvan de plataforma para la cooperación regional a fin de atender a las novedades actuales y la problemática futura del cuidado del medio ambiente en la aviación. Por lo tanto, se invita a la Asamblea a pedir al Consejo que establezca los AEPPIRGS para garantizar el desarrollo coordinado de los planes de acción de protección ambiental para las regiones de la OACI.

16. En su presentación de la nota WP/261 (*Puntos de vista de los Estados Unidos en relación con los vuelos supersónicos civiles*), la delegación de los Estados Unidos señala que su Estado ha realizado esfuerzos para desarrollar aeronaves supersónicas civiles innovadoras. Subraya que los Estados Unidos apoyaron estas iniciativas, así como el estudio preliminar del ruido de aeronaves supersónicas basado en datos que está realizando el CAEP para permitir el eventual ingreso al servicio de dichas aeronaves. Sin embargo, los Estados Unidos están preocupados por algunas propuestas presentadas a la Asamblea por otros Estados con respecto a la introducción de conceptos no técnicos subjetivos como el de la aceptabilidad del público, en el proceso de elaboración de normas ambientales. Los Estados Unidos apoyan decididamente el enfoque del CAEP con respecto al establecimiento de normas basadas en los datos teniendo en cuenta consideraciones ambientales (es decir, viabilidad tecnológica, sensatez económica y beneficio para el medio ambiente). Asimismo, los Estados Unidos no apoyan las propuestas de aplicar normas acústicas subsónicas a las aeronaves supersónicas ni el desarrollo de normas sobre CO<sub>2</sub> para aeronaves supersónicas basadas en normas para aeronaves subsónicas. Los Estados Unidos consideran que la OACI puede ser más efectiva si sigue el enfoque de elaboración de normas basadas en los datos para toda tecnología nueva e innovadora incluidas las aeronaves supersónicas.

17. En la nota WP/261 se invita a la Asamblea a que:

- a) reafirme el enfoque de establecimiento de normas basadas en datos para las tecnologías nuevas e innovadoras tales como las aeronaves supersónicas, que también traen aparejadas consideraciones ambientales (por ejemplo, viabilidad tecnológica, sensatez económica y beneficio de la tecnología para el medio ambiente);

- b) acuerde que cualquier decisión relacionada con las normas de ruido y emisiones para nuevas aeronaves supersónicas debe estar basada en los datos y análisis del CAEP, y que las normas existentes sobre ruido y emisiones de aeronaves subsónicas podrían no ser el patrón de referencia apropiado para las aeronaves supersónicas a la luz de la viabilidad tecnológica; y
- c) acuerde que el Consejo debe priorizar el trabajo sobre el Estudio preliminar del ruido supersónico que está realizando el CAEP para permitir que existan debates técnicos sobre las nuevas normas de aterrizaje y despegue en un futuro muy próximo.

18. La delegación de la Federación de Rusia presenta la nota WP/374 (*Postura de la Federación de Rusia sobre el problema de elaborar normas de la OACI para los promisorios aviones supersónicos de pasajeros*), en la que se señala que varias compañías ya han dado grandes pasos en el desarrollo de aeronaves supersónicas las cuales podrían llegar a certificarse incluso entre 2023 y 2025. En la nota subraya que la Federación de Rusia está participando en vastos proyectos de investigación para el futuro transporte supersónico (SST) y en sus sistemas de propulsión tanto en el Estado como en el marco del CAEP.

19. En la nota WP/374 se invita a la Asamblea a:

- a) encomendar al Consejo que considere la posibilidad de dar prioridad a la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para el transporte supersónico, teniendo en cuenta la necesidad de que, entretanto, los grupos de expertos de la ANC y el CAEP trabajen en forma coordinada y eficaz; y
- b) tomar nota de que la Federación de Rusia, con su vasta experiencia en la construcción de aeronaves supersónicas de primera generación y los resultados de las investigaciones posteriores sobre promisorias aeronaves supersónicas de la nueva generación [como los proyectos de aeronaves supersónicas de alta velocidad (HISAC) y de proyectos de reglamentación y normas para lograr niveles de estampido sónico bajo (RUMBLE)], está preparada, de ser necesario, para proporcionar recursos en apoyo de esta importante actividad de la OACI.

20. La persona observadora del ACI presenta la nota WP/260 (*Gestión del ruido de los aeropuertos*), en nombre del ACI y CANSO. La nota subraya que ambas organizaciones acogen con beneplácito la nota WP/57, en particular, la propuesta del Consejo de incluir una referencia a la participación de la comunidad y a la Circular 351 (*Participación de la comunidad en la gestión ambiental de la aviación*) de la OACI en el proyecto de texto 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*, adjunta a la misma. El ACI y la CANSO proponen además que el texto del Apéndice C, en el quinto párrafo preambular, se modifique para añadir la participación de la comunidad como elemento intersectorial del *Enfoque equilibrado de la OACI para la gestión del ruido de las aeronaves*.

21. En la nota se subraya que, en este sentido, cada vez más individuos y comunidades expresan actitudes negativas hacia los aeropuertos y actividades aeronáuticas. Asimismo, recientes novedades como la implementación de la navegación basada en la performance (PBN) y la posible introducción de nuevas aeronaves supersónicas, podrían aumentar la complejidad de la gestión del ruido de las aeronaves. La industria de la aviación debe proporcionar una eficaz gestión del ruido con soluciones viables para todas las partes interesadas. La nota recalca que si bien, el ruido absoluto es importante, las investigaciones han demostrado que los factores acústicos son solamente responsables de alrededor del 30% de las molestias para la comunidad relacionadas con el ruido. El ACI y la CANSO recomiendan que los Estados y la industria comprendan mejor el restante 70%, para poder elaborar y planificar en consecuencia políticas y medidas.

22. En la nota WP/260 se reconoce que el *Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de la OACI* es una solución de política basada localmente que identifica medidas para reducir el ruido en los aeropuertos y sus inmediaciones. El ACI y la CANSO opinan que debería seguir siendo el fundamento de la gestión del ruido de las aeronaves en todo el mundo, puesto que proporciona un marco armonizado globalmente adecuado para la aviación como industria internacional, reconociendo al mismo tiempo las diversas condiciones locales de los aeropuertos y ofreciendo la necesaria flexibilidad para abordarlas.

23. En la nota WP/260 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las opiniones del ACI y la CANSO sobre la gestión del ruido en las inmediaciones de los aeropuertos;
- b) pedir al Consejo que continúe explorando la comprensión de los factores que no son acústicos como medio para apoyar la posible elaboración de políticas que aborden adecuadamente las molestias que plantea el ruido de las aeronaves para la comunidad; y
- c) pedir al Consejo que incluya la participación de la comunidad como elemento intersectorial del enfoque equilibrado de la OACI.

24. Al presentar la nota WP/175 la persona observadora de la IATA subrayó que la OACI desempeña una función de liderazgo para abordar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, especialmente en la elaboración de normas internacionales fundamentales para la sostenibilidad del transporte aéreo. Las normas de la OACI han constituido un instrumento importante para garantizar mejoras tecnológicas y crear previsibilidad para las líneas aéreas respecto a la reglamentación. Considerando el carácter internacional del transporte aéreo y la prolongada vida útil de las aeronaves, las líneas aéreas deben tener la garantía de que las aeronaves homologadas de conformidad con todas las normas aplicables de la OACI podrán operar mundialmente libres de restricciones indebidas que podrían ser un obstáculo para el transporte aéreo internacional.

25. En la nota WP/175 se invita a la Asamblea a:

- a) reiterar que las normas de la OACI en materia de certificación medioambiental se han creado a efectos de certificación y no para servir de base a la imposición de restricciones operativas ni de tasas sobre emisiones;
- b) tomar nota de que la IATA opina que todas las decisiones sobre la imposición de límites de certificación a aeronaves supersónicas ha de basarse en datos y en información de análisis, a fin de garantizar que se ajuste a los Términos de Referencia del CAEP;
- c) reiterar su apoyo al enfoque equilibrado de la OACI e instar a los Estados a que lo adopten a la hora de abordar los problemas de ruido en sus aeropuertos;
- d) reafirmar los principios previamente acordados sobre la retirada progresiva de aeronaves de propulsión subsónicas que superan los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I, así como la introducción de restricciones operativas en materia de ruido local; y

- e) tomar nota del apoyo de la IATA a las políticas de la OACI, según las cuales se reconoce que las tasas medioambientales solo deberían aplicarse en aeropuertos que experimenten problemas definidos de calidad del aire local o de ruido y que, de introducirse, deberían imponerse en forma de cargo y no de impuesto, además de que los fondos recaudados deberían aplicarse, en primer lugar, a mitigar el impacto medioambiental de la aviación.

26. La persona observadora del ACI previamente a su presentación de la nota WP/225 (Opinión del ACI Sobre la reintroducción de aeronaves supersónicas y la elaboración de SARPS apropiados) indica su apoyo a la nota WP/103 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC). En la nota WP/225 se destaca que el ACI apoya la labor del CAEP de elaboración de SARPS sobre ruido y emisiones para aeronaves supersónicas y reconoce la necesidad de que la OACI elabore SARPS oportunos para promover el desarrollo sostenible armonizado de la aviación internacional. Destaca que la reintroducción de aeronaves supersónicas no debe socavar los esfuerzos y logros de la industria alcanzados en las últimas décadas, y que las aeronaves supersónicas deben satisfacer las normas acústicas y de emisiones de la OACI más recientes que se aplican a sus contrapartes subsónicas con la misma MTOM. Además, destaca que el mundo de la aviación debe responder al último informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de la ONU, que confirma la necesidad de limitar el calentamiento mundial a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales.

27. En cuanto al ruido de las aeronaves supersónicas, la nota manifiesta la preocupación del ACI sobre el hecho de que las características operacionales de estas pueden no estar comprendidas plenamente en la aplicación de las metodologías actuales de la OACI para la homologación acústica de aeronaves supersónicas. Es necesario que la OACI enfrente este desafío de manera adecuada pues de no hacerlo, se pondrían en peligro los logros y esfuerzos de la comunidad de aviación en el tratamiento del ruido en los aeropuertos y en sus inmediaciones. El ACI respalda el estudio preliminar sobre aeronaves supersónicas realizado por el CAEP y confirma su plena participación en el mismo a fin de proporcionar una evaluación del posible impacto en las comunidades.

28. En la nota WP/ 225 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la opinión del ACI sobre la elaboración de SARPS para aeronaves supersónicas;
- b) enmendar la Resolución A39-1 de la Asamblea, Apéndice G, para eliminar la referencia específica al estampido sónico;
- c) pedir al Consejo que elabore SARPS sobre ruido y emisiones para aeronaves supersónicas que promuevan el desarrollo sostenible de la aviación internacional; y
- d) reconocer que la reintroducción de aeronaves supersónicas no debería perturbar la afluencia de tránsito de otras aeronaves, ni conducir a una pérdida de capacidad o reducir involuntariamente la eficiencia o el impacto ambiental en otros sectores del sistema.

29. Se toma nota de las siguientes cinco notas de información: WP/81 [*Libro verde de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)*] presentada por los Estados miembros de la COCESNA; WP/372 (*Política nacional de aviación ecológica*) presentada por la India; WP/409 (*Contribución y opiniones de Sudáfrica sobre la labor de protección medioambiental de la OACI*) presentada por Sudáfrica; WP/474 (*Promoción de los aeropuertos verdes*) presentada por Chile; y WP/354 (*Contribución de los aeropuertos a la protección del medio ambiente*) presentada por el ACI.

## Deliberaciones

Resumiendo las presentaciones, el presidente del Comité Ejecutivo observa que una serie de notas (WP/103, WP/261, WP/374, WP/175, y WP/225) se refieren al tema de aeronaves supersónicas. Resaltando el amplio apoyo al trabajo en curso del CAEP relativo a las aeronaves supersónicas, propone que el Comité Ejecutivo recomiende a la Asamblea que pida al Consejo que el CAEP continúe con dicha labor, dando prioridad al estudio preliminar del CAEP sobre aeronaves supersónicas. El presidente reconoce las opiniones divergentes expresadas en algunas de las notas presentadas con respecto al enfoque de elaboración de normas de la OACI, la relación entre las normas existentes para aeronaves subsónicas y la base para la elaboración de nuevas normas para aeronaves supersónicas, la cuestión de la aceptación del público, así como la necesidad de tener en cuenta la seguridad operacional, la navegación aérea, la seguridad de la aviación y otros aspectos. Por lo tanto, también propone que el Comité Ejecutivo recomiende a la Asamblea que tenga en cuenta dichas opiniones divergentes, para para presentarlas a la consideración del Consejo una vez terminada la labor técnica del CAEP.

29. La delegación de Egipto afirma que el tiempo asignado para la presentación de las notas y para comentarios sobre las mismas no es proporcional a la delicadeza e importancia de estos temas y que el Comité Ejecutivo no debería restringir el tiempo para el debate al respecto. Respaldando las notas WP/226 (Australia), WP/374 (Federación de Rusia) y WP/412 (Costa Rica), y manifiesta su preocupación con respecto a las notas WP/104 y WP/225 (ACI).

30. Con respecto a la nota WP/175 (IATA), la delegación de Malta subraya que, si bien, las normas de certificación de CO<sub>2</sub> y de nvPM no tienen por objetivo servir de base para las restricciones operacionales o para la imposición sobre las emisiones, muchos Estados utilizan los datos sobre homologación acústica y certificación de los motores para abordar dichas cuestiones y los Estados seguirán empleando los mejores datos disponibles. Está de acuerdo con la IATA en que la elaboración de SARPS sobre límites de certificación para aeronaves supersónicas tendría que producir beneficios ambientales reales basados en datos de conformidad con los términos de referencia del CAEP. Compartiendo la opinión de la IATA sobre el hecho de que hay que mantener actualizados los cuatro pilares del enfoque equilibrado de la OACI, la delegación de Malta señala que los tres primeros pilares están en proceso de revisión y que también se debería revisar el cuarto pilar.

31. La delegación de Grecia comparte la opinión expresada por los Estados europeos en la nota WP/104 en cuanto a que el “Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves” de la OACI constituye un elemento clave para el logro de los objetivos medioambientales de la OACI en materia de ruido a fin de garantizar que siga proporcionando los medios para proteger la salud del público. Reitera que es de suma importancia que los cuatro elementos principales del Enfoque equilibrado de la OACI permanezcan actualizados y pertinentes a fin de seguir promoviendo el desarrollo de la aviación, y afirma que ha llegado el momento de actualizar el elemento relativo a las restricciones operacionales en vista de las recientes evoluciones de la industria de la aviación.

32. La delegación de Grecia apoyó también la medida propuesta en el párrafo b) de la nota WP/260 en la cual se invita a la asamblea a que pida al Consejo que continúe explorando la comprensión de los factores que nos son acústicos como medio para apoyar posiblemente la elaboración de políticas que aborden adecuadamente las molestias que plantea el ruido de las aeronaves para la comunidad.

33. Comentando sobre la nota WP/261 (Estados Unidos) y la nota WP/374 (Federación de Rusia), la delegación de Francia expresa su apoyo a la propuesta del presidente de recomendar a la Asamblea que pida al Consejo que continúe la labor del CAEP, dando prioridad al estudio preliminar sobre aeronaves supersónicas del CAEP, destacando la naturaleza sensible del tema de las aeronaves supersónicas, en particular con respecto a la delicada cuestión de la opinión pública sobre el ruido, que se describe en la nota WP/225 del ACI.

34. Reiterando los comentarios de la delegación de Egipto con respecto al tiempo asignado a las personas para intervenciones, la delegación de la Federación de Rusia señala a la atención el párrafo b), de la nota WP/103, en el que se invita a la Asamblea a que reafirme que todo proyecto de avión supersónico debe tener como propósito cumplir las normas acústicas más recientes para los aviones subsónicos de modo de evitar un retroceso en los esfuerzos de reducir el ruido de las aeronaves desde su origen. Señala que las normas para aeronaves supersónicas tendrían que basarse en la efectividad ecológica y en normas rentables respaldadas por datos y basadas en las características económicas y tecnológicas de las aeronaves supersónicas.

35. La delegación de Noruega expresa su apoyo a la nota WP/103 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil) y subraya la importancia de limitar y, a la vez no incrementar, el número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves, particularmente por el estampido sónico. Destaca que, si bien las aeronaves subsónicas producen ruido principalmente en las áreas cercanas a los aeropuertos, las aeronaves supersónicas producen estampidos sónicos a lo largo de sus trayectorias de vuelo siempre que mantengan una velocidad supersónica. La delegación de Noruega enfatiza que, si se permiten los estampidos sónicos sobre zonas de alta mar, es necesario asegurarse de que no se genere ruido significativo a raíz de ello en los litorales cercanos habitados. Destaca que si se permiten los vuelos supersónicos sobre zonas continentales habitadas pueden verse afectadas muchas personas, incluidas las zonas donde actualmente no hay ruido de aeronaves ni ruido generado por las personas. La delegación de Noruega explica que, por consiguiente, es importante contar con normas pertinentes relativas al ruido en ruta y a las aeronaves que vuelan a velocidades supersónicas a fin de limitar esos inconvenientes y proteger al público en general.

36. El Presidente del Consejo, Dr. Olimuyiwa Benard Aliu, toma nota de las opiniones divergentes sobre el tema de aeronaves supersónicas. Sin embargo, en vista de las limitaciones de tiempo y a fin de avanzar, invita a las delegaciones a convenir en la propuesta del presidente de permitir al CAEP que continúe su labor técnica al respecto y de dar instrucciones al Consejo de que considere dichas opiniones divergentes cuando se haya terminado su labor (véase párrafo 30 supra).

37. Las delegaciones de Austria, Bangladesh, Canadá, Colombia, China, Egipto, Eritrea, Eslovaquia, Estados Unidos, Indonesia, Suiza, Turquía, y la persona observadora del IBAC, manifiestan su apoyo a dicha propuesta del presidente. Al respaldar la propuesta, la delegación de Eslovaquia respalda la nota WP/54 (Consejo).

38. La delegación de Indonesia destaca que por tratarse de un enfoque basado en datos es esencial garantizar que las normas de ruido y de emisiones para aeronaves supersónicas se formulen de manera adecuada y científica, por lo que está de acuerdo con que el CAEP lleve a cabo el trabajo técnico correspondiente.

39. Señalando a la atención la nota WP/54 (Consejo), la delegación de la China manifiesta su preocupación con respecto a la transparencia del Informe de tendencias ambientales mundiales de la OACI y los modelos allí utilizados. Afirma que el informe se presenta sin explicaciones sobre los modelos empleados y la manera en la cual se han derivado los resultados. La delegación de la China argumenta que hay discrepancias en el informe y subraya que se debe identificar la fuente de dichas discrepancias y, dependiendo de los datos utilizados, podría ser necesario ajustar los modelos.

40. Refiriéndose al 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* (WP/57), la delegación de la China sugiere que el párrafo 11 del preámbulo del Apéndice B se modifique para reconocer que el trabajo del CAEP está a cargo de personas expertas independientes: “Reconociendo el trabajo realizado por el CAEP en su primer examen integrado de



tecnologías de aeronaves y motores **realizado por un grupo experto independiente** y la formulación de metas tecnológicas a medio (2027) y largo (2037) plazo en materia de ruido, consumo de combustible y emisiones;” (el texto nuevo figura en negritas). La DD/ENV, quien también actúa como secretaria del CAEP, respalda esta sugerencia puesto que coincide con el título del Doc 10127 - Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft (Informe del Grupo Experto Independiente sobre la Evaluación y Examen Integrado de las Metas Tecnológicas para los Motores y Aeronaves) de la OACI.

41. Para concluir sus comentarios, la delegación de la China señala a la atención la medida propuesta en el párrafo e) de la nota WP/104 (Finlandia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil), e indica que el límite de 55 000 kg de MTOM no es necesario.

42. La delegación de Egipto comparte las inquietudes expresadas por la delegación de la China y apoya la propuesta enmienda del párrafo 11 del preámbulo del Apéndice B 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/57)*.

43. La delegación de Bangladesh, Expresa su pleno apoyo a las notas W/54 y WP/57, recalca la necesidad de que el CAEP, al concluir su estudio preliminar sobre aviones supersónicos, tenga en consideración las operaciones supersónicas en zonas altamente pobladas.

44. Se señala a la atención el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves de la OACI. El presidente observa que hay opiniones divergentes sobre la necesidad de una posible actualización de las “restricciones locales a las operaciones relacionadas con el ruido” como se definen en la Resolución A39-1 de la Asamblea, Apéndice E (WP/104 y WP/175). Señalando que la información útil proporcionada en la nota WP/104 (Finlandia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y los demás Estados miembros de la CEAC), subraya que el texto actual del Apéndice E se basa en las evaluaciones y recomendaciones del CAEP a la luz del propósito de las normas sobre el ruido del Anexo 16, Volumen I. Sin tener un acuerdo a escala mundial respecto a la propuesta de actualización de la Resolución A 39-1 de la Asamblea de los Estados de la Unión Europea, el presidente no recomienda que se modifique el texto. Por lo tanto, propone y se acuerda, que el Comité Ejecutivo recomiende que la Asamblea sólo tome nota de las opiniones divergentes relativas a la posible necesidad de actualizar las "restricciones locales a las operaciones relacionadas con el ruido" definidas en la Resolución A 39-1, Apéndice E, de la Asamblea, de conformidad con el objetivo de las normas sobre el ruido del Anexo 16, Volumen I. La delegación de Polonia, que presenta la nota WP/104, objeta la decisión en nombre de los Estados europeos concernidos. Indica que el Comité Ejecutivo debería recomendar a la Asamblea que pida al Consejo que se asegure de que el CAEP, como parte de su programa de trabajo actual, realice una evaluación de impacto de las restricciones a las operaciones de las aeronaves del Capítulo 4 con una MTOM de 50 000 kg y más, así como las certificadas conforme a normas anteriores.

45. El presidente observa además que la nota WP/260 (ACI y CANSO) y la nota WP/175 (IATA) destacan la necesidad de considerar factores no acústicos como parte de la política relacionada con el ruido. El Comité Ejecutivo, toma nota de que el trabajo técnico pertinente ya se incluyó en el programa de trabajo del CAEP para el siguiente trienio aprobado por el Consejo.

46. Con respecto a incluir la participación de la comunidad, como elemento transversal para el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves de la OACI, el Comité Ejecutivo, toma nota de que el compromiso de la comunidad es una cuestión transversal y debe aplicarse a los cuatro elementos principales del Enfoque equilibrado. El Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea actualice la Resolución A39-1, Apéndice C, como se indica en la nota WP/57 (Consejo).

47. Con respecto a la nota WP/226 (Australia, copatrocinada por Nueva Zelandia), el Comité Ejecutivo toma nota de que la OACI debe seguir de cerca las cuestiones del ruido de las aeronaves relativas a las operaciones RPA y tomar las medidas adecuadas. Recomienda que la Asamblea solicite al Consejo que aliente a los Estados a compartir sus experiencias de respuestas a las cuestiones de ruido de las aeronaves en operaciones RPA y a que consolide estas experiencias en una posible orientación de mejores prácticas para los Estados.

48. En relación con la propuesta presentada en la nota WP/140 (Qatar) de establecer AEPPIRGS para incrementar la cooperación regional a fin de enfrentar los desafíos relacionados con el medio ambiente, el Comité Ejecutivo observa que, teniendo en cuenta las actuales actividades de creación de capacidad, así como la importancia de un enfoque coordinado mundialmente para la asistencia congruente y coherente que ha de brindarse a las regiones, la cuestión debe considerarse de manera más holística.

49. Tomando nota de lo indicado en la nota WP/412 (Costa Rica, copatrocinada por los Estados miembros de LACAC), El Comité Ejecutivo conviene en continuar el debate sobre asistencia y creación de capacidad en materia del medio ambiente en los siguientes temas del orden del día.

50. Para responder a una cuestión planteada por la persona observadora del ACI relativa a 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/57), la DD/ENV aclara que la propuesta de incluir en el Apéndice B las referencias a la norma de certificación de emisiones de nvPM es congruente con el Doc 9082- Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea. El Comité Ejecutivo toma nota de dicho comentario.

51. El Comité Ejecutivo conviene en la modificación sugerida por la delegación de la China al Apéndice B, párrafo 11 del preámbulo de dicha Declaración consolidada, para especificar que la labor del CAEP está a cargo de un grupo experto independiente.

52. Subrayando el amplio apoyo expresado por la labor permanente del CAEP sobre aeronaves supersónicas, el Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea pida al Consejo que continúe la labor que realiza el CAEP sobre aeronaves supersónicas, dando prioridad al estudio preliminar. El Comité también toma nota de la divergencia de opiniones expresadas con respecto al enfoque de elaboración de normas y recomienda a la Asamblea que tome nota de estas opiniones y dé instrucciones al Consejo de continuar deliberando al respecto una vez terminado el trabajo técnico pertinente del CAEP.

53. El Comité Ejecutivo conviene en recomendar a la plenaria la adopción del 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* conforme a lo planteado en la nota WP/57, con las modificaciones acordadas tras el debate.

#### **Cuestión 16 Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – política y normalización**

54. El Comité Ejecutivo inicia su consideración de la cuestión 16 del orden del día que está documentada en dos notas de estudio presentadas por el Consejo (WP/55 y WP/58) y en las notas conexas presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales.

55. La Secretaría General presenta un breve informe sobre la participación de la OACI en la Cumbre Mundial sobre la Acción Climática de las Naciones Unidas, convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de septiembre de 2019 en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La Cumbre tuvo como objetivo elevar el nivel de ambición mundial y galvanizar la acción por parte de todos

los Estados y todos los sectores, para abordar el cambio climático. Se centró en nueve temas relacionados con el cambio climático, como estrategias de mitigación, transición energética, resiliencia y adaptación, financiamiento para el clima y fijación de precios del carbono, así como alianzas de la industria. La participación de la OACI en la Cumbre sobre la Acción Climática forma parte su cooperación con los órganos de las Naciones Unidas con miras a mantener el liderazgo de la OACI en todas las cuestiones relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático. En varios eventos la OACI ha resaltado las decisiones de la Organización, así como sus importantes logros para el tratamiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y la importancia de las coaliciones y asociaciones entre los Estados miembros de la OACI, la industria de la aviación y otras partes interesadas para acelerar la implementación de tecnologías verdes y las innovaciones que reducirán aún más las emisiones de la aviación a más largo plazo.

56. Además, la Secretaria General expresa su agradecimiento a quienes participaron en la Feria de la OACI sobre la Innovación, celebrada en la Sede de la OACI en Montreal los días 22 y 23 de septiembre de 2019. Dicha feria demostró ser una excelente oportunidad para mostrar tecnologías innovadoras teniendo de base el medioambiente y soluciones de energía renovable, que son componentes importantes para explorar oportunidades de reducción de emisiones de la aviación internacional en el largo plazo. La Secretaria General subraya que tanto la Cumbre de Acción Climática de las Naciones Unidas, como la Feria de la OACI sobre la Innovación han brindado a los Estados elementos de reflexión a la hora de seguir adelante con su labor sobre la aviación internacional y el cambio climático.

### ***La aviación internacional y el cambio climático***

57. La Secretaria General presenta luego la nota WP/55, en la que el Consejo informa acerca de las actividades realizadas por la Organización desde la A39 relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático, incluyendo la canasta de medidas de mitigación de CO<sub>2</sub> relacionadas con tecnologías de aeronaves y normas, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles (SAF), así como actualizaciones sobre los planes de acción estatales sobre las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y los proyectos conexos de la OACI en asociación con otras organizaciones internacionales. En la nota también se informa sobre la cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático. La Secretaria General subraya que la OACI ha seguido trabajando estrechamente con los Estados miembros para respaldar el desarrollo y actualización de los planes de acción estatales y que como resultado de ello hasta la fecha, 116 Estados miembros han presentado sus planes de acción voluntariamente a la Organización.

58. En la nota WP/55 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el buen avance logrado en cada uno de los elementos del conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> desde el 39º período de sesiones de la Asamblea;
- b) seguir respaldando a la Organización en las actividades de coordinación, facilitación y seguimiento para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación e informar sobre su avance a la próxima Asamblea;
- c) reconocer el progreso alcanzado en el marco de los planes de acción estatales de la OACI para la iniciativa de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y alentar a los Estados que aún no han preparado un plan de acción, a participar en esta iniciativa lo antes posible con el apoyo de la OACI;
- d) solicitar que se presente a la próxima Asamblea más trabajo sobre la viabilidad de una meta mundial a la que se aspira a largo plazo, conforme a lo solicitado en la A39-2, párrafo 9 de la parte dispositiva; y

- e) alentar a la OACI a cooperar con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales proporcionando información sobre las actividades presentes y futuras, comprendidas aquellas relativas a emisiones de CO<sub>2</sub>, y garantizando el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación civil internacional.

59. El presidente indica que el Comité Ejecutivo reconoce el progreso alcanzado desde la A39 en cuanto a cada uno de los elementos de la canasta de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y conviene en que la Organización debería recibir apoyo para coordinar, facilitar y hacer seguimiento a las medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y presentar informes al respecto en la próxima Asamblea. El Comité Ejecutivo también conviene en que la Asamblea puede alentar a la OACI a que continúe cooperando con los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales, proporcionando información sobre las actividades actuales y futuras, incluidas las emisiones de dióxido de carbono, y garantizando el liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación internacional y el cambio climático.

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

60. La Secretaria General presenta luego la nota WP/58, en la que el Consejo propone enmiendas a la Resolución A39-2 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 registradas desde la última Asamblea, de conformidad con lo indicado en la nota WP/55. Se invita a la Asamblea a adoptar la propuesta de enmienda de la declaración consolidada adjunta a la nota WP/58.

61. En nombre de COCESNA, la Delegación de Costa Rica presenta la nota WP/80, revisión 1 (*Actualización del Plan de acción de Centroamérica para la reducción de emisiones de la aviación internacional — CAAPER 2.0*). La CAAPER 2.0 proporciona información actualizada sobre las emisiones generadas por los operadores aéreos con Certificados de Operador Aéreo (COA) expedido por los Estados miembros de COCESNA y refleja la canasta de medidas seleccionadas para su implementación gradual por dichos Estados a fin de reducir las emisiones de la aviación internacional teniendo en cuenta sus circunstancias especiales y capacidades respectivas. La delegación de Costa Rica afirma que su Estado, en calidad de receptor del premio *Campeones de la Tierra* de 2019, otorgado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) por su compromiso en la lucha contra el cambio climático, añadirá valor a las deliberaciones de la OACI sobre cuestiones ambientales en caso de ser elegido en esta Asamblea como representante en el Consejo.

62. En la nota WP/80, revisión núm.1, se invita a la Asamblea a:

- a) examinar la información presentada, incluidos los avances logrados a la fecha;
- b) tomar en cuenta la experiencia de COCESNA en la elaboración del *Plan de acción de Centroamérica para la reducción de emisiones de la aviación civil internacional* (CAAPER 2.0), utilizando alianzas estratégicas entre Estados; y
- c) solicitar a la OACI acompañamiento técnico y financiero para la implementación gradual de la canasta de medidas seleccionada para la región centroamericana.

63. La delegación de Francia presenta la nota WP/102 (*Perspectivas sobre la aviación sostenible*) que presenta Finlandia en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y los demás Estados miembros de la CEAC. Señala que los Estados europeos desean enviar un mensaje de esperanza a la comunidad internacional, particularmente en vista de la marcha de protesta sobre el clima realizada en Montreal y en otras ciudades del mundo el 27 de septiembre de 2019. La nota subraya que los Estados europeos apoyan decididamente la canasta de medidas de la OACI para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación internacional, incluido el CORSIA, y reconoce los logros ya alcanzados. Destaca además la necesidad de garantizar que el CORSIA cuente con una base sólida puesto que es el principal curso de acción para reducir dichas emisiones a corto plazo, y recalca que es crucial que todos los Estados y regiones implementen de manera efectiva el CORSIA y participen en los requisitos de compensación del CORSIA a partir de la fase piloto (2021-2023) para lograr la meta de medio plazo a la que aspira la OACI de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG2020).

64. La nota subraya el papel fundamental de los SAF en dicho esfuerzo e indica que los Estados europeos reconocen el papel de liderazgo de la OACI en la promoción de los SAF y el progreso significativo logrado hasta el momento, especialmente en la elaboración de normas mundiales para su uso y demostrando su seguridad y viabilidad técnica. Se destacan los retos significativos que aún hay que enfrentar para convertir a los SAF en una realidad operacional para la aviación y se proponen medidas conexas al respecto. Además, en la nota se subraya la importancia de abordar el impacto de la aviación internacional en el cambio climático mundial con una perspectiva ambiciosa a largo plazo y se pide a la OACI que acuerde un objetivo mundial a largo plazo para la aviación internacional que sea acorde con el objetivo de temperatura de 1,5 °C del Acuerdo de París, antes del siguiente período de sesiones de la Asamblea.

65. Concluyendo su presentación, la delegación de Francia indica que los Estados europeos apoyan la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático* que se adjunta a la nota WP/58 y sugiere que se refuercen el texto relativo a los SAF y a la meta a la que aspira la aviación internacional a largo plazo. Están dispuestos a trabajar con otros Estados con respecto a esta cuestión.

66. En la nota WP/102, se invita a la Asamblea a:

- a) respaldar el desarrollo de una amplia gama de políticas en el marco del conjunto de medidas de la OACI para apoyar a los Estados con soluciones prácticas para abordar eficazmente los impactos climáticos del sector de la aviación;
- b) solicitar los Estados miembros que sumen su aporte al trabajo de la OACI a fin de garantizar que el CORSIA se implemente de manera integral, temprana y a nivel mundial, estableciendo las políticas nacionales y los marcos regulatorios necesarios para su cumplimiento y aplicación;
- c) tomar nota de las dificultades que quedan por superar para que los combustibles de aviación sostenibles se conviertan en una realidad operativa, he invite a la OACI y a los Estados a desarrollar medidas más ambiciosas para respaldar su adopción como se proyecta en la Visión de 2050 de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles;
- d) apoye la labor sobre un objetivo de reducción de emisiones a largo plazo para la aviación internacional en vista de los recientes informes y novedades dentro de la AGNU, el IPCC, la CMNUCC y la OMI, entre otros, partiendo de los compromisos de la industria y las posibilidades técnicas;
- e) tomar nota del compromiso de Europa de crear capacidad para la protección del medio ambiente con miras a la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás" de la OACI.

67. En nombre de los 54 Estados de la CAFAC, la delegación de Nigeria presenta la nota WP/176 (*Asistencia para el desarrollo y la implementación de planes de acción estatales de mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> para la aviación internacional y enfoque futuro*). En la nota se destaca la función de la OACI asistencia a los Estados en el marco de un modelo de cooperación exitoso, que podría ser apropiado para los demás Estados miembros, principalmente los Estados en desarrollo. Se indica que al 31 de julio de 2019, 25 Estados miembros de la CAFAC (45.4%) habían presentado voluntariamente a la OACI sus Planes de acción estatales sobre las actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, doce de los cuales han podido presentar Planes de acción sólidos como resultado del Proyecto de asistencia OACI-UE. Se destaca en la nota que es imperativo alentar a los Estados miembros, a la OACI, a las organizaciones internacionales y a los socios para el desarrollo, a que continúen brindando apoyo y refueren la creación de capacidad para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> con base en la experiencia exitosa del Proyecto de asistencia OACI-EU. También se enfatiza la necesidad de obtener recursos financieros, apoyo técnico, transferencia de tecnología y colaboración entre la OACI y la CAFAC en el desarrollo e implementación de programas para África.

68. En la nota WP/176 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en el en la nota de estudio;
- b) alentar a los Estados miembros y a la OACI a apoyar a los Estados en el desarrollo y la actualización de planes de acción estatales para la mitigación de CO<sub>2</sub> e implementar medidas específicas;
- c) alentar a los Estados miembros, a la OACI y a las organizaciones regionales e internacionales a promover y apoyar iniciativas para financiar programas de protección del medio ambiente y crear programas de asistencia y creación de capacidad permanentes para los Estados miembros en estrecha coordinación con la Subdirección de Medio Ambiente de la OACI;
- d) encargar a la Secretaria General que apoye y fortalezca la creación de capacidad en reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en base a la experiencia exitosa del Proyecto de asistencia OACI-UE y que brinde apoyo técnico y transferencia de tecnología; y
- e) encargar a la Secretaria General que colabore con la CAFAC en el desarrollo y la implementación de los programas para los Estados miembros africanos.

69. La delegación de Guatemala, presenta la nota WP/411 (*Contribución de la región latinoamericana con relación al cambio climático e implementación del CORSIA*), copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC. La nota destaca la proactividad de los Estados miembros de la CLAC en el tratamiento del cambio climático mediante el desarrollo e implementación de los planes de acción estatales sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> basados en toda la canasta de medidas, incluida la renovación de la flota y la participación activa en el diseño e implementación del CORSIA.

70. En la nota WP/411 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) tomar en cuenta la contribución de los Estados latinoamericanos en materia de cambio climático e implementación del CORSIA;

- c) solicitar a la OACI que continúe con la creación y fortalecimiento de capacidades a los Estados a través de seminarios y talleres en materia de cambio climático e implementación del CORSIA; y
- d) solicitar a la OACI que siga promoviendo acciones concretas para el acceso al financiamiento y transferencia de tecnología para Estados en vías de desarrollo.

71. La delegación de Kenya presenta la nota WP/266 (*Novedades de la recopilación, vigilancia y notificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*) en la que explica la experiencia y el progreso de su Estado en la recuperación, vigilancia y notificación de datos relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que forman parte de la iniciativa de actualizar y reforzar el Plan de Acción voluntario del Estado para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> presentado a la OACI en diciembre de 2015. En la nota se subraya que en el marco del Proyecto de asistencia OACI-EU se instaló un Sistema generador por celdas fotovoltaicas solares de 507 KW montado en tierra que alimenta una unidad auxiliar de potencia y aire acondicionado en el Aeropuerto Internacional Moi de Mombasa, prevista para generar 820 000 kWh/ año para dejar de emitir 1 300 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales. Subraya también que Kenya participó en un proyecto de implementación del CORSIA a pequeña escala coordinado por el Gobierno de Alemania y la OACI para someter a prueba las disposiciones sobre MRV de los SARPS del CORSIA. Kenya decidió participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA y se envió una Circular de Información Aeronáutica (AIC) a todas las líneas aéreas nacionales pidiéndoles implementar el CORSIA a partir del primero de enero de 2019 con la preparación y presentación de sus planes de seguimiento de las emisiones. Los proyectos de reglamentación nacional sobre el CORSIA se encuentran en su etapa de aprobación final.

72. En la nota WP/266 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información brindada en la nota;
- b) apoyar a los Estados en sus esfuerzos por desplegar una estrategia eficiente y sostenible de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos;
- c) apoyar y fortalecer la creación de capacidad para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> aprovechando las experiencias positivas del proyecto actual de asistencia ICAO-EU, y facilitar más aún el acceso de los Estados al financiamiento, el apoyo técnico y las transferencias de tecnología;
- d) apoyar y alentar a los Estados miembros a participar en el CORSIA; y
- e) alentar a los Estados miembros a forjar asociaciones para combatir el cambio climático y fomentar la cooperación y el intercambio de conocimientos a nivel regional y mundial.

73. La delegación de México presenta la nota WP/269 (*Aviación internacional y cambio climático*), en la que su Estado expresa pleno apoyo a los progresos en el último trienio en cada uno de los elementos de la canasta de medidas de reducción de emisiones provenientes de la aviación, de la OACI. Se invita a la Asamblea a:

- a) instar a la OACI y a los Estados miembros a que sigan avanzando en todos los elementos de la canasta de medidas de la OACI en el próximo trienio;

- b) solicitar a la OACI que mantenga la celebración de seminarios anuales de evaluación para fomentar el desarrollo mundial de combustibles sostenibles de la aviación y apoyar la cuantificación de la *Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050*;
- c) encargar a la OACI que propicie un foro para promover y fomentar tecnologías innovadoras de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, como los aviones eléctricos e híbridos, que representan un componente crucial para explorar oportunidades de largo plazo para la reducción de emisiones del sector de la aviación internacional;
- d) exhortar a la OACI a brindar mayor asistencia y crear más capacidad para el desarrollo y perfeccionamiento de los Planes de Acción de los Estados, que reflejen y comuniquen los esfuerzos de los Estados miembros en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación; y
- e) que alienate a la OACI a cooperar con otros órganos de las Naciones Unidas para mantener el papel de liderazgo de la OACI en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático.

74. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/323 (*Asistencia y creación de capacidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes de la aviación internacional*), en la que se destaca el papel de la Organización para asistir a los Estados bajo un modelo exitoso de cooperación, que puede ser adaptado para otros Estados miembros, principalmente los Estados en vías de desarrollo. Se destaca que el Proyecto de asistencia OACI-UE, en el que participó la República Dominicana, así como el proyecto de asistencia conjunto entre la OACI y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el programa ACT-CORSIA de la OACI, entre otros, demostraron la importancia de los programas de asistencia para alcanzar con éxito el objetivo y las metas mundiales sobre protección del medio ambiente. No obstante, en la nota se señala que estos programas de asistencia, liderados por la Oficina de Medio Ambiente (ENV) y la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) son temporales y no todos los Estados tienen acceso a ellos. La nota subraya la importancia de establecer un programa permanente de asistencia y creación de capacidad en protección del medio ambiente.

75. En la nota WP/323 se invita a la Asamblea a:

- a) pedir al Consejo asignar recursos, específicamente para la creación de capacidad en materia de medio ambiente (asistencia a los Estados);
- b) pedir al Consejo que continúe con el trabajo de apoyar a los Estados miembros a través de la diseminación de información relevante, materiales de guía y asistencia técnica;
- c) pedir al Consejo que cree un programa/proyecto específico, dentro del Programa Regular de la OACI, sobre asistencia y creación de capacidad en medio ambiente para apoyar a los Estados miembros, principalmente los Estados en vías de desarrollo; y
- d) pedir al Consejo que continúe con el trabajo de crear alianzas con otros Estados y organizaciones internacionales para cubrir las necesidades de asistencia de los Estados miembros, incluyendo el acceso a los recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad para la mitigación de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación.



76. La delegación de la República Dominicana presenta luego la nota WP/413 (*Análisis sobre la implementación de aeropuertos sustentables en Estados insulares*), en la que se resume el progreso alcanzado por el Estado en la mitigación de gases de efecto invernadero y la formulación y actualización del Plan de acción del Estado sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. En la nota se destaca el progreso alcanzado por los aeropuertos internacionales de República Dominicana entre 2013 y 2019, incluida la acreditación en el marco del programa de acreditación de carbono para aeropuertos "Airport Carbon Accreditation" (ACA). Se destaca asimismo, que el éxito de estos pasos positivos adoptados por la República Dominicana para mitigar los efectos del cambio climático son una muestra clara de su compromiso con los objetivos estratégicos de la OACI de protección del medio ambiente, y se refleja en una aviación verde, mediante la cual se pueden alcanzar metas de crecimiento neutro de carbono en las terminales aeroportuarias.

77. En la nota WP/413 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a la OACI a que continúe los estudios de viabilidad detallados, para evaluar las metas propuestas y su impacto en el sistema, así como su incidencia en el crecimiento y en los costos en todos los países, en particular los países insulares en vías de desarrollo; y
- b) instar a los Estados a que fomenten entre sus operadores aeroportuarios la implementación de Aeropuertos Sustentables, para disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

78. La persona observadora del ATAG presenta la nota WP/194 (*Perspectivas del sector sobre el conjunto de medidas y objetivo a largo plazo*) presentada por ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA, coordinados por el ATAG. La nota recuerda los tres objetivos iniciales globales fijados por la industria de la aviación civil en 2009 para abordar su impacto climático: un objetivo de mejora de la eficiencia a corto plazo de 1,5% anual; un objetivo a medio plazo para limitar las emisiones de CO<sub>2</sub> netas mediante un crecimiento neutral en cuanto a carbono a partir de 2020; y un objetivo a largo plazo para reducir a la mitad las emisiones de CO<sub>2</sub> netas de la aviación para 2050 con respecto a los niveles de 2005. Si bien reconoce que actualmente el énfasis está en garantizar el éxito del CORSIA y que el trabajo relacionado con el CORSIA ha sido primordial, destaca que la industria también requiere de certidumbre sobre un objetivo climático a largo plazo respaldado por políticas gubernamentales para solidificar la acción por el clima. Al afirmar que es momento de que los gobiernos se reúnan en la OACI para trabajar junto con la industria y la sociedad civil a fin de establecer un objetivo integral a largo plazo para el sector del transporte aéreo, la persona observadora del ATAG recalca que colectivamente la industria está dispuesta a asumir su papel en el debate técnico que contribuiría a proporcionar información para el establecimiento de dicho objetivo.

79. La persona observadora del ATAG subraya que en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre la Acción Climática (Nueva York, 23 de septiembre de 2019) se oyeron los compromisos por una acción climática sólida de parte de las naciones de todo el mundo con un nivel inspirador de apoyo transectorial de las industrias de todo el mundo. Además, en la marcha durante la huelga por el clima (Montreal, 27 de septiembre de 2019) se han oído las voces de los jóvenes declarando que ellos se ocuparían en caso de que los adultos no lo hagan. Señala que la industria se inspira en sus voces y en su propia experiencia técnica. La persona observadora por el ATAG subraya que, si bien, el cambio climático es un tema particularmente difícil, la industria está dispuesta a abordarlo, y manifiesta tener la esperanza de que la OACI se una a la industria para resolver esta cuestión al establecer una meta integral climática a largo plazo para la aviación civil internacional.

80. En la nota WP/194 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer el empeño del sector por superar su objetivo de acción por el clima a corto plazo consistente en mejorar su eficiencia energética anual en un promedio de 1,5 %;
- b) reconocer el compromiso asumido por el sector persiguiendo un crecimiento neutral en cuanto a carbono a partir 2020, a través de una serie de medidas de reducción de emisiones respaldadas por el CORSIA; y
- c) solicitar al Consejo que fije, con pleno apoyo y colaboración del sector, un objetivo climático a largo plazo para la aviación civil internacional que sea adoptado en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

81. La persona observadora del IBAC presenta la nota WP/273 (*Actividades de la aviación ejecutiva en el uso de combustibles sostenible*), en la que describe las iniciativas emprendidas por el IBAC para informar y demostrarle a la industria de la aviación ejecutiva que los SAF podrían y deberían utilizarse para ayudar a la industria a cumplir con su objetivo de largo plazo de disminuir a la mitad las emisiones netas de CO<sub>2</sub> provenientes de la aviación para 2050 con respecto a los niveles de 2005. La nota destaca el interés creciente y entusiasmo de la industria por los SAF.

82. En la nota WP/273 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer y apoyar los esfuerzos realizados por el sector de la aviación ejecutiva para crear conciencia sobre SAF, potenciar el aumento en la producción y uso de SAF, y
- b) solicitar que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) propicie, y que los Estados Miembros implementen políticas apropiadas, incluidos incentivos, para potenciar (i) la producción e integración de SAF en mayores cantidades y (ii) el consumo de SAF por parte de los operadores de aeronaves para que la aviación ejecutiva avance de manera significativa hacia su objetivo a largo plazo de reducir las emisiones de carbono.

83. Se toma nota de las siguientes 11 notas de información: WP/81 [*Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services* (Nota ecológica de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea)] presentada por los Estados miembros de COCESNA; WP/274 (*Importancia para los estados integrar desde la planificación estratégica la protección al medio ambiente*) presentada por la República Dominicana; WP/510 [*Indonesia environmental protection program* (Programa de protección Ambiental de Indonesia)] presentada por Indonesia; WP/525 [*Adaptation plans at Japanese airports against climate change* (Planes de Adaptación de los Aeropuertos Japoneses para Contrarrestar el Cambio Climático)] presentada por el Japón; WP/526 [*Power-to-liquids (PTL): Sustainable fuels for aviation* (Combustibles de Aviación Sostenibles: PtL-de energía eléctrica a líquido)] presentada por Alemania; WP/531 [*United States' efforts to address aviation's climate impact* (Iniciativas de los Estados Unidos para el tratamiento del impacto climático de la aviación)] presentada por los Estados Unidos; WP/605 [*The Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change* (Declaración conjunta del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia y la Administración de Aviación Civil de la China, relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático)] presentada por la Federación de Rusia y China; las notas WP/277 [*Setting a long-term climate change goal for international aviation* (Establecimiento de un objetivo de largo plazo con respecto al cambio climático para la aviación internacional)], WP/560 revisión 1 [*CO<sub>2</sub> emissions from commercial aviation, 2018* (Emisiones

de CO<sub>2</sub> de la aviación comercial, 2018)] y WP/561 [*Envisioning a “zero climate impact” international aviation pathway towards 2050: How governments and the aviation industry can step-up amidst the climate emergency for a sustainable aviation future* (Visión sobre la ruta hacia un “impacto climático cero” de la aviación internacional para 2050: Demostración de cómo los Gobiernos y la industria de la aviación pueden salir adelante en medio de la emergencia climática, para lograr una aviación sostenible en el futuro)] presentadas por ICSA; y WP/354 [*Airports’ contribution to environmental protection* (Contribución de los aeropuertos a la protección del medio ambiente)] presentada por el ACI.

## Deliberaciones

84. Resumiendo las presentaciones, el presidente del Comité Ejecutivo observa que varias notas de estudio (WP/80, Revisión 1, WP/102, WP/176, WP/266, WP/269, WP/323, WP/411 y WP/413) respaldan la labor de la OACI con respecto a los planes de acción de los Estados y las iniciativas de asistencia y creación de capacidad. Basándose en la convergencia de opiniones, recomienda lo siguiente: el Comité Ejecutivo reconoce el progreso alcanzado con la iniciativa de planes de acción de los Estados y conviene en que la Secretaría de la OACI debería seguir aumentando las actividades de la OACI en materia de creación de capacidad y asistencia en la preparación de los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, incluyendo: la organización de seminarios y programas de instrucción; provisión de orientaciones y herramientas; facilitación del acceso a recursos financieros y personas expertas; y el establecimiento de otros estudios de factibilidad, particularmente en los Estados en desarrollo y los PEID. Asimismo, el Comité Ejecutivo conviene en que deberían promoverse más alianzas entre los Estados a fin de asistir a los que no han elaborado aún sus planes de acción estatales, incluido el Programa OACI de países compañeros para los planes de acción de los Estados. El Comité toma nota, asimismo, de las propuestas de varios Estados miembros de destinar más recursos a la elaboración de planes de acción estatales para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y a la realización de estudios de viabilidad, así como a la aplicación de medidas de mitigación de esas emisiones, por ejemplo, mediante nuevas alianzas entre la OACI, Estados miembros y organizaciones internacionales y mediante el establecimiento de un programa de asistencia permanente y creación de capacidad con ATB/ENV de la OACI.

85. Tomando nota de que también en varias otras notas de estudio se respalda la *Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050* y el proceso conexo de evaluación de los combustibles de aviación sostenibles (WP/102, WP/269, WP/273 y WP/411), el presidente recomienda además las siguientes acciones con base en la convergencia de opiniones: que el Comité Ejecutivo tome nota de las distintas dificultades que persisten con respecto a la introducción de combustibles de aviación sostenibles a escala comercial y que los Estados miembros deberían adoptar medidas más ambiciosas para asegurar el cumplimiento de la *Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050*, incluida la organización de seminarios anuales para evaluación. La OACI debería facilitar el establecimiento de elementos importantes para la cuantificación de la visión de la OACI para 2050 conforme a lo solicitado por la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) in 2017 y organizar seminarios anuales de evaluación sobre combustibles de aviación sostenibles.

86. El presidente también toma nota de que el tema de la aspiración a largo plazo para la aviación internacional también se trata en algunas notas de estudio (WP/55, WP/102, WP/194, WP/227, WP/269 and WP/562). El presidente recomienda proceder de la siguiente manera: que el Comité Ejecutivo tome nota de que el Consejo, en el párrafo d) de las decisiones propuestas en la nota WP/55, invita a la Asamblea a: que pida que se presente a la próxima Asamblea más trabajo sobre la viabilidad de una meta mundial a la que se aspire a largo plazo, conforme a lo solicitado en el párrafo 9 de la parte dispositiva de la resolución A39-2 de la Asamblea. También observa que los Estados coinciden en que debe darse prioridad a la labor sobre la aspiración mundial a largo plazo con miras al 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, si bien se manifiesta una cierta divergencia de opiniones sobre la forma de

desarrollar dicha aspiración a largo plazo (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente). El Comité Ejecutivo recuerda la Cumbre de las Naciones Unidas sobre la Acción Climática convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas para incrementar las ambiciones de todos los países y todos los sectores respecto de las acciones relativas al clima, y la participación de la OACI en la misma para con al objetivo de resaltar la importancia de las coaliciones y las asociaciones para acelerar el despliegue de tecnologías e innovaciones ecológicas que permitan reducir aún más las emisiones de la aviación en el más largo plazo. Se recuerda al Comité que en la Feria de la innovación que la OACI organizó en Montreal del 22 al 23 de septiembre de 2019, se habían presentado tecnologías innovadoras para proteger el medio ambiente y soluciones basadas en energías renovables, que son componentes importantes de posibles oportunidades de reducción de las emisiones del sector de la aviación internacional en el largo plazo.

87. El presidente otorga la palabra a la audiencia para deliberar, entre otras cosas, sobre una meta a la que se aspire a nivel mundial para la aviación internacional.

88. La delegación de los Estados Unidos señala que, si bien su Estado es un ferviente promotor de los SAF y ha trabajado en ello por muchos años, le preocupaba que la Asamblea solicite a los Estados miembros que tomen medidas más ambiciosas para apoyar la visión de la OACI sobre combustibles sostenibles para la aviación para 2050, puesto que tienen distintos niveles de desarrollo y diferentes capacidades y circunstancias nacionales. Recordando que el texto relativo a la cuantificación de combustibles sostenibles para la aviación que se utilizarán en 2050 se negoció con atención durante la segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/2) de la OACI (Ciudad de México, 11-13 de octubre de 2017), subraya que si bien, los Estados Unidos no apoyan dicha cuantificación en su momento, recomendó que se mantuviera el texto conexo del proyecto de revisión de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático presentado en la nota WP/58.

89. Tomando nota de que los anuncios hechos por los líderes de los Gobiernos y del sector privado durante la Cumbre sobre la Acción Climática de la ONU celebrada en Nueva York, así como las declaraciones de los jóvenes durante la marcha de protesta contra el cambio climático celebrada en Montreal, reforzaron el impulso de la acción climática, la delegación de Noruega respalda la nota WP/194 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA y coordinada por el ATAG), y en particular, el pedido de que el Consejo elabore, con el pleno apoyo y colaboración de la industria, un objetivo a largo plazo sobre el clima para la aviación civil internacional, para su adopción en la 41ª Asamblea de la OACI. Al instar a la OACI a que inicie ese proceso, Noruega afirma que un objetivo más ambicioso de reducción de emisiones de la aviación puede ser alcanzable con base en un conjunto completo de elementos de la canasta de medidas de la OACI. Noruega acoge con satisfacción las políticas e incentivos para la creación de un mercado para los SAF, y decidió introducir un requisito de cuotas empezando con 0,5% de SAF para la aviación para 2020, con la ambición de incrementar dicho porcentaje al 30% para 2030. Noruega considera que el uso de aeronaves eléctricas e híbridas eléctricas para viajes regionales parece ser una ambición realista para un futuro cercano y apta para el mercado noruego y otros mercados que han tenido una participación significativa en los viajes regionales.

90. La delegación de Dinamarca acoge con beneplácito los cambios propuestos a la Resolución A39-2 de la Asamblea que figuran en el texto revisado adjunto a la nota WP/58. Recordando que la industria de la aviación ya demostró su ambición mediante el compromiso de reducción de emisiones para 2050, reitera la opinión expresada por los Estados europeos en la nota WP/102, de que ha llegado el momento de comenzar a desarrollar una ambición de largo plazo para la aviación internacional con respecto al clima, que se base y vaya más allá del éxito del CORSIA y de la meta de mediano plazo de la OACI de neutralidad de carbono para 2020. La delegación de Dinamarca invita a todos los Estados a trabajar con Dinamarca y los demás Estados europeos para acordar un programa de trabajo a fin de facilitar una decisión sobre dicho objetivo a largo plazo lo antes posible y con antelación a la próxima Asamblea de 2022.

91. La delegación de Alemania subraya que, a la luz de informes y acontecimientos recientes en otros foros, como UNGA, IPCC, CMNUCC y la OMI, su Estado también apoya el trabajo sobre una aspiración de reducción de emisiones a largo plazo para la aviación internacional. Destaca que Alemania consideraba que los SAF constituyen un pilar importante de la canasta de medidas de la OACI que tienen el potencial de contribuir a una reducción absoluta de emisiones en el sector de la aviación, principalmente mediante el uso de combustibles sintéticos producidos a partir de otras energías renovables. La delegación de Alemania señala a la atención la nota de información WP/526, en la que su Estado presenta una reseña general del concepto de tecnología “Power-to-Liquids” (PtL) de producción de combustibles sostenibles para la aviación mediante el uso de otras fuentes de energía eléctrica renovable.

92. La delegación de la República de Corea respalda la nota WP/194 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA y coordinada por el ATAG) y observa que el sector de la aviación internacional se ha establecido como la industria líder en responder al cambio climático con la implementación del CORSIA y recalca que es altamente deseable continuar con este esfuerzo. Sin embargo advierte que, si el sector internacional de la aviación avanza más rápido que otros sectores y se sobrecarga, es probable que se produzca un impacto negativo en la economía mundial y no sólo en la industria de la aviación.

93. Refiriéndose a la decisión del apartado d) de la nota WP/55 (Consejo), la delegación de la Federación de Rusia expresa dudas con respecto a establecer un objetivo al que se aspire en el largo plazo. Enfatiza la necesidad de ser pragmáticos y alcanzar primero los objetivos establecidos anteriormente por la OACI, y asegura que en el transcurso de ese proceso se podrá ver más claramente la forma de proceder. La delegación de la Federación de Rusia señala que China, India y la Federación de Rusia sometieron a la Secretaría su propuesta conjunta de modificación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático adjunto a la nota WP/58, y subraya que uno de los cambios propuestos consiste en trasladar el adjunto que contiene los principios rectores para el diseño e implementación de medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional, al proyecto de resolución de la Asamblea sobre el CORSIA adjunto a la nota WP/59.

94. Respalda la nota WP/176 (Estados miembros de la CAFAC) y la nota WP/55 (Consejo), la delegación del Camerún recuerda que su Estado es uno de los primeros que presentó voluntariamente a la OACI el plan de acción estatal para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Señala que el Camerún es uno de los Estados africanos que se han beneficiado con el proyecto de asistencia conjunto OACI-UE mediante la instalación de un sistema terrestre de energía solar fotovoltaica (PV) de 507 kW y una unidad de potencia terrestres de energía eléctrica, así como una unidad de aire preacondicionado en el Aeropuerto Internacional de Douana. Asimismo, respalda la nota WP/266 (Kenya) y a la nota WP/59 (Consejo), y subraya la necesidad de que la OACI proporcione asistencia adicional, particularmente a los Estados en desarrollo, mediante la impartición de instrucción a los posibles órganos de verificación sobre cómo verificar los informes de emisiones de CO<sub>2</sub> en el marco del CORSIA y su acreditación.

95. Compartiendo la opinión expresada por la delegación de la Federación de Rusia, la delegación de la China asegura que no es necesario establecer una meta a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional. Mantiene que los objetivos vigentes establecidos en la resolución A39-2 de la Asamblea, en el párrafo 4 de la parte dispositiva, son una aspiración suficientemente ambiciosa, es decir, lograr un promedio mundial anual de mejora de la eficiencia de consumo de combustible del 2% hasta 2020 y aspirar a lograr una mejora de la eficiencia de combustible a escala mundial del 2% anual desde 2021 hasta 2050, calculada con base en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada. Subraya que si algunos Estados consideran que es necesario establecer una nueva meta a la que se aspire a largo plazo, podrán hacerlo voluntariamente. Otros Estados no deberían verse obligados a aceptar dicha aspiración de largo plazo. Recordando que la OACI es una organización internacional que representa y atiende a sus Estados miembros, recalca que, por consiguiente, debe prestar atención a las preocupaciones expresadas por sus Estados miembros sin apresurarse a tomar una decisión, y sin sacrificar los intereses de

los Estados en desarrollo. La delegación de la China recalca que su Estado y otros Estados en desarrollo tienen el potencial de crecer más rápidamente. Afirma que, no obstante, una aspiración de largo plazo para la aviación internacional afectaría negativamente el derecho de los mismos de desarrollar sus respectivas industrias de aviación. Además, afectaría el desarrollo sostenible de otros recursos (por ejemplo, el agua, los terrenos, etc.). Recalcando que es necesario realizar más estudios, la delegación de la China indica que la Asamblea tal vez podría iniciar deliberaciones sobre la cuestión de la aspiración de largo plazo para la aviación internacional a partir de 2037.

96. La delegación de Zimbabwe felicita a la OACI y a sus socios para el desarrollo por su asistencia en la formulación de los planes de acción de los Estados sobre las actividades de reducción de CO<sub>2</sub>. Expresa pleno apoyo a la nota WP/176 (Estados miembros de la CAFAC), la nota WP/55 (Consejo), WP/266 (Kenya), WP/59 (Consejo), así como la nota WP/323 (República Dominicana) en la que se subraya la importancia de establecer un programa permanente de asistencia y creación de capacidad relativo a la protección del medio ambiente. La delegación de Zimbabwe afirma que tal programa permanente ayudaría a los Estados en desarrollo, incluidos los Estados africanos, que no han recibido dicho apoyo, siguiendo el espíritu de la iniciativa NCLB de la OACI.

97. La delegación de Egipto apoya el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada presentado en la nota WP/58, sin modificaciones. Si bien, coincide con las opiniones expresadas por las delegaciones de la Federación de Rusia y China con respecto a la aspiración a largo plazo para la aviación internacional, destaca su necesidad a fin de avanzar a pesar de la divergencia de opiniones al respecto. Por consiguiente, está de acuerdo con que, de conformidad con el párrafo 9 de la parte dispositiva de dicha resolución de la Asamblea, el Consejo continúe explorando la factibilidad de dicha aspiración de largo plazo y en que el CAEP, como prioridad, realice estudios detallados para evaluar la posibilidad de lograr las metas que se propongan de conformidad con su programa de trabajo y el impacto que se derive de alcanzar dichas metas. Reafirma el apoyo de Egipto al papel de liderazgo de la OACI, el Consejo y el CAEP en el tratamiento de este asunto.

98. La delegación del Brasil señala que su Estado está de acuerdo con el párrafo 9 de la parte dispositiva de la resolución de la Asamblea como se presenta en la nota WP/58. Brasil considera que una aspiración a largo plazo para la aviación internacional debe definirse y combinarse con vías de reducción de emisiones claras compatibles con las medidas propias del sector como los SAF y las tecnologías. Brasil mantiene que si no se consideran dichas medidas, un objetivo de largo plazo solo sería una extensión del CORSIA y no conduciría a una descarbonización efectiva de la industria de la aviación.

99. La delegación de México subraya que a fin de garantizar que el sector de la aviación no se quede rezagado de otros sectores en lo que respecta a la mitigación del cambio climático, la Asamblea adoptó políticas, así como una canasta de medidas para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que incluía tecnología y normas, SAF, mejoras operacionales y el CORSIA. Subraya que para permitir el desarrollo sostenible de la aviación internacional es necesario que la Asamblea permita que el Consejo explore al menos la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional y permita que el CAEP continúe realizando estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que pudieran proponerse así como sus repercusiones, y que el Consejo someta el avance de dicha labor a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea, como se solicita en la cláusula dispositiva 9 de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58).

100. La delegación de la India señala a la atención la nota WP/228, Revisión núm. 1, (*CORSIA – Desafíos de la implementación y revisión de los criterios para las emisiones*) que se presenta en el marco de la cuestión 17 del orden del día, en la que la India plantea dos inquietudes sobre la arquitectura básica del CORSIA, como a quién se debe atribuir la responsabilidad de la gestión de las emisiones, a los explotadores de líneas aéreas o a los Estados, y sobre la forma de fijar la base de referencia. Puesto que no

se ha iniciado la implementación del CORSIA, la India considera que es sabio observar su implementación, tomar nota de las dificultades para luego formular una meta a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional. La delegación de la India afirma estar de acuerdo con las opiniones de las delegaciones de la Federación de Rusia y de la China en cuanto a que la Asamblea no debe apresurarse a establecer una meta para tan largo plazo en este momento.

101. La delegación de Finlandia apoya firmemente la nota WP/102, que presenta su Estado en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC, así como al CORSIA y todos los demás elementos de la canasta de medidas de la OACI para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Reitera el gran potencial de los SAF de ser una de las medidas clave para reducir significativamente la huella de carbono de la aviación. La delegación de Finlandia destaca que su Estado está adoptando las medidas necesarias para convertir los SARPS de la OACI pertinentes en una realidad operacional, y espera que otros Estados miembros hagan lo mismo. Recalca que además de las medidas adoptadas actualmente para reducir la huella de carbono de la aviación, los Estados miembros deberían demostrar ambición para el largo plazo y prepararse desde ya para la adopción de una meta ambiciosa de largo plazo para la aviación internacional lo antes posible y a más tardar para la próxima Asamblea. La delegación de Finlandia respalda las intervenciones de las delegaciones del Camerún y Zimbabwe con respecto a las disposiciones de asistencia y creación de capacidad.

102. La delegación del Japón indica estar a favor de que el Consejo explore la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional conforme a lo solicitado en el párrafo 9 de la parte dispositiva de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático adjunta a WP/58. Recalca que las futuras deliberaciones sobre dicha meta para el largo plazo deberían basarse plenamente en los estudios detallados previstos para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas y las repercusiones de las metas que pudieran proponerse y deberían tener en cuenta toda la canasta de medidas. La delegación del Japón apoya la intervención de la delegación de los Estados Unidos con respecto a los SAF.

103. Haciendo suyos los comentarios de las delegaciones de la Federación de Rusia, China, Egipto e India con respecto a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional, la delegación de Arabia Saudita indica que su Estado no apoya el establecimiento de dicha meta a largo plazo, al menos por el momento. Arabia Saudita considera que la OACI y sus Estados miembros deberían avanzar con los objetivos actuales sobre el clima establecidos en la Resolución A39-2 de la Asamblea, párrafo 4 de la parte dispositiva, según la cual, se debe lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible hasta 2020 y debería aspirar a una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, calculada basándose en el Volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada. Por consiguiente, Arabia Saudita no respalda la nota de estudio WP/102 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC). No obstante, Arabia Saudita considera que sería necesario adoptar un enfoque de abajo hacia arriba para desarrollar cualquier meta ambiciosa a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional, contando con el trabajo conjunto de todos los Estados. Asimismo, opina que una meta de esta naturaleza debería abarcar todos los tipos de combustible de aviación y que las diferentes circunstancias, capacidades respectivas y contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración de emisiones de GEI en la atmósfera debería determinar la manera como cada Estado podría contribuir voluntariamente al logro de la misma, como en el caso de las dos metas de cambio climático mencionadas.

104. La delegación del Canadá respalda el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada conforme figura en la nota WP/58. Asimismo, apoya la labor realizada actualmente por el CAEP que facilitará las deliberaciones sobre una meta a la que se aspire a largo plazo para la aviación internacional y apoya la invitación de la delegación de Dinamarca de desarrollar un programa de trabajo que facilite una decisión al respecto. La delegada del Canadá reconoce los esfuerzos

realizados por el sector de la aviación de negocios para despertar conciencia acerca de los combustibles de aviación sostenibles y alentar su producción y uso, como se describe en la nota WP/273 (IBAC). Con respecto a las notas sobre asistencia y creación de capacidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional [WP/176 (Estados miembros de la CAFAC) y WP/323 (República Dominicana)], indica que, si bien el Canadá apoya plenamente que se continúe trabajando en esta área, considera que se necesita más información antes de acordar financiar un programa de asistencia y creación de capacidad permanente relacionado con la protección ambiental. Por consiguiente, el Canadá considera que en el entretanto, los Estados deberían seguir basándose en los procedimientos vigentes.

105. Habiendo expresado previamente sus opiniones con respecto a los SAF (véase párrafo 90), la delegación de los Estados Unidos comenta sobre una meta mundial a la que se aspire para la aviación internacional en el largo plazo, señalando que este tema se aplica a la cuestión 16 del orden del día sobre el cambio climático y a la cuestión 17 del orden del día sobre el CORSIA, que están estrechamente relacionadas. Recuerda los logros significativos de la OACI al tomar decisiones con respecto al CORSIA y asumir la difícil labor de su implementación. Recalcando que los Estados miembros de la OACI están comprometidos a enfrentar el impacto de la aviación en el cambio climático, la delegación de los Estados Unidos señala que uno de los aspectos más significativos de la labor sobre el CORSIA ha sido que los Estados miembros de la OACI han trabajado juntos y han contado con un amplio apoyo. Recalca que no habría sido posible avanzar sin el compromiso colectivo y sin que se hayan tenido en cuenta una variedad de opiniones, así como las distintas circunstancias nacionales de los Estados. Con respecto a el trabajo ulterior y otras acciones más allá del CORSIA, la delegación de los Estados Unidos subraya que es importante reflexionar sobre el trabajo a seguir para la implementación del CORSIA y recalca que bajo ninguna circunstancia deberá socavarse el éxito de dicho esfuerzo colectivo; al mismo tiempo, los Estados Unidos reconocen que la Asamblea ha sido propicia para que los Estados miembros no sólo demuestren colectivamente su compromiso de implementar los compromisos adquiridos previamente sino también para continuar con el esfuerzo de explorar opciones adicionales para someterlas a consideración. En este sentido, los Estados Unidos están dispuestos a considerar cambios modestos del párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizado (WP/58) para priorizar la labor actual de explorar la viabilidad de una meta mundial a la que se aspire para la aviación internacional en el largo plazo y permitir la consideración de un conjunto concreto de opciones para la siguiente Asamblea.

106. La delegación de Guatemala indica que si bien apoyaba el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada (WP/58), propone que el texto del párrafo 9 de la parte dispositiva se refuerce introduciendo los siguientes cambios a la primera oración: sustituir la expresión “que continúe explorando” por la expresión “que como prioridad explore” y que se reemplace la expresión “sobre el avance de la tarea” por la expresión “para desarrollar opciones sobre una meta mundial a la que se aspire a largo plazo” de forma que se lea “*Pide* al Consejo que como prioridad, explore la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional ... en particular los países en desarrollo, a fin de someter información para desarrollar opciones sobre una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo a la consideración del 41º período de sesiones de la Asamblea.”

107. Haciendo suyos los comentarios de las delegaciones de la China, el Brasil, la India y Arabia Saudita, la delegación de la Federación de Rusia pregunta si puede presentar la nota de información WP/605 en la que figura una declaración conjunta del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia y de la Administración de Aviación Civil de China sobre el establecimiento de un mecanismo equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático.

108. El Presidente del Consejo recuerda que, además de la nota de información WP/605, hay otras propuestas conexas presentadas conjuntamente por la Federación de Rusia, China e India para enmendar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada (WP/58) y el CORSIA (WP/59). Señalando que los Estados miembros tienen derecho de proponer enmiendas a los



proyectos de resoluciones de la Asamblea, indica que el Comité Ejecutivo tiene dos opciones: someter a la consideración de la plenaria el proyecto de resoluciones sobre el cambio climático y el CORSIA en la forma presentada por el Consejo en la nota WP/58 y en la nota WP/59, respectivamente; o considerar los cambios a las mismas, propuestos por cada uno de los Estados miembros. En el último caso, es necesario decidir sobre el mecanismo mediante el cual se habrán de examinar los cambios propuestos ya que esto no puede realizarse en las sesiones del Comité Ejecutivo. Sugiere que a fin de determinar cómo proceder sobre este asunto el presidente del Comité abra el debate para oír comentarios sobre los proyectos de resoluciones sobre el cambio climático y el CORSIA actualizados. Se aprueba lo anterior.

109. La delegación de Portugal respalda la nota WP/102 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, y otros Estados miembros de la CEAC), en la que se reconocen los esfuerzos realizados por la OACI para proporcionar al sector de la aviación las herramientas necesarias para abordar las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático. Respalda asimismo la nota WP/55, expresa su agradecimiento por el valor asignado por el Consejo a los planes de acción de los Estados presentados por los Estados europeos que contienen un cálculo plenamente cuantificado de sus escenarios de referencia y las medidas de mitigación de CO<sub>2</sub> para la aviación internacional, agregado a nivel regional, a fin de completar la información específica de cada Estado (véase párrafo 2.1.2). La delegación de Portugal también apoya firmemente la *visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050* y recuerda las medidas que los Estados europeos están adoptando para sustituir una proporción importante de los combustibles de aviación tradicionales por los SAF.

110. Al subrayar que la labor sobre la viabilidad de una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional debería incrementarse en el período previo a la siguiente Asamblea, la delegación de Portugal sugiere que el trabajo se complemente con la elaboración de un cronograma y una hoja de ruta para las decisiones, acorde con las metas del Acuerdo de París.

111. Con respecto a la creación de capacidad, la delegación de Portugal destaca los logros obtenidos gracias a la asistencia ofrecida por su Estado a las autoridades de aviación civil de los países de habla portuguesa y recalca que esperaba con interés utilizar el marco ACT-CORSIA para buscar alcanzar las metas ambientales para la aviación.

112. Manifestando su apoyo a la nota WP/58, la delegación de Chile se pronuncia a favor de las deliberaciones en la OACI acerca de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional, recalcando que es una responsabilidad conjunta de todos los Estados miembros que supone una labor participativa técnica, subraya la necesidad de lograr un equilibrio entre dicho trabajo y la continuación del trabajo para implementar la canasta de medidas de la OACI que incluye al CORSIA y los SAF. Al respaldar la nota WP/411 (Guatemala, copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC), la delegación de Chile destaca que su Estado desarrolló recientemente un plan de acción del Estado sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y hace un llamamiento a los otros Estados latinoamericanos para que hagan lo mismo.

113. Reconociendo la importancia del tema del cambio climático, la delegación de Cuba recalca la necesidad de que la comunidad internacional siga incrementando sus esfuerzos para combatir la crisis climática y garantizar el desarrollo sostenible de la industria de la aviación. Asimismo, recalca que es necesario proporcionar medios de creación de capacidad para los Estados, así como acceso al financiamiento y la transferencia tecnológica. Al indicar su apoyo al proyecto de Resolución de la Asamblea sobre cambio climático actualizada (WP/58), en particular, lo relativo a continuar explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional, la delegación de Cuba subraya la importancia de tener en cuenta las repercusiones para los Estados en desarrollo de toda meta propuesta.

114. Compartiendo las opiniones expresadas por la delegación de Noruega con respecto a la nota WP/194 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA coordinada por el ATAG), la delegación de Macedonia del Norte expresa que es necesario trabajar activamente para adoptar una meta ambiciosa a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional apoyando activamente a la vez un mayor uso de todas las medidas de la canasta de la OACI para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

115. Expresando su amplio apoyo por el mecanismo CORSIA, una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional y el uso responsable de los SAF, la delegación de Polonia apoya las notas conexas WP/55 (Consejo) y WP/102 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC). Indica acuerdo con la delegación de Alemania en cuanto a que los SAF son un pilar importante de la canasta de medidas de la OACI que tienen el potencial de contribuir a una reducción absoluta de emisiones del sector de la aviación, principalmente mediante el uso de combustibles sintéticos producidos a partir de otras fuentes de energía renovable.

116. La delegación de Colombia expresa su apoyo al proyecto de Resolución de la Asamblea sobre cambio climático actualizada (WP/58) y hace un llamamiento a todos los Estados miembros a que apoyen al CORSIA, que afirma, constituye el éxito más importante de la OACI. Haciendo suyas las opiniones expresadas por, entre otros, las delegaciones del Brasil, los Estados Unidos, el Canadá y Cuba, así como de la persona observadora por el IBAC, se pronuncia a favor de concentrar los esfuerzos en los SAF y en aeronaves híbridas por el momento, trabajando a la vez en una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional.

117. La delegación de España apoya la presentación a la próxima Asamblea de una serie de opciones concretas sobre una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo, como lo indica la delegación de los Estados Unidos. Destaca que el primer vuelo transatlántico con biocombustible para avión tuvo lugar entre la ciudad de México y Madrid en agosto de 2011, y que la ciudad de México fue la sede de la CAAF/2 en octubre de 2017, aplaude a México por sus esfuerzos de promover el desarrollo, producción y uso de los SAF. Expresando reconocimiento a la OACI por la organización de varios seminarios y talleres sobre el tema, recalca la necesidad de que la OACI proporcione un foro para promover y fomentar tecnologías de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> innovadoras como destaca México en la nota WP/269. La delegación de España se muestra complacida al observar en la nota WP/80, Revisión 1, que la región centroamericana trabaja en la implementación del CORSIA, proceso con el cual España contribuye mediante el programa de países compañeros del ACT-CORSIA.

118. La delegación de los Países Bajos reconoce el trabajo realizado en los últimos años por la OACI, los Estados miembros y la industria de la aviación, encaminado a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Acogiendo los inmensos esfuerzos realizados por los Estados para garantizar un futuro sostenible para la industria de la aviación, como los realizados por los Estados latinoamericanos conforme a lo descrito en la nota WP/411, subraya que es necesario seguir respaldando dichos esfuerzos. Asimismo, los Países Bajos reconocen la labor realizada por la industria de la aviación, en particular por el sector de la aviación de negocios, con respecto a la sensibilización sobre el uso de los SAF y a la promoción e incremento de la producción y mayor utilización de los SAF, como se describe en la nota WP/273.

119. A fin de garantizar que todo el trabajo que se ha realizado hasta el momento no sea en vano, la delegación de los Países Bajos respalda la nota WP/102 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC) así como las demás notas que destacan que ha sido necesario e importante desarrollar una meta ambiciosa a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional que sirva de base para el trabajo y mejorar el progreso lo cual es crucial no sólo para la aviación internacional sino para la sociedad en general. Indica que los Países Bajos se encuentran listos para considerar una propuesta del presidente para priorizar el trabajo sobre la meta

a la que se aspire a nivel mundial para trabajar de manera expeditiva en las opciones. Considera que la determinación de las áreas de trabajo, el objetivo de largo plazo y el desarrollo del CORSIA son aspectos fundamentales para el futuro de la aviación internacional a los que se les debe prestar la adecuada y cuidadosa consideración.

120. La delegación de Nigeria respalda la nota WP/55 con respecto al trabajo ulterior que ha de presentarse sobre una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional. Apoya asimismo la nota WP/58 y el proyecto de declaración consolidada sobre el cambio climático que allí figura, propuesta por el Consejo, sin modificación alguna, así como las notas WP/266 y WP/323 presentadas por Kenya y la República Dominicana respectivamente relacionadas con el refuerzo de las asociaciones para asuntos relacionados con el cambio climático.

121. Recordando la reciente marcha de protesta en la que cientos de miles de jóvenes demostraron sus inquietudes sobre el cambio climático, la delegación de Nueva Zelandia apoya decididamente la propuesta de que la OACI trabaje en una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional y que se avance en ello antes de la próxima Asamblea. Enfatizando el impacto del cambio climático en los Estados insulares del pacífico, subraya que es necesario elaborar y convenir metas para el largo plazo para el sector y adoptar medidas coherentes con el Acuerdo de París, puesto que esperar para enfrentar el cambio climático pondría en riesgo la supervivencia de dichas islas. Han transcurrido tres años desde el acuerdo de la meta de mediano plazo del CORSIA, y los próximos tres años deberían dedicarse a considerar las metas de largo plazo. Sugiere enmendar el proyecto de resolución para resaltar la importancia de la urgencia de los objetivos de largo plazo a fin de contar con opciones concretas para la siguiente Asamblea.

122. Respalda las notas WP/102, WP/103 y WP/104 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC), la delegación de Mónaco subraya que su Estado apoya plenamente todas las decisiones adoptadas por la Asamblea en favor de la protección del medio ambiente y espera ver que el CORSIA se implemente a escala mundial. Subraya que la OACI no debería distraerse con problemas menores y debería seguir adelante con su trabajo sobre los SAF y sobre una meta ambiciosa a la que se aspire a nivel mundial para la aviación internacional.

123. La delegación de Eslovaquia expresa apoyo por la nota WP/269 (México) y coincide plenamente con la intervención de la delegación de España y las delegaciones de otros Estados europeos con respecto a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo y a las medidas que habrán de adoptarse para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

124. Recordando que la Asamblea adoptó el CORSIA en 2016, con el objetivo de alcanzar una meta de mediano plazo para alcanzar un crecimiento neutro en carbono para 2020, la delegación del Reino Unido indica que su Estado apoya decididamente al CORSIA y se complace con los comentarios de apoyo decidido a dicho plan. Sin embargo, indica que es necesario mirar más adelante, hacia el 2050 y considerar una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional. La marcha de protesta contra el cambio climático del 27 de septiembre de 2019 en la que cientos de miles de jóvenes marcharon en las calles de Montreal y de otras ciudades del mundo, nos recuerda tristemente que la generación actual tiene en sus manos el futuro de las próximas generaciones. Por consiguiente, el Reino Unido insta a la Asamblea a inspirar a la siguiente generación y a demostrar mediante sus decisiones que se puede confiar en su inversión en el futuro.

125. En este contexto, el Reino Unido subraya que la meta de la industria de la aviación de alcanzar cero emisiones netas de CO<sub>2</sub> en el sector para 2050 se estableció hace una década, cuando las evidencias del cambio climático habían mejorado significativamente, y por consiguiente la industria de la aviación estaba realizando un análisis muy completo de las posibles vías hacia el logro de su propio objetivo

para el largo plazo, como se describe en la nota WP/194. Por lo tanto, la Asamblea cuenta con una oportunidad única de dar forma a este debate y ser parte del mismo. El Reino Unido espera que la Asamblea asuma completamente ese reto y se dedique a trabajar en el desarrollo de una meta clara a la que se aspire en el largo plazo a escala mundial para la aviación internacional para someterla a la adopción del 41º período de sesiones de la Asamblea. Por esta razón el Reino Unido apoya la propuesta conexas presentada por los Estados europeos en la nota WP/102, así como el establecimiento de un grupo reducido para considerar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada, con respecto a los SAF y a una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo. El Reino Unido respalda los comentarios de apoyo de las delegaciones de Nueva Zelandia, Dinamarca, México y los Estados Unidos con respecto a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional y acoge con beneplácito el mensaje positivo de los socios de la industria de la aviación contenidos en la nota WP/194. El Reino Unido también respalda las intervenciones de las delegaciones de Camerún, la República Dominicana y Kenya, entre otros, relativas a la creación de capacidad para la protección del medio ambiente.

126. La delegación de Singapur expresa su apoyo a la implementación continua del CORSIA. Al mismo tiempo, indica estar de acuerdo con los comentarios de las delegaciones del Brasil y de los Estados Unidos sobre el hecho de que existe la oportunidad de dar más claridad al trabajo para desarrollar una serie de opciones equilibradas y prácticas con respecto a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional a fin de que sea considerada en la siguiente Asamblea. La delegación de Singapur también hace eco de los comentarios de muchos de los oradores en cuanto a que dicha meta de largo plazo debería ir acompañada de medidas de creación de capacidad adecuadas y asistencia técnica para todos los Estados en desarrollo.

127. La delegación de Malta recuerda la solicitud de la industria de la aviación plasmada en la nota WP/194 en cuanto a que el Consejo desarrolle, con pleno apoyo y colaboración de la industria, una meta de largo plazo sobre el cambio climático para la aviación internacional para su adopción en el 41º período de sesiones de la Asamblea. Destacando que Malta comparte los mismos riesgos climáticos que otros pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) del mundo como lo menciona la delegación de Nueva Zelandia entre otros, indica que por consiguiente, apoya la intensificación de los esfuerzos para determinar dicha meta de largo plazo con base en el análisis del CAEP para la siguiente Asamblea.

128. La delegación de la Federación de Rusia sugiere que se establezca un grupo reducido de redacción para examinar los cambios del texto del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58) y del CORSIA (WP59) teniendo en cuenta los diferentes cambios propuestos para que presente un informe al respecto al Comité Ejecutivo, el cual consideraría el asunto luego de haber terminado sus deliberaciones sobre la cuestión 17 del orden del día. Las delegaciones de Costa Rica y la India apoyan dicha sugerencia. Las delegaciones de los Estados Unidos, el Canadá y Guatemala no consideran necesario establecer dicho grupo de redacción.

129. La delegación de Costa Rica apoya las notas WP/55 (Consejo), WP/269 (México), WP/323 (República Dominicana) y WP/411 (Guatemala, copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC), entre otras, así como los comentarios de las delegaciones de México y Cuba. Apoyando asimismo los cambios propuestos por la delegación de Guatemala a la primera oración del párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada (WP/58), respalda la sugerencia de la delegación de la Federación de Rusia antes mencionada, de establecer un grupo de redacción.

130. La delegación de Suecia señala que su Estado respalda las notas WP/55 (Consejo) y WP/102 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC) y apoya plenamente el desarrollo e implementación del CORSIA a escala mundial. Suecia alaba el gran trabajo realizado por la OACI con respecto a los SARPS del CORSIA y los elementos de implementación del CORSIA. Puesto que Suecia considera que es necesario realizar cambios a corto y a largo plazo, se une a México, Japón, Canadá y otros Estados para apoyar la propuesta de adoptar una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional a más tardar para la siguiente Asamblea.

131. La delegación de Islandia indica que su Estado respalda asimismo las notas de estudio WP/55 y WP/102 y está de acuerdo con muchos Estados, incluidos México, Japón, Dinamarca y Nueva Zelanda, en que este es el momento de empezar el proceso para avanzar hacia una meta a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional con respecto al clima.

132. La delegación de Uruguay subraya también que su Estado apoya el papel de liderazgo de la OACI en todos los asuntos relacionados con la aviación internacional y el cambio climático (WP/58). Uruguay apoya también la adopción de toda medida que fortalezca la capacidad de los Estados para cumplir con las metas de la OACI relacionadas con el clima.

133. La delegación del Canadá reitera el apoyo de su Estado a la mencionada Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático en la versión presentada por el Consejo en la nota WP/58. El Canadá considera que la naturaleza de los cambios propuestos por el Consejo es modesta y refleja el consenso alcanzado tras años de dedicación por la OACI y sus Estados miembros por lo cual no es necesario reabrir dicha Resolución de la Asamblea ni crear un grupo de redacción para introducir lo que probablemente serían enmiendas mínimas. Sin embargo, el Canadá reconoce que se ha expresado el deseo de reflejar en el documento pertinente de la Asamblea las áreas de convergencia identificadas en el presente debate, en particular, la convergencia sobre la necesidad de hacer avanzar la labor de la OACI sobre una meta a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional y sugiere que estas se reflejen en el informe de la plenaria del Comité Ejecutivo bajo la cuestión 16 del orden del día. El Consejo podría luego dar instrucciones al CAEP para que proponga un programa de trabajo completo para acelerar la formulación de dicha meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo. El Canadá considera que el CAEP es el foro apropiado para llevar adelante dicha labor.

134. La delegación de Francia subraya que a fin de permitir el desarrollo sostenible de la aviación internacional es necesario reducir la huella ambiental de la misma, para lo que se necesita establecer una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo como lo ha solicitado la industria de la aviación y el público en general. Señala que si otros sectores de la economía han podido fijar sus propias metas para el largo plazo ¿por qué no podría hacerlo el sector de la aviación? La delegación de Francia subraya que, aunque con la adopción del CORSIA el sector de la aviación se adelantó otros sectores, en ausencia de una meta para el largo plazo corre el riesgo de quedarse atrás. Subraya que la Asamblea tiene una oportunidad histórica de tomar una decisión sobre el rumbo a seguir en este sentido en los próximos tres años y advierte que si durante este período el Consejo se limita únicamente a explorar la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional y que, si en la siguiente Asamblea sólo se presenta el progreso logrado sobre esta labor como se solicita actualmente en el párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto actualizado de Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58), el sector de la aviación podría perder la ventaja que ha conseguido con respecto a los demás sectores. La delegación de Francia recalcó la necesidad de movilizar esfuerzos en el próximo trienio para que la OACI pueda convenir en una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional que sea congruente con la meta de temperatura de 1,5 °C del Acuerdo de París, antes del siguiente periodo de sesiones de la Asamblea.

135. La delegación de Sudáfrica subrayó que su Estado apoya decididamente al CORSIA como indica en su nota de información WP/409. Sudáfrica considera que la labor realizada antes del 39° período de sesiones de la Asamblea fue importante para garantizar que los Estados miembros de la OACI avancen juntos en el tratamiento de la cuestión del cambio climático y la aviación internacional y subraya la necesidad de seguir haciéndolo. Por lo tanto, Sudáfrica respalda el proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada que figura en la nota del Consejo WP/58, y afirma que el texto propuesto, que considera equilibrado e incluyente, permitirá dar más pasos para avanzar.

136. Al indicar su desacuerdo con la propuesta de la delegación de la Federación de Rusia de establecer un grupo de redacción, la delegación de los Estados Unidos señala que la nota WP/58 en la que figura el proyecto de resolución actualizada de la Asamblea sobre el cambio climático ha estado disponible desde varios meses antes de la apertura de la Asamblea y que muchos Estados miembros se han tomado el tiempo de presentar notas de estudio conexas indicando sus opiniones dentro de la fecha límite. Indica que le parece muy difícil comprender por qué la nota de información WP/605 que contiene la Declaración Conjunta del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia y la Administración de Aviación Civil de la China sobre el establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficiente sobre la aviación internacional y el cambio climático, se presentó tan tardíamente.

137. Tras felicitar a la OACI por el enorme trabajo realizado como parte de su programa sobre el medio ambiente, la delegación de Guyana respalda la nota WP/55 (Consejo). Asimismo, apoya la nota WP/102 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de CEAC), en la que se piden medidas decisivas para establecer una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional.

138. La delegación de la China indica que además de los cambios al proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático actualizada (WP/58) propuestos conjuntamente por la Federación de Rusia, China y la India que se presentaron a la Secretaría, su Estado tiene muchos comentarios sobre la nota WP/55. Sin embargo, considera que no puede presentarlos dentro el minuto asignado para cada orador/a y pide aclaración sobre la forma de proceder con respecto al tratamiento de dichos comentarios, y sobre la mencionada propuesta conjunta de modificación de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático. Señalando que la OACI se compone de los Estados miembros y que las Asambleas se celebran para que puedan expresar cabalmente sus opiniones y adoptar conjuntamente las resoluciones, la delegación de la China asevera que si se adoptan los proyectos de resoluciones de la Asamblea sobre el cambio climático actualizados y el CORSIA (WP/58 y WP/59) sin haber considerado plenamente las opiniones de todos los Estados miembros, el sentido de armonía entre los mismos se perturbaría, se generarían divisiones entre ellos y sería nocivo para la cooperación futura y la reputación de la OACI.

139. La delegación de la India indica que, en vista de las diferencias de opiniones surgidas con respecto a las dos resoluciones de la Asamblea antes citadas, apoya la sugerencia de la delegación de la Federación de Rusia de establecer un grupo reducido de redacción a fin de examinar los textos teniendo en cuenta las modificaciones propuestas para facilitar la adopción de las Resoluciones de la Asamblea por consenso.

140. La delegación de Arabia Saudita se suma a las delegaciones de Egipto, el Canadá, Sudáfrica, Nigeria y otras en abogar por seguir adelante con el proyecto de resolución actualizada de la Asamblea sobre el cambio climático en la forma presentada en la nota WP/58 del Consejo. En este sentido, subraya que la composición del Consejo refleja una representación geográfica equitativa y que los Estados miembros del Consejo han trabajado en el interés de todos los Estados miembros de la OACI. Señalando que el Consejo ha trabajado desde hace largo tiempo en el texto de Resolución de la Asamblea, la delegación de Arabia Saudita afirma que está bien equilibrada, incluyendo el texto del párrafo 9 de la parte dispositiva. Sin embargo, recuerda que Arabia Saudita tuvo algunas preocupaciones relativas a otras disposiciones pero las dejó de lado y llegó a una posición de avenencia en el Consejo a fin de lograr consenso sobre el texto que se presenta en la nota WP/58, e indica que si el Comité Ejecutivo decide establecer un grupo reducido de redacción como lo sugiere la delegación de la Federación de Rusia, Arabia Saudita quisiera aportar comentarios adicionales sobre el proyecto de resolución actualizada de la Asamblea sobre el cambio climático durante esas deliberaciones de amplio alcance.

141. Convinando en que el texto propuesto está bien equilibrado, la delegación de la Argentina también respalda la mencionada Resolución de la Asamblea en su forma actual (WP/58).

142. Haciendo suyas las opiniones expresadas por las dos delegaciones que intervinieron anteriormente, la delegación de México subraya que la mayor parte del texto propuesto es texto existente que la Asamblea ya había avalado al adoptar la Resolución A39-2 de la Asamblea. Por consiguiente, no considera necesario revisar el texto propuesto, particularmente porque es probable que los cambios que se hagan sean mínimos como lo indica la delegación del Canadá. Sin embargo, observando que se han hecho algunas propuestas con respecto al párrafo 9 de la parte dispositiva relativas a una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación mundial, la delegación de México indica que podría reabrirse para consideración dicho texto si así lo decide el Comité Ejecutivo, en cuyo caso, prefiere que sea la Secretaría la que examine las distintas propuestas y formule una recomendación al Comité Ejecutivo, en lugar de un grupo de redacción como lo sugiere la delegación de la Federación de Rusia. La delegación de México reitera que apoya el texto actual del proyecto de resolución actualizada de la Asamblea sobre el cambio climático presentado en la nota WP/58. La delegación de Colombia comparte esta opinión.

143. Tras expresar su apoyo a las notas WP/55 y WP/58 (Consejo), WP/269 (México), WP/411 (Guatemala, copatrocinada por los Estados miembros de la CLAC) y WP/323 y WP/413 (República Dominicana), la delegación del Paraguay subraya que el medio ambiente es el patrimonio común de la humanidad y que es necesario apoyar el buen progreso alcanzado hasta el momento y avanzar.

144. La delegación de Egipto comparte las opiniones expresadas por la delegación de Arabia Saudita. Subraya que si bien, durante el debate se han hecho propuestas de enmienda del párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de resolución actualizada de la Asamblea sobre el cambio climático, no se han presentado las correspondientes notas de estudio para la consideración del Comité Ejecutivo. La delegación de Egipto subraya, además, que reabrir el debate sobre el texto del párrafo 9 de la parte dispositiva sería reabrir el texto de las demás disposiciones, lo que sería inaceptable para su delegación a la luz de las limitaciones de tiempo. Por consiguiente, apoya el texto del párrafo 9 de la parte dispositiva tal como figura en la nota WP/58.

145. Coincidiendo con la delegación de México en que el proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático ya había sido considerado ampliamente por el Consejo, la delegación de Guatemala afirma que, por consiguiente, no es necesario establecer un grupo reducido de redacción para seguir deliberando al respecto y aboga por que se siga avanzando con base en el texto actual presentado en la nota WP/58.

146. Apoyando las declaraciones sobre un enfoque más ambicioso con respecto a una meta mundial a la que se aspire a largo plazo para la aviación internacional, la delegación de Australia recalca que con seguridad el cambio climático no va a esperar a que se obtengan los resultados del estudio de factibilidad previsto por la OACI.

147. La delegación de Costa Rica felicita a la OACI por el buen trabajo realizado hasta el momento con respecto a la protección del medio ambiente y el CORSIA, y respalda las intervenciones de las delegaciones de México y Guatemala.

148. Aseverando que no sería posible progresar hasta que no se hayan resuelto las inquietudes manifestadas por algunos Estados con respecto al CORSIA, la delegación de Argelia se manifiesta a favor de establecer un grupo reducido de redacción con el objetivo de lograr el consenso. Subraya que a fin de avanzar con el CORSIA es necesario contar con el apoyo de todos los Estados.

149. La delegación de Finlandia recalca que es sumamente importante que la Asamblea fije un calendario claro para la adopción rápida de una aspiración mundial a largo plazo para la aviación internacional. Destacando que la marcha de protesta de los jóvenes contra el cambio climático que tuvo lugar en Montreal y en otras ciudades alrededor del mundo el 27 de septiembre de 2019 es un reflejo de la demanda creciente de la sociedad por una acción climática ambiciosa a la luz de las graves inquietudes evidenciadas en recientes informes, como el Informe especial del IPCC sobre los impactos del calentamiento global de 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, recalcó la necesidad de que la OACI responda a la crisis climática mundial.

150. Señalando que, si bien ha habido un consenso amplio por no reabrir el debate sobre el proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático, la delegación de Francia considera que se debe continuar con las deliberaciones sobre un objetivo ambicioso mundial de largo plazo para la aviación internacional y sugiere que el presidente consulte con los Estados para confirmar si sus posturas son lo suficientemente flexibles como para enmendar el párrafo 9 de la parte dispositiva. Asevera que el Comité Ejecutivo no podría elaborar un texto mejor que el formulado por el Consejo para las demás disposiciones.

151. La delegación de Arabia Saudita reitera que reabrir el debate sobre el párrafo 9 de la parte dispositiva de hecho reabrirla el resto del proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático, y que su Estado tendría otros comentarios acerca de las demás disposiciones.

152. Respaldo la sugerencia de la delegación de Francia, la delegación de los Países Bajos indica que podrían considerarse cambios menores del texto del párrafo 9 de la parte dispositiva que podrían tener un cambio positivo importante para determinar cuándo y cómo alcanzaría la OACI las opciones para un objetivo ambicioso mundial de largo plazo para la aviación internacional.

153. Señala que dicha sugerencia también resulta aceptable para su delegación, la delegación de Egipto se pregunta por qué algunas delegaciones se oponen a deliberar sobre enmiendas de los demás párrafos del proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático, siendo que todas las resoluciones deben tratarse de la misma manera.

154. Afirmando que hoy en día el público centra su atención más que nunca en la necesidad de enfrentar el cambio climático contando con el respaldo de un consenso científico, la persona observadora de la ICSA recalca que la aviación internacional constituye una parte significativa y creciente del problema climático y debe demostrar que también es parte de la solución. En vista de la limitación de tiempo para llevar las emisiones a una trayectoria sostenible, es necesario que la Asamblea concluya con un mensaje claro. La ICSA considera que la tarea inmediata para la Asamblea es convenir en un cronograma que permita que los Estados miembros de la OACI lleguen a una decisión sobre un objetivo efectivo y ambicioso mundial de largo plazo para la aviación internacional, a más tardar para el 41° período de sesiones de la Asamblea, previendo que para obtener una respuesta rápida podría ser necesario convocar una Sesión Extraordinaria previa a la Asamblea. La ICSA apoya la modificación del párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58) para reflejar lo dicho. Indica que el trabajo técnico necesario para presentar esta importante propuesta podría incluir los distintos puntos de vista sobre cómo formular dicho objetivo mundial de largo plazo, pero no debería retrasar el establecimiento de un cronograma para dicha tarea tan importante. La persona observadora de la ICSA concluye señalando a la atención las notas de información presentadas por su organización WP/277, WP/560, Revisión 1 y WP/561.



155. El Presidente del Consejo señala que, si bien ninguna de las notas de estudio que se han presentado para la cuestión 16 del orden del día proponen cambios a la propuesta de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58), algunas contienen comentarios al respecto. Además, algunos comentarios sobre dicha resolución de la Asamblea se habían presentado a la Secretaría, y otros comentarios se han presentado al Comité Ejecutivo durante las actuales deliberaciones. Subraya que todos los Estados miembros tienen los mismos derechos y oportunidades de presentar sus comentarios y a todos han recibido el mismo tratamiento.

156. El Presidente del Consejo toma nota de la convergencia de opiniones sobre la necesidad de asignar un nivel de prioridad a la labor sobre la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional para el 41º período de sesiones de la Asamblea, con la expectativa de que si dicha meta se considera viable se presentarán las opciones para la consideración en la 41ª Asamblea. Recordando que el párrafo 9 de la parte dispositiva de dicha Resolución de la Asamblea está dirigido al Consejo y no a los Estados, el Presidente del Consejo subraya que hay dos formas mediante las cuales la Asamblea puede dar instrucciones al Consejo: en el texto de la Resolución de la Asamblea o en el informe sobre la cuestión 16 del orden del día. Con respecto a la primera opción indica que, si el Comité Ejecutivo desea enmendar el texto de la Resolución de la Asamblea, entonces sería necesario decidir sobre el mecanismo mediante el cual se examinarán los cambios propuestos. El Presidente del Consejo recalca que el Comité Ejecutivo no podría negar a ningún Estado miembro que desee enmendar disposiciones distintas a las del párrafo 9 de la parte dispositiva, el derecho de presentar una propuesta para su consideración. Con respecto a la segunda opción, indica que, como lo sugiere la delegación del Canadá, el Comité Ejecutivo podría aclarar en su informe sobre la cuestión 16 del orden del día a la plenaria, la importancia y la prioridad sobre el trabajo acerca de la viabilidad de una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional, así como la expectativa de que las opciones con respecto a dicha meta de largo plazo se presentarán para consideración en la A41. El Presidente del Consejo propone que el Comité Ejecutivo deje esta cuestión en manos del presidente del Comité, la Secretaría y en las suyas para consultar con los Estados acerca del texto del proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático y el proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el CORSIA y el informe al respecto.

157. Con respecto a la cuestión de los SAF, el Presidente del Consejo observa que el texto actual del proyecto de actualización de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático es lo suficientemente amplio. Sin embargo, también podría recalcarse la importancia y el papel de los SAF en el informe sobre la cuestión 16 del orden del día. Propone que esta cuestión también se deje en manos del presidente del Comité, de la Secretaría y de las suyas para seguir deliberando con los diferentes Estados que tengan un interés particular en esa cuestión. El Presidente del Consejo reitera la necesidad de garantizar que todos los Estados tengan la misma oportunidad y reciban un tratamiento equitativo.

158. Al concluir sus comentarios, el Presidente del Consejo recuerda que en su alocución de apertura ante la plenaria (P/1) subrayó que el CORSIA se había adoptado en la última Asamblea tras negociaciones muy difíciles y para evitar una serie de medidas nacionales variadas y dificultosas para los explotadores, como la imposición de gravámenes, que podrían impedir la conectividad mundial, y por consiguiente, enfatiza que sería contraproducente para la aviación y el avance en materia de lucha contra el cambio climático si esta Asamblea fracasara en seguir adelante con el lanzamiento del CORSIA como verdadero plan mundial de compensación de emisiones de los vuelos internacionales. Reitera la necesidad de concentrar la atención en dicha prioridad principal que consiste en asegurar que se proceda con la implementación del CORSIA.

159. El presidente del Comité Ejecutivo pregunta si se apoya la forma de proceder propuesta por el Presidente del Consejo.

160. Felicitando al Consejo y a la Secretaría por la propuesta bien equilibrada de actualización de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático, la delegación de Australia observa que durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo se han expresado tres escuelas de pensamiento con respecto al texto. La gran mayoría de Estados está a favor de que se mantenga el texto en la forma presentada por el Consejo en la nota WP/58. Un grupo de Estados (la Federación de Rusia, la China y la India) han expresado inquietudes y desean enmendar el texto de conformidad con las mismas, y otro grupo de Estados (incluyendo a los Estados europeos) desea reforzar el texto relativo a los SAF y a una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional. La delegación de Australia sugiere que se otorgue a esos dos grupos de Estados la oportunidad de distribuir sus propuestas de enmienda a la mencionada resolución de la Asamblea para que se consideren cuando el Comité Ejecutivo examine el proyecto de informe a la plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día.

161. Agradeciendo al Presidente del Consejo por sus comentarios con respecto a la igualdad de oportunidad de los Estados para presentar propuestas de enmiendas, así como sobre el tratamiento equitativo de dichas propuestas, la delegación de la China pide una respuesta a la pregunta sobre el procedimiento que había planteado previamente (véase párrafo 140).

162. Respaldao estos comentarios la delegación de la Federación de Rusia indica que con respecto a su consulta planteada previamente, la nota de información WP/605 [*Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change* (Declaración conjunta del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia y la Administración de Aviación Civil de la China, relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático)] podría presentarse durante la consideración por el Comité Ejecutivo de la cuestión 17 del orden del día sobre el CORSIA (véase párrafo 109). Indica su agradecimiento al Presidente del Consejo por la sabia propuesta de una solución, que su delegación apoya.

163. La delegación de México afirma que la propuesta del Presidente del Consejo de consultar con los Estados es razonable puesto que permite al Comité Ejecutivo lograr consenso sobre el proyecto de actualización de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático. Indica que prefiere esta propuesta a la de la delegación de Australia según la cual se realizaría en el Comité Ejecutivo un debate completo de las dos propuestas de los grupos respectivos y de todas formas sería necesario reconciliar los puntos de vista con respecto al texto de la resolución de la Asamblea.

164. Las delegaciones de Argelia, Colombia, Costa Rica, Eritrea, Estados Unidos, Etiopía, Francia, Georgia, Guatemala, Nigeria, Omán, Países Bajos, Polonia, Suiza y Turquía también apoyan la propuesta del Presidente del Consejo. Al hacerlo, la delegación de Georgia subraya que este Estado está a favor de una meta más ambiciosa a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional.

165. La delegación de Arabia Saudita recalca que durante el proceso de consulta previsto su Estado propondría para consideración enmiendas a las disposiciones de otras disposiciones distintas a las del párrafo 9 de la parte dispositiva del proyecto de actualización de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático.

166. La delegación del Brasil reitera que su Estado está de acuerdo con el texto del párrafo 9 de la parte dispositiva de la mencionada Resolución de la Asamblea sobre el cambio climático, presentada por el Consejo en la nota WP/58, y subraya que considera que reabrir el debate al respecto no es apropiado en este momento. Brasil opina que el mejor momento para deliberar sobre posibles mejoras al texto de la Resolución de la Asamblea será cuando se preparen indicadores adecuados para el proceso de revisión del CORSIA en 2022 con base en el trabajo del CAEP.

167. Tomando nota del abrumador apoyo a la excelente propuesta del Presidente del Consejo, el presidente del Comité Ejecutivo indica que se procederá de manera correspondiente. Solicita que los Estados presenten a la Secretaría sus sugerencias de enmienda al proyecto de actualización de la resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58) para distribuir las y someterlas a la consideración de todas las delegaciones.

168. El Comité Ejecutivo toma nota de que el presidente del Comité, junto con el Presidente del Consejo y la Secretaría consultarán con algunos Estados con miras a deliberar sobre posibles mejoras al proyecto de resolución de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58) relativas a los SAF y una meta mundial a la que se aspire en el largo plazo para la aviación internacional, sin afectar el respaldo ya alcanzado por el texto.

169. El Comité Ejecutivo conviene en la acción antes propuesta por el presidente (véanse los párrafos 86-88) con las modificaciones introducidas a la luz del debate.

## Otros asuntos

### Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política

170. El Director de Transporte Aéreo (ATB) informa al Comité Ejecutivo que de conformidad con su anterior decisión (EX/4), el grupo de redacción de “amigos del presidente” ha refinado aún más el texto de la *Declaración mundial sobre seguridad de la aviación* que figura en la nota de información WP/528, Revisión 1 (Líbano, México, Nigeria, Qatar, Arabia Saudita, Singapur, Emiratos Árabes Unidos y Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros, y otros Estados miembros de la CEAC) teniendo en cuenta los comentarios recibidos. El texto propuesto por el grupo de redacción se encuentra publicado en inglés en el sitio web de la A40 bajo la rúbrica *reference documents* y se invita a las delegaciones a hacer llegar sus comentarios al respecto a la Secretaría a [ASF@icao.int](mailto:ASF@icao.int), a más tardar antes del cierre de actividades del día 30 de septiembre de 2019. Tras el análisis de los comentarios por el grupo de redacción, el texto propuesto revisado de la declaración se emitiría como adenda 1 de la nota WP/596 (Proyecto de texto para el informe a la plenaria sobre la cuestión 12) que se someterá a consideración más adelante en el período de sesiones.

171. El presidente del Comité Ejecutivo expresa su agradecimiento por la labor realizada al grupo de redacción encabezado por Sudáfrica, con la participación de Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Canadá, Estados Unidos, Nigeria, Nueva Zelandia, Portugal, Reino Unido, Senegal, Singapur, Togo, ACI y CAFAC.

172. Se levanta la sesión siendo las 1205 horas.

**Acta de la sexta sesión**  
(Domingo 29 de septiembre de 2019 a las 14.15 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)
  - *Información actualizada sobre el plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)*
  - *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSA)*
  - Nota de información presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
  - Nota de información presentada por Finlandia, en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
  - Nota de información presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros
  - Nota de información presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Canadá, Estados Unidos, Fiji, Indonesia, Islas Marshall, Japón, Nauru, Nueva Zelandia, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa y Trinidad y Tabago
  - Nota de información presentada por el Brasil y Guatemala y apoyado por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (LA CLAC)
  - Nota de estudio presentada por China y la Federación de Rusia
  - Nota de estudio presentada por Guatemala y copatrocinada por los Estados miembros de la LA CLAC
  - Nota presentada por la India
  - Nota presentada por el Canadá
  - Nota presentada por Guyana
  - Nota presentada por Kenya
  - Nota presentada por México
  - Notas presentadas por el Brasil
  - Nota presentada por la Federación de Rusia
  - Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), bajo la coordinación del Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG)
  - Nota presentada por la IATA
  - Nota de información presentada por la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)
  - Nota de información presentada por Australia y Nueva Zelandia y con la coautoría de Fiji, Indonesia y Samoa
  - Notas de información presentadas por el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)

- Nota de información presentada por Sudáfrica
- Nota de información presentada por el Japón
- Nota de información presentada por la Argentina
- Nota de información presentada por la Arabia Saudita
- Nota de información presentada por Indonesia
- Nota de información presentada por la IATA

2. Cuestión 16: Protección del medioambiente– La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización (Continuación)

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

3. Cuestión 14: Programas de facilitación

*Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI*

- *Novedades relativas al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI*
- *Beneficios de participar en el directorio de claves públicas (PKD)*

*Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

- *Novedades relativas a la Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*
- Nota presentada por la IATA y el ACI
- Nota de información presentada por los Países Bajos y el Canadá

*Anexo 9 – Facilitación*

- *Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*
- *Novedades relativas al Anexo 9 – Facilitación*
- Nota presentada por el ACI
- Nota de información presentada por Singapur con la coautoría del Reino Unido
- Nota de información presentada por Chile con el respaldo de todos los Estados miembros de la CLAC
- Nota de información presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC
- Nota de información presentada por los Estados Unidos

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

- Nota presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
- Nota presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF)

*Trata de personas en la aviación*

- Nota presentada por los Estados Unidos
- Nota presentada por el ACI y la IATA

*Personas con discapacidades/Accesibilidad en la aviación*

- Notas presentadas por la República Dominicana
- Nota presentada por el Brasil en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC
- Nota presentada por el Canadá en nombre de Australia, el ACI y la IATA
- Nota presentada por la IATA
- Nota de información presentada por China

*Resolución para adopción por parte de la Asamblea*

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

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)**

1. El Comité Ejecutivo examina la cuestión 17 del orden del día sobre la base de las dos notas principales presentadas por el Consejo (WP/56 y WP/59) y notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.
2. El Director de Transporte Aéreo (D/ATB) presenta la nota WP/56, en la que se informa sobre los progresos logrados por la OACI desde el 39º período de sesiones de la Asamblea en cuestiones relacionadas con la implementación del CORSIA, entre los que cabe citar: la elaboración y adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) para el CORSIA, que constituyen la primera edición del Anexo 16 –*Protección del medioambiente*, Volumen IV – *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* en junio de 2018, que entró en vigor el 1 de enero de 2019; la elaboración y publicación en agosto de 2018 de la primera edición del *Manual técnico-ambiental (Doc 9501)*, Volumen IV; diversos Elementos de implementación del CORSIA [Herramienta de estimación y notificación de CO<sub>2</sub> (CERT) del CORSIA de la OACI, los combustibles admisibles en el marco del CORSIA, las unidades de emisión admisibles en el CORSIA y el Registro Central del CORSIA (CCR)]. En la nota se informaba también sobre las próximas medidas.
3. Con respecto a las actividades de extensión y creación de capacidad del CORSIA para apoyar su implantación, en la nota WP/56 se informa sobre la celebración de seminarios teóricos y prácticos regionales organizados por la OACI durante el pasado trienio para ayudar a fortalecer la capacidad de los Estados para crear sus propios sistemas de vigilancia, notificación y verificación (MRV). En la nota se resaltan también las actividades realizadas en el marco del Programa de asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA), en particular, la exitosa creación de la asociación de colaboración el CORSIA, en el que, hasta la fecha, han participado 15 Estados donantes y 98 Estados beneficiarios; y el Curso de instrucción de la OACI sobre la verificación en el marco del CORSIA, mediante el cual se ofrecía capacitación a posibles órganos de verificación sobre la forma de verificar los informes de mediciones de CO<sub>2</sub>.

4. La nota WP/56 también contiene información general acerca de las deliberaciones y la decisión del Consejo sobre el párrafo dispositivo 18 de la propuesta actualizada de Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) (WP/59), basada en la redacción de los párrafos preambulares 7, 8 y 9 de la Resolución A39-3 de la Asamblea.

5. El D/ATB presenta luego la nota WP/59, en la que el Consejo propone revisiones de la Resolución A39-3 de la Asamblea a la luz de las novedades sobre el CORSIA descritas en la nota WP/56.

6. El presidente del Comité Ejecutivo observa que casi todas las 25 notas presentadas por Estados y organizaciones internacionales en el marco de este punto del orden del día se refieren a los importantes progresos alcanzados en el último trienio con respecto a la implementación del CORSIA, tales como la elaboración de los SARPS y orientaciones relacionados con el CORSIA y las actividades de creación de capacidad por conducto de las asociaciones de colaboración en el CORSIA entre los Estados miembros en estrecha coordinación con la OACI. Indica que es muy buen momento para felicitar a unos a otros acerca de los progresos significativos logrados hasta el momento gracias al nivel sin precedentes de esfuerzos y contribuciones realizados por los Estados miembros de la OACI y la industria de la aviación para la implementación oportuna del CORSIA. Recordando que la última Asamblea acordó un plan de implementación sumamente ambicioso, el presidente toma nota de que todos los Estados miembros, independientemente de su participación en la fase piloto voluntaria del CORSIA, han proporcionado las medidas necesarias hasta la fecha. Los Estados miembros necesitan contar con reglamentos y los explotadores tienen que recopilar información sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y todo ello está sucediendo en todos los lugares del mundo mientras habla. Hace hincapié en que este paso tan importante se ha logrado gracias a la excelente estrategia de creación de capacidad y apoyo puesta en marcha por la OACI, el Programa ACT-CORSIA, y la instrucción de los explotadores que la industria de la aviación está llevando a cabo en paralelo. Señalando que la aviación es una actividad mundial, el presidente subraya que se trata de uno de los mejores ejemplos de aplicación de una medida a escala mundial y de la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás (NCLB).

7. La delegación de México presenta la nota WP/267 (Implementación del CORSIA), en la que su Estado acoge con gran satisfacción el importante avance realizado para la implantación oportuna del CORSIA gracias al Programa ACT-CORSIA y a las asociaciones de colaboración en el CORSIA. En la nota se proponen también los próximos pasos para la implantación exitosa del CORSIA y se destaca la importancia crítica del enfoque coordinado de la OACI mencionado para facilitar la cooperación mundial a fin de proporcionar asistencia y creación de capacidad al respecto.

8. En la nota WP/267 se invita a la Asamblea a:

- a) pedir al Consejo de la OACI que siga avanzando en el desarrollo y la actualización de las orientaciones y los SARPS relacionados con el CORSIA, incluidos los demás elementos para la implantación del CORSIA, que se refieren a los combustibles admisibles y las unidades de emisión admisibles en el marco del CORSIA;
- b) solicitar a los Estados miembros que sigan tomando las medidas necesarias, incluidas las políticas nacionales y los marcos reglamentarios necesarios para el cumplimiento del CORSIA, de conformidad con el calendario establecido en el Anexo 16, Volumen IV;

- c) subraya la importancia crítica de un enfoque coordinado en el marco de la OACI para facilitar la cooperación mundial a fin de proporcionar asistencia y creación de capacidad para la implantación del CORSIA a través del Programa ACT-CORSIA y de las asociaciones de colaboración en el CORSIA entre los Estados miembros; y
- d) alentar a más Estados a participar voluntariamente en el CORSIA a partir de 2021.

9. La persona observadora de la Corporación centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) introduce la nota WP/79 Revisión núm. 1 [*Contribuciones de Centroamérica en la implementación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*], en la que se recalca que el cambio climático plantea una situación contradictoria para Centroamérica ya que el istmo es responsable de menos del 0,5 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), pero, al mismo tiempo, es reconocido como el “punto caliente” más prominente de los trópicos, es decir, podría ser la zona del mundo más vulnerable a los impactos. Así pues, los Estados miembros de la COCESNA elaboraron el Plan de Acción de Centroamérica (CAAPER) para reducir las emisiones provenientes de la aviación civil internacional. Además, Guatemala, El Salvador y Costa Rica han anunciado su intención de participar voluntariamente en el CORSIA desde el principio, es decir, desde la fase piloto (2021-2023), esperando que, en cuanto participantes voluntarios, tendrán prioridad por lo que se refiere a la creación de capacidad y a la asistencia proporcionadas por la OACI.

10. En la nota WP/79 Revisión núm. 1 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en la nota; y
- b) solicitar a la OACI que genere programas específicos de asistencia para los países de mayor afectación por el cambio climático, como es el caso de los centroamericanos.

11. La persona observadora de la CAFAC presenta la nota WP/177 [*Contribución de los Estados africanos a la implantación del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y asistencia solicitada*], en la que se hace hincapié en la importancia de que los Estados africanos participen voluntariamente en el CORSIA desde la fase piloto para asegurar una más amplia cobertura de un mayor número de rutas que generarán mayor compensación. Además, se indica en la nota la necesidad de apoyo financiero para la adquisición de un sistema eficaz de recopilación de datos e instrumentos de gestión para la vigilancia, notificación y verificación (MRV) de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vuelos internacionales, mediante colaboración eficaz y asociación con otras organizaciones internacionales.

12. Recordando que, durante el 39º período de sesiones de la Asamblea, Estados miembros africanos declararon su pleno apoyo al CORSIA, según se expone en la Resolución A39-3 de la Asamblea y sin ninguna otra enmienda, en la nota se pone de relieve que, al 31 de julio de 2019, 13 Estados miembros africanos, que representan el 23,6 % de los 54 Estados miembros africanos, se proponen para participar en el CORSIA desde su inicio. Además, se alienta a los Estados africanos a adherirse al CORSIA voluntariamente desde la fase piloto para experimentar los retos de la implantación y sus beneficios y prepararse para la fase obligatoria (2027-2035). En la nota se hace hincapié en que reviste una importancia crítica seguir proporcionando a los Estados africanos la asistencia y creación de capacidad que necesiten. Se señala que los principales comentarios formulados por la mayoría de los Estados africanos participantes en los talleres regionales sobre el CORSIA se refieren a las dificultades relacionadas con la sensibilización y la capacidad técnica y humana para aplicar el Anexo 16, Volumen IV, el establecimiento de un marco nacional de reglamentación y la disponibilidad de un sistema de recopilación de datos y herramientas de gestión, así como de órganos de verificación en la región.



13. La persona observadora de la CAFAC aprovecha esta oportunidad para expresar su agradecimiento a la Oficina de África Oriental y Meridional (ESAF) (Nairobi), la Oficina de África Occidental y Central (WACAF) (Dakar) y la Oficina de Oriente Medio (MID) (El Cairo) por organizar los talleres regionales sobre el CORSIA y da las gracias a la Secretaria General por la excelente coordinación en respuesta a los resultados de esos talleres.

14. En la nota WP/177 también se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en esa nota;
- b) apoyar y alentar a los Estados miembros a participar en la fase piloto del CORSIA (2021-2023);
- c) alentar a los Estados miembros a apoyar y seguir colaborando con la OACI respecto a la iniciativa de creación de capacidad ACT-CORSIA para la aplicación del Anexo 16, Volumen IV;
- d) alentar a los Estados miembros a establecer asociaciones relacionadas con cuestiones de cambio climático y fomentar la cooperación y el intercambio de conocimientos a nivel regional y mundial;
- e) alentar a los Estados miembros a facilitar el registro y acreditación de órganos de verificación del CORSIA;
- f) apoyar a los Estados miembros para que adquieran e implementen un sistema eficaz de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de datos de conformidad con el Anexo 16, Volumen IV, de la OACI;
- g) alentar a los Estados miembros a adherirse y participar en el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP);
- h) encargar a la Secretaria General que facilite la instrucción de los órganos de verificación sobre el CORSIA para los Estados miembros africanos; y
- i) encargar a la Secretaria General que proporcione información a todos los Estados miembros y facilite la acreditación de los programas de unidades de emisión admisibles en el CORSIA.

15. La delegación de Singapur presenta la nota WP/229 (*Garantía de éxito en la implementación del CORSIA*), que fue presentada por su Estado y copatrocinada por Australia, Canadá, Estados Unidos, Fiji, Indonesia, Islas Marshall, Japón, Nauru, Nueva Zelanda, Palau, Papua Nueva Guinea, Samoa y Trinidad y Tabago. En la nota se reafirma el liderazgo de la OACI en los problemas ambientales de la aviación y en que el CORSIA sea el plan mundial de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional. En ella se establecen tres ámbitos para afrontar los desafíos derivados del ritmo acelerado de la implantación del CORSIA: la creación de capacidad, las entidades de verificación y la orientación. Con respecto a la creación de capacidad, en la nota se pone de relieve que, aparte del ACT-CORSIA, la OACI puede trabajar estrechamente con otras organizaciones de la industria que ofrecen asistencia técnica sobre el CORSIA para optimizar la asignación de recursos y garantizar la coherencia y un mayor acceso a la creación de capacidad. Con respecto a los órganos de verificación, se subraya que en algunas regiones el número de órganos de verificación es limitado o, incluso, inexistente y se propone que la OACI complemente sus cursos de verificación del CORSIA, con una divulgación dirigida a los Estados de

regiones desatendidas, para acreditar más órganos de verificación. Por lo que se refiere al tercer ámbito, en la nota se hace hincapié en que la orientación oportuna sobre la admisibilidad de las unidades de emisión del CORSIA y los combustibles admisibles en el marco del CORSIA facilitará las decisiones empresariales de los explotadores con respecto al cumplimiento de los futuros requisitos de compensación del CORSIA y permitirá a quienes desarrollan proyectos y proveen combustible responder a la demanda prevista de compensaciones del CORSIA.

16. En la nota WP/229 se invita a la Asamblea a:

- a) reafirmar el liderazgo permanente de la OACI en cuestiones ambientales relacionadas con las emisiones de la aviación internacional y decisión de la Asamblea de implementar un plan mundial de medidas de mercado en la forma del CORSIA, determinándose que se trata de la MBM que se aplica a las emisiones de CO<sub>2</sub> en la aviación internacional;
- b) reconocer los meritorios esfuerzos de la OACI, los Estados y la industria para alcanzar el grado actual de implementación del CORSIA;
- c) reconocer la función clave del ACT-CORSIA en el apoyo a los Estados en la implementación del CORSIA y pedir a la OACI que se armonice la asistencia técnica que se presta a los Estados en relación con el CORSIA para garantizar la coherencia de su implementación;
- d) pedir que la OACI trabaje con los Estados interesados y el Foro Internacional de Acreditación (IAF) para aumentar el número de órganos de verificación acreditados con el fin de que el CORSIA satisfaga la demanda de la industria, por ejemplo, mediante cursos de verificación del CORSIA impartidos por la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) de la OACI; y
- e) reconocer la importancia de contra oportunamente con orientación de la OACI sobre las unidades de emisiones admisibles en el CORSIA y los combustibles admisibles en el CORSIA para la compensación de las emisiones en el marco del plan.

17. La delegación del Brasil presenta la nota WP/289 (*Perspectiva de los países de la CLAC acerca de las medidas de la OACI relativas a la aviación y al cambio climático*), que presentó su Estado y Guatemala, con el apoyo de los Estados miembros de la CLAC. Si bien se reconoce que el CORSIA es un importante plan, que complementa, con carácter provisional, los demás elementos de la canasta de medidas para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, en la nota se hace hincapié en que es fundamental encontrar maneras de explorar y hacer viables los demás elementos de la canasta como soluciones eficaces a largo plazo. Con respecto al CORSIA, en la nota se subraya que los Estados miembros de la CLAC están comprometidos con la implantación de la MRV del CORSIA, pilar clave del plan, pero que algunas preocupaciones comunes deben ser tratadas por la Asamblea.

18. En la nota WP/289 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las consideraciones de la región sobre la importancia de todos los elementos de la canasta de medidas, incluidos los combustibles sostenibles de la aviación;
- b) solicitar al Consejo que continúe el trabajo de fortalecimiento de las capacidades de los Estados a través de seminarios y talleres sobre MRV, en el marco del ACT-CORSIA;

- c) solicitar al Consejo que adopte medidas para incrementar la representatividad geográfica en las discusiones técnicas sobre el CORSIA en el ámbito del CAEP; y
- d) exhortar al Consejo a que formule, a través del CAEP, los análisis de costo-beneficio y costo-efectividad del CORSIA, teniendo en cuenta la integridad ambiental y los impactos en los diferentes tipos de explotadores aéreos, que apoyarán el proceso de revisión en el año 2022.

19. La delegación de China introduce la nota WP/306 (*Perspectivas sobre la vía de implantación justa y equitativa del CORSIA*) presentada por su Estado y por la Federación de Rusia, que han promovido constantemente la creación de una vía de implantación del CORSIA enteramente basada en consultas, lo que implica una amplia participación, en la que cada país haga su contribución de acuerdo con su capacidad y con equidad y justicia, y que haya una cooperación con beneficio mutuo, para promover el desarrollo sostenible de la aviación internacional en todo el mundo. En la nota se subraya que, sin embargo, la OACI no ha hecho un examen equilibrado de las preocupaciones y posturas de diversas partes al facilitar la implantación del CORSIA. Se hace hincapié además en que los países, en particular los países en desarrollo, solo pueden tener más confianza en la iniciativa de la OACI de abordar la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático y mostrar una mayor voluntad de cooperar a nivel internacional en la implantación del CORSIA si se garantiza la justicia en los procedimientos de toma de decisiones y la equidad moral en los elementos de diseño del mecanismo. En la nota se destaca, en el apéndice A, que la mayor parte del crecimiento en la aviación internacional entre 2017 y 2037 tendría lugar en países en desarrollo.

20. En la nota WP/306 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que las cuestiones planteadas en los párrafos 2 y 3 de la nota menoscabarán el papel de liderazgo que procura tener la OACI y serán perjudiciales para la confianza y la voluntad de los países, en particular de los países en desarrollo y las economías emergentes, de trabajar conjuntamente para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación internacional a través de la OACI;
- b) brindar a los países oportunidades suficientes para solucionar diferencias y controversias mediante el diálogo y la negociación;
- c) pedir al Consejo que, con la asistencia de los Estados miembros, tome medidas inmediatas, entre ellas, que considere seriamente el párrafo 4.3 de la nota y promueva el establecimiento de una vía de implantación del CORSIA que sea justa y equitativa y los esfuerzos concertados y las capacidades respectivas de los países; y
- d) pedir al Consejo que elabore, de conformidad con los principios enumerados en el Anexo de la Resolución A39-2, los indicadores para el examen periódico del CORSIA y los criterios para suspender la implantación del CORSIA, que habrán de someterse a consultas y aprobación en una reunión de alto nivel que se celebrará en 2021.

21. La delegación de la India presenta la nota WP/228 Revisión núm. 1 (*CORSIA – Desafíos de la implementación y revisión de los criterios de referencia para las emisiones*), en la que se plantean dos cuestiones que preocupan con respecto a la estructura básica del CORSIA: quién debería encargarse de la gestión de las emisiones, los explotadores de aviones o los Estados; y cómo debería establecerse el criterio de referencia. Con respecto a la primera cuestión, en la nota se hace hincapié en que, de conformidad con los principios convenidos internacionalmente para la contabilidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) establecidos por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la responsabilidad de mitigación de las emisiones de GEI recae en los Estados

miembros y no en fuentes sectoriales de emisiones. En consecuencia, cada país es responsable conforme a los principios de la CMNUCC de la producción y la reglamentación de los gases de efecto invernadero producidos dentro de sus límites. En la nota se enfatiza que la OACI debería adoptar, para el sector de la aviación, un principio similar de mitigación por los Estados miembros. Si el mismo concepto se aplicase a la aviación, el resultado lógico sería responsabilizar a cada país de las emisiones de GEI que produce debido a los viajes internacionales que realizan sus nacionales, independientemente de la línea aérea que utilicen. Sin embargo, en el CORSIA, conforme a la Resolución A39-3, las emisiones de cada explotador de aviones constituyen la base del plan.

22. Con respecto a la segunda cuestión, en la nota se destaca que las líneas aéreas de los Estados en desarrollo están en la etapa de expansión, mientras que las líneas aéreas de los países avanzados ya han alcanzado volúmenes muy altos de operaciones. Si se mantiene el umbral de emisiones de referencia de 2019-2020, la situación sería muy injusta para las líneas aéreas de los Estados en desarrollo ya que toda la expansión de sus operaciones desde 2020 hasta 2026 estaría sujeta al requisito de compensación del CORSIA. De ahí que sea necesario determinar el criterio de referencia de modo más científico.

23. En la nota WP/228 Revisión núm. 1 se invita a la Asamblea a:

- a) considerar el principio impulsado por los Estados miembros para establecer las emisiones de la aviación y atribuir la responsabilidad de la reducción de las emisiones a los Estados miembros en lugar de a los explotadores de líneas aéreas;
- b) pedir al Consejo que considere modificar el criterio de referencia, según lo sugerido anteriormente, y posponer los años de referencia a 2025-2026 para las líneas aéreas que se unirán en la segunda fase del CORSIA;
- c) considerar criterios simples y rentables para seleccionar las unidades de emisión con cierto nivel de flexibilidad para los explotadores de aviones de los países en desarrollo, conforme al principio de responsabilidad común pero diferenciada (CBDR);
- d) aclarar los SARPS relativos a aspectos jurídicos y medidas para el cumplimiento en el marco del CORSIA para ayudar a los Estados a garantizar la implementación adecuada del CORSIA;
- e) garantizar que no se requiera que los explotadores cumplan con distintos grupos de requisitos para mitigar las emisiones conforme a distintos planes regionales, y que se cuente solo con una medida mundial basada en el mercado para abordar las emisiones de la aviación internacional y para cumplir efectivamente la meta de la OACI a la que se aspira con respecto al crecimiento neutro en carbono;
- f) establecer un procedimiento de diálogo técnico y consulta entre los Estados miembros y la OACI acerca de la implementación del CORSIA por los Estados, de manera eficiente y respetando la soberanía nacional, con el propósito de armonizar y crear sinergia entre el enfoque de los distintos Estados; y
- g) garantizar que los criterios de unidad de emisión coincidan plenamente con los principios de la CMNUCC y los criterios del comercio internacional en compensaciones elaborados en el marco del Artículo 6 de la CMNUCC.

24. La delegación del Canadá presenta la nota WP/227 (*Opiniones del Canadá sobre creación de capacidad y la implantación del CORSIA*), en la que se subraya el apoyo continuo de su Estado al CORSIA como MBM mundial para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y al ACT-CORSIA como foro de creación de capacidad. Si bien en la nota se reconoce que el CORSIA ha sido un gran éxito hasta el momento, se indica también que aún queda trabajo pendiente y se enuncian algunas consideraciones para la labor futura. Asimismo, se destaca la importancia de la creación de capacidad y la instrucción.

25. En la nota WP/227 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del continuo apoyo del Canadá al CORSIA como MBM mundial para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y del apoyo a la creación de capacidad a través de la iniciativa ACT-CORSIA;
- b) reconocer la importancia de que los Estados miembro trabajen con sus órganos nacionales de acreditación, cuando sea posible, con el fin de aumentar la disponibilidad de órganos de verificación acreditados cuanto antes;
- c) reconocer la importancia del proceso de revisión establecido y alentar a los Estados miembros a que aporten comentarios a la OACI sobre las dificultades encontradas en la implantación del CORSIA para que se puedan elaborar textos de orientación adicionales;
- d) enfatizar la importancia de que el Consejo apruebe programas de unidades de emisión y, potencialmente, tipos de proyectos de modo oportuno después de la conclusión del primer proceso de examen del Órgano Técnico Asesor (TAB); y
- e) tomar nota del llamamiento del Canadá a todos los Estados miembros de la OACI a que manifiesten su intención de participar en el CORSIA tan pronto como sea posible.

26. La delegación de Guyana presenta la nota WP/265 (*Avance de las actividades de protección del medioambiente y la aviación en la República Cooperativa de Guyana*), en la que se examinan las iniciativas de Guyana para satisfacer el CORSIA y se analiza la necesidad de que la OACI considere la capacidad limitada de los Estados pequeños. En la nota se destaca que, pese a la clasificación de Guyana como pequeño Estado insular en desarrollo (PEID), se ha comprometido a participar voluntariamente en la fase piloto del CORSIA. Asimismo, enfatiza que la OACI debería seguir reconociendo las vulnerabilidades de los Estados pequeños en relación con los efectos del cambio climático y las limitaciones que tienen para garantizar la seguridad del medioambiente. Esas limitaciones se manifiestan en la falta de capacidad tecnológica y capital humano adecuado, y las limitaciones financieras. En la nota se subraya que la OACI y los Estados desarrollados no deben ignorar la falta de participación de los PEID en el CORSIA o que los PEID no hayan presentado o completado sus planes de acción sobre CO<sub>2</sub>, sino que deberían, más bien, continuar alentándolos y prestándoles asistencia para garantizar que ningún país se quede atrás, en consonancia con la Iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la OACI.

27. En la nota WP/265 se invita a la Asamblea a:

- a) recomendar que la OACI preste continuamente asistencia a los Estados en desarrollo con respecto a la creación de capacidad y los aspectos técnicos; y

- b) pedir que la OACI reconozca y ajuste continuamente las contribuciones de CO<sub>2</sub> mínimas de los Estados pequeños al volumen global de emisiones de CO<sub>2</sub>, teniendo en cuenta su vulnerabilidad a los efectos del cambio climático.

28. La delegación del Brasil presenta la nota WP/290 (*CORSIA: Labor futura necesaria*), en la que, si bien se expresa el apoyo de su Estado al CORSIA, se establecen dos aspectos que requieren la atención especial del Consejo para garantizar la implantación satisfactoria del Plan. El primero es un criterio para calcular el valor de referencia para calcular el valor de referencia de los nuevos explotadores. La definición del valor de referencia de los nuevos explotadores es un problema que no han resuelto los órganos técnicos de la OACI y que tendrá implicaciones prácticas cuando se ponga en marcha el enfoque individual. El segundo aspecto es una decisión del Consejo sobre las unidades de emisión admisibles, que debería tomarse cuanto antes, reconociéndose la importancia del mecanismo de la CMNUCC para proporcionar esas unidades a escala y, a su vez, garantizar la integridad ambiental.

29. En la nota WP/290 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que la OACI decidirá el criterio para el valor de referencia de los nuevos explotadores, considerando los efectos de la falta de un criterio sólido para el momento en que se aplique el enfoque individual;
- b) solicitar al Consejo que proporcione orientación para la definición del valor de referencia de los nuevos explotadores, que permitirá evitar prácticas anticompetitivas; y
- c) acoger con beneplácito la creación del Órgano Técnico Asesor (TAB) y solicitar al Consejo que considere lo antes posible las recomendaciones de dicho órgano, reconociendo a la vez las circunstancias especiales de los mecanismos establecidos en el contexto de la CMNUCC.

30. Después, la delegación del Brasil presenta la nota WP/291 (*Necesidad de una transición sin sobresaltos de las MBM del CORSIA a los SAF: Propuesta de camino a seguir*), en la que se destacan las preocupaciones de su Estado con respecto a: i) los medios para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo de la OACI, que requerirán proporciones crecientes de combustibles de aviación sostenibles (SAF); y ii) la carencia de un mecanismo claro que garantice una transición previsible y sin sobresaltos con miras a la supresión de las MBM del CORSIA en 2035. Para abordar estas preocupaciones, en la nota se propone proporcionar al Consejo, con el apoyo técnico del CAEP, el mandato de estudiar y proponer un mecanismo para promover una transición progresiva de las compensaciones a los SAF y a otras tecnologías.

31. En la nota WP/291 se invita a la Asamblea a:

- a) acordarse sobre la necesidad de que se adopten más medidas para garantizar la supresión ordenada y progresiva de la dependencia de las medidas basadas en el mercado en el CORSIA, como parte de la *Visión de la OACI sobre combustibles de aviación sostenibles para 2050* y como medio para alcanzar las metas mundiales climáticas de la OACI a las que aspira; y
- b) pedir al Consejo, con la contribución técnica del CAEP, que estudie y desarrolle un mecanismo para garantizar una transición sin sobresaltos del uso de medidas mundiales basadas en el mercado al uso de SAF y otras medidas del conjunto de medidas de la OACI para garantizar la viabilidad a largo plazo de las metas mundiales climáticas de la OACI a las que aspira.

32. La delegación de la Federación de Rusia presenta la nota WP/529 (Revisión núm. 1 – únicamente en chino) (*Influencia de la aplicación del CORSIA en el incremento de las tasas de crecimiento de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional y en la reducción de la seguridad general de los vuelos. Escenarios alternativos de acciones climáticas de la OACI en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU*). La delegación pone de relieve las consecuencias catastróficas del cambio climático en el medioambiente citando, a modo de ejemplo, los recientes incendios forestales en el Canadá y la Federación de Rusia, así como los huracanes y otros desastres naturales, y la consiguiente pérdida de vidas. Hace hincapié en que la cuestión objeto de debate es, por tanto, de suma importancia, no solo para la OACI sino para toda la humanidad. En la nota WP/529 se explica por qué el CORSIA supondría un aumento de las emisiones de la aviación y repercutiría negativamente en la implementación de los objetivos estratégicos de la OACI, entre ellos la seguridad operacional, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo. Se subraya que el CORSIA causaría distorsiones en el mercado y competencia desleal, contrarias al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Además, existen preocupaciones en cuanto al uso de la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes de ingresos para financiar actividades relacionadas con el clima en otros sectores.

33. En la nota WP/529 se invita a la Asamblea a:

- a) considerar la variante alternativa del proyecto de resolución de la Asamblea de la OACI anexada a este documento: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio del clima*, que prevé la introducción de medidas globales de mercado basadas en el “Mecanismo para un Desarrollo Limpio de la Aviación Civil Internacional” (ACDM); y
- b) encomendar al Consejo de la OACI el estudio de la posibilidad de iniciar la creación, bajo los auspicios de la ONU, de “fuerzas aéreas móviles para la lucha contra los incendios forestales y otros desastres naturales”, financiado a expensas del Fondo Internacional del Medioambiente (IEF) de la OACI, que está en plena consonancia con los ODS de las Naciones Unidas (resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas: Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible).

34. Recordando que en la marcha de jóvenes que hicieron una huelga en favor del clima en Montreal, el 27 de septiembre de 2019, participaron unas 500 000 personas, la delegación de la Federación de Rusia recalca que ha llegado el momento de tomar medidas reales.

35. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/139 (*Planteamientos de la IATA respecto a las unidades de emisión y la MRV en CORSIA*), en la que se recalca que la uniformidad en la implantación de las SARPS sobre MRV y unidades de emisión en el contexto del CORSIA es fundamental, no solo para prevenir las distorsiones en el mercado sino también para conservar la integridad medioambiental de ese Plan. En la nota, la IATA celebra los progresos realizados en los últimos meses con respecto al establecimiento del Órgano Técnico Asesor (TAB) y la adopción formal de los criterios de unidades de emisión y subraya que es clave contar con una decisión clara del Consejo sobre las unidades de emisión a principios de 2020 para que todos los explotadores de aviones puedan empezar a planificar sus requisitos de compensación.

36. En la nota WP/139 se invita a la Asamblea a:
- a) reafirmar la importancia de minimizar las distorsiones en el mercado provocadas por el CORSIA;
  - b) hacer un llamamiento a los Estados miembros para que adopten las medidas necesarias en el cumplimiento y aplicación del CORSIA, de acuerdo con el Anexo 16, Volumen IV;
  - c) destacar el planteamiento de la IATA sobre la importancia de mantener un acceso amplio de los operadores de aeronaves al mercado del carbono, al tiempo que se garantiza la integridad medioambiental de las unidades de emisión admisibles; y
  - d) destacar el planteamiento propuesto por la IATA sobre que es decisivo que el Consejo de la OACI llegue a una decisión en cuanto a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA como muy tarde en 2020.
37. Después, la persona observadora de la IATA llama la atención hacia la Resolución sobre el CORSIA que se aprobó por amplia mayoría en la 75ª Junta General Anual de la (AGM) (Seúl, República de Corea, 1-3 de junio de 2019), en la que la AGM:
- “1. REITERA el fuerte apoyo de las líneas aéreas miembros de la IATA al CORSIA y su compromiso de satisfacer plenamente los requisitos aplicables de MRV y de compensación del Plan;
  2. INSTA a las compañías aéreas que forman parte de la IATA a aplicar todas las medidas disponibles en materia de eficiencia energética para continuar mejorando el historial de la industria, incluidas una inversión en la renovación de la flota, la adopción de medidas operativas y el trabajo con socios de la industria para lograr mayores avances en medidas relacionadas con la infraestructura;
  3. INSTA a todos los miembros de la IATA a tomar parte en la transición energética a largo plazo del transporte aéreo a unos combustibles de aviación sostenibles;
  4. INSTA a todos los Estados miembros de la OACI a reiterar su apoyo al CORSIA en el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI y a reafirmar que el CORSIA será la medida basada en el mercado que se aplicará a los vuelos internacionales y no las medidas unilaterales que constituyan un solapamiento o duplicación;
  5. ESTÁ EN DESACUERDO con las decisiones de varios Estados miembros de la OACI de aplicar impuestos nacionales o regionales e instrumentos de tarificación del carbono a la aviación internacional, además del CORSIA y considera que tales decisiones hacen caso omiso de los compromisos contraídos en el 39º período de sesiones de la OACI;
  6. ALIENTA a todos los Estados miembros de la OACI a mostrar su liderazgo en el ámbito del clima y la aviación;
  7. ALIENTA a todos los Estados miembros de la OACI a que consideren la posibilidad de participar en la fase piloto y en la primera fase de los requisitos de compensación del CORSIA con carácter voluntario; y
  8. INSTA a todos los Estados miembros de la OACI a asegurarse de que sus propias normativas nacionales sobre MRV estén completamente alineadas con el Anexo 6, Volumen IV, a fin de prevenir las distorsiones del mercado y la multiplicidad de requisitos de MRV”.



38. La persona observadora de la IATA presenta también la nota WP/193 (*Perspectivas del sector sobre el CORSIA*), presentada por el ACI, la CANSO, la IATA, el IBAC y el ICCAIA, bajo la coordinación del el Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG). En la nota se expresa el firme apoyo de la industria de la aviación al CORSIA y se toma nota de que, gracias a su implantación, no es necesario aplicar medidas redundantes de tarificación del carbono a las emisiones de la aviación internacional con carácter regional, nacional o subnacional. En ella se subraya el hecho de que el CORSIA se adoptó reconociendo de forma general que debe ser la única medida basada en el mercado aplicada a los vuelos internacionales, dado que las emisiones no deben contabilizarse más de una vez. Se expresan además las inquietudes de la industria de la aviación acerca de que la aplicación y eficacia del CORSIA puedan verse perjudicadas por políticas de Estados individuales y grupos de Estados que estén aplicando, o considerando aplicar, un instrumento de tarificación del carbono o un impuesto sobre los billetes de avión en respuesta a las emisiones de la aviación internacional, además del CORSIA.

39. El presidente recuerda que las tres notas siguientes se presentaron durante el examen anterior, por parte del Comité Ejecutivo, de la cuestión 16: *Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización (EX/5)*: WP/102 (*Perspectivas sobre aviación sostenible*) presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC; la nota WP/266 (*Novedades en la recopilación, vigilancia y notificación de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*) presentada por Kenya; y la nota WP/411 (*Contribuciones de la Región Latinoamericana con relación al cambio climático e implementación del CORSIA*), presentada por Guatemala y apoyada por los Estados miembro de la CLAC.

40. Se señala que las diez notas de información siguientes se presentaron también en el marco de la cuestión 17 del orden del día: WP/159 (*Reafirmación del reconocimiento de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC) de que el CORSIA es la única medida de mercado mundial que se aplicará a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*) presentada por la OAAC; la nota WP/472 (*ACT-CORSIA y el Pacífico*), presentada por Australia y Nueva Zelanda y copatrocinada por Fiji, Indonesia y Samoa; la nota WP/338 [*Implantación del CORSIA en los Estados miembros del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)*] y la nota WP/339 [*Programa ACT-CORSIA de la OACI en los Estados miembros del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS)*], presentada por el CASSOS; la nota WP/409 (*Contribución y puntos de vista de Sudáfrica sobre la labor de protección del medioambiente realizada por la OACI*), presentada por Sudáfrica; la nota WP/482 (*Experiencia del Japón en la implantación del CORSIA*), presentada por el Japón; la nota WP/527 Revisión núm. 1 (*Experiencia de la República Argentina en la implementación del CORSIA*), presentada por la Argentina; la nota WP/547 (*Posible contribución de los combustibles de aviación con menor contenido de carbono a la reducción de emisiones de GEI*), presentada por la Arabia Saudita; la nota WP/548 (*Medidas prioritarias de Indonesia para reducir las emisiones de carbono del sector de la aviación*), presentada por Indonesia; y la nota WP/407 (*Respaldo de la IATA a la aplicación del CORSIA a través de FRED+*), presentada por la IATA.

## **Deliberaciones**

41. Respecto a la nota WP/306 (China y la Federación de Rusia), WP/228 Revisión núm. 1 (India) y la nota WP/529 (Revisión núm. 1 – únicamente en chino) (Federación de Rusia), en la que se expresaron preocupaciones con respecto al CORSIA y se formularon sugerencias de enfoques y medidas específicas, el presidente recuerda al Comité Ejecutivo que la OACI ha estado trabajando en la cuestión de una MBM mundial para la aviación internacional más de diez años, con la colaboración del Consejo, el apoyo técnico del CAEP y la participación de todos los Estados miembros de la OACI, además de mediante la convocatoria de reuniones de alto nivel en distintos momentos. Hace hincapié en que el proceso seguido ha sido consultivo y transparente, y en que la información sobre las diferentes fases del desarrollo del CORSIA y de la elaboración de SARPS relativos al CORSIA se ha presentado a todos los Estados miembros

y las partes interesadas pertinentes durante las dos rondas de Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) y los talleres regionales anuales que tuvieron lugar entre 2015 y 2019. Los comentarios recibidos de esos eventos se han tomado en consideración en la finalización de las disposiciones del CORSIA y de los SARPS relativos al CORSIA. El presidente subraya que en la última Asamblea, en 2016, se adoptó el CORSIA, con el mayor consenso posible, durante la sesión plenaria de clausura. Eso también se reflejó en el hecho de que ningún Estado miembro expresara una reserva respecto de la Resolución A39-3 de la Asamblea en su conjunto y que solo un puñado de Estados miembros expresara reservas con respecto a algunas disposiciones específicas de esa Resolución. Señalando que la OACI está asumiendo el liderazgo en el ámbito de la aviación internacional y la protección del medioambiente, garantizando que “Ningún país se quede atrás”, el presidente hace hincapié en que ese es, y va a seguir siendo, el lema del trabajo de la OACI. Así pues, sugiere que el Comité Ejecutivo recomiende que se remita a la plenaria el proyecto de Resolución actualizada de la Asamblea sobre el CORSIA que figura en el Apéndice de la nota WP/59 para su adopción.

42. La delegación de Tuvalu empieza su intervención señalando que es la primera vez que su país participa en la Asamblea de la OACI desde su adhesión a la Organización el 18 de noviembre de 2017 y que está deseando participar en futuras iniciativas de la OACI y aprender de ellas. Tuvalu reconoce que el CORSIA es un asunto de extrema importancia. Aunque, por ser un pequeño Estado insular en desarrollo (PEID), su actividad económica es escasa, incluida la del ámbito de la aviación internacional, y, por ello, no contribuye de forma sustancial a las emisiones mundiales de GEI, Tuvalu apoya firmemente la implantación plena del CORSIA sin ningún cambio, así como una meta mundial a la que se aspira relativa al cambio climático a largo plazo y más ambiciosa, ya que el impacto del cambio climático es una realidad para ese país y para otros PEID. La delegación de Tuvalu destaca, en ese sentido, que durante la 50ª Cumbre del Foro de las Islas del Pacífico, celebrada en la capital de ese Estado, Funafuti, del 13 al 16 de agosto de 2019, las personas dirigentes del Pacífico adoptaron una firme declaración, a saber, la Declaración de Kainaki II para una Acción Urgente en materia de Cambio Climático. Hace hincapié en que, en consonancia con esa Declaración, es esencial llevar a cabo una acción urgente, ya que no hacer lo suficiente o no hacer nada, tendría consecuencias significativas para los medios de subsistencia de las islas del Pacífico y para su mera existencia.

43. En nombre de la OACI, el Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, da una calurosa bienvenida a Tuvalu como 192º miembro de la Organización y expresa su agradecimiento a ese Estado por hacer el esfuerzo de participar en el 40º período de sesiones de la Asamblea.

44. Al agradecer a Singapur su presentación de la nota WP/229, de la que ese Estado es copatrocinador, la delegación de Australia recuerda que existe una expresión internacional que se utiliza cuando se desea hacer algo que es difícil y que es necesario seguir haciendo: “Mantener el rumbo”. Pone de relieve que Australia desea que la Asamblea “mantenga el rumbo del CORSIA”.

45. La delegación de Bangladesh subraya que una cuestión que preocupa a su Estado es que la implantación del CORSIA detenga el crecimiento de los sectores de aviación de los países en desarrollo, lo que podría afectar negativamente a su desarrollo socioeconómico. Así pues, respalda las notas WP/229 (Singapur), WP/265 (Guyana) y WP/228 Revisión núm. 1 (India).

46. La delegación de Chile afirma que la OACI es la Organización apropiada para abordar eficazmente las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y expresa su apoyo a la implantación oportuna del CORSIA en todo el mundo. Destaca que Chile, con la asistencia de la OACI, estableció su Programa MRV el 1 de enero de 2019, junto con el marco normativo necesario.

47. La delegación de Nigeria subraya que su Estado encomia los progresos realizados por la OACI en cuanto al CORSIA, así como el éxito de su Programa ACT-CORSIA, del cual Nigeria es un Estado donante. Nigeria respalda las notas WP/56 y WP/59 (Consejo). En particular, apoya todas las enmiendas propuestas para la Resolución A39-3 de la Asamblea expuestas en la segunda de esas notas y que el CORSIA sea la única MBM mundial que se aplique a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional a fin de evitar un posible mosaico de MBM estatales y regionales duplicadas y de garantizar que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional se contabilicen una sola vez. En el mismo sentido, Nigeria respalda las notas WP/177 (CAFAC) y WP/139 (IATA).

48. Recordando la intervención de la delegación de Tuvalu, la delegación de Francia reitera que, para muchos Estados miembros de la OACI, el cambio climático es una crisis y es absolutamente vital tomar medidas urgentes para hacerle frente. Da las gracias al Canadá por haber presentado la nota WP/227, en la que se destaca que durante la primera fase del ACT-CORSIA, centrada en la preparación de planes de supervisión de las emisiones y marcos jurídicos, el Canadá, en asociación con Francia, se comprometió con Estados miembros de la Francofonía y, en asociación con Francia y España, asistió a varios Estados de Oriente Medio. La delegación de Francia subraya que su Estado participó con entusiasmo en la segunda fase del ACT-CORSIA. Felicita a la CAFAC por las actividades que realizó en el continente africano para facilitar la implantación del CORSIA, descritas en la nota WP/177. Además, la delegación de Francia defiende que se recomiende que la plenaria adopte el proyecto de actualización de la Resolución de la Asamblea sobre el CORSIA que se presenta en el Apéndice de la nota WP/59.

49. Reiterando que el CORSIA es el resultado, sumamente equilibrado, de amplias negociaciones y compromisos entre todos los Estados miembros de la OACI, la delegación de Singapur subraya que su Estado no apoya una revisión sustancial del CORSIA en estos momentos ya que ocuparse de una parte puede entrañar el riesgo de tener que ocuparse de la otra también. Dado que la credibilidad de la OACI y de la comunidad de la aviación internacional para hacer frente al cambio climático está estrechamente vinculada con la implantación con éxito del CORSIA, Singapur considera que el énfasis debe ponerse en la implantación oportuna y con éxito del Plan. De ahí en adelante, sobre la base de la experiencia práctica adquirida en la implementación del CORSIA, la OACI y la comunidad de la aviación internacional pueden ser más ambiciosas y tratar de hacerle mejoras. Con respecto a los demás elementos para la implantación del CORSIA, Singapur afirma que es apropiado seguir trabajando en esferas emergentes, tales como las unidades de admisión admisibles del CORSIA o los combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

50. La delegación del Japón indica que su Estado coincide con la delegación de Australia en que la OACI debería “mantener el rumbo del CORSIA”. El Japón respalda las notas WP/56 y /59 (Consejo) y apoya plenamente el CORSIA, que constituye un gran logro de la última Asamblea, así como del Consejo a partir de ese momento. Muchos Estados están procediendo a tomar las medidas necesarias para implementar el CORSIA de acuerdo con el Anexo 16, Volumen IV, y el Japón considera que los progresos del CORSIA no deben pararse ya que el cambio climático es una cuestión urgente. Así pues, el Japón no puede apoyar los cambios sustanciales del CORSIA. Seguirá apoyando los debates relacionados con el CORSIA en el Consejo y el CAEP, entre otras cosas, así como el Programa ACT-CORSIA de la OACI.

51. La delegación de Guatemala también manifiesta su apoyo a las notas WP/56 y WP/59, así como a la labor relacionada con el CORSIA, que el CAEP va a llevar a cabo en el próximo trienio. Al enfatizar la importancia de la naturaleza, subraya la necesidad de actuar de consuno para abordar la cuestión de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional e invertir en una gama completa de diferentes proyectos para reducir esas emisiones, particularmente en los países en desarrollo. La delegación de Guatemala reitera que es crucial para los Estados participar de forma voluntaria en la fase piloto del CORSIA. Aprovecha esta oportunidad para destacar la nota de información WP/81 [*Libro Verde de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)*] que presentaron los Estados miembros de la COCESNA y

tomó en consideración el Comité Ejecutivo durante su anterior análisis (EX/5) de la cuestión 16 del orden del día: *Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización*. El Libro Verde de la COCESNA está basado en la *Agenda 2030* para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y en sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), específicamente los relacionados con la gestión del medioambiente, energía, agua, tratamiento integral de residuos y gestión de materiales. Se espera que se convierta en el Manual Ambiental corporativo para prevenir, corregir y reparar los potenciales impactos en los sistemas ambientales de las instalaciones y actividades regulares de la COCESNA. Guatemala recomienda que la OACI incluya los principios mencionados en sus diversos programas.

52. Al reiterar las preocupaciones planteadas por su Estado en la nota WP/228 Revisión núm. 1 (*CORSIA – Desafíos de la implementación y revisión de los criterios de referencia para las emisiones*) (cf. los párrafos 21-23 supra), La delegación de la India afirma que deberían ser debidamente tenidos en cuenta por la Asamblea cuando se apruebe el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA, adjunto como apéndice a la nota WP/59, ya que eso reforzaría el CORSIA y lo haría más justo y equitativo.

53. La delegación de la Federación de Rusia señala que su Estado se asocia con la postura de la India expuesta en la nota WP/228 Revisión núm. 1 y considera que la propuesta de la India permitirá resolver el problema de los nuevos explotadores. Al reiterar su apoyo a la nota WP/306 (China y la Federación de Rusia), indica que entiende que los puntos de vista expresados en las dos notas mencionadas quedarán reflejados en el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 17. Refiriéndose a la nota WP/59, que contiene el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA, la delegación de la Federación de Rusia subraya que su Estado no puede apoyar los párrafos de adopción de medidas b), c) y d). Recordando que China, la India y la Federación de Rusia presentaron a la Secretaría sus propuestas de cambio conjuntas de la Resolución de la Asamblea, hace hincapié en que la Federación de Rusia no puede apoyar esta última hasta que se tengan en cuenta sus propuestas.

54. La delegación de China respalda esta intervención, así como las declaraciones previas formuladas por los delegados de la India, la Federación de Rusia y el Brasil. Haciendo hincapié en que la creación de capacidad y la prestación de asistencia a los Estados en desarrollo son de suma importancia para la implementación del CORSIA, subraya que debería centrarse en mejorar su capacidad para el desarrollo sostenible. Señalando que en muchas de las notas presentadas se pone de relieve que los Estados se enfrentarán a numerosas dificultades al implementar el CORSIA en su forma actual, la delegación de China alerta de que, si la Asamblea se apresura a adoptar el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA sin entender plenamente las circunstancias nacionales respectivas de los Estados, entonces su implementación no puede garantizarse.

55. La delegación de China afirmó que la política de la OACI en materia de combustibles de aviación sostenibles (SAF) no es racional y no está dando frutos. Subraya que, como el nivel de desarrollo económico de cada uno de los 193 Estados miembros de la OACI es diferente, la Organización no debería tener una política única para todos, sino que más bien debería tener en cuenta las circunstancias nacionales respectivas de cada Estado. La delegación de China hace hincapié en que no sería correcto que la OACI tome el camino equivocado, es decir, seguir adelante con el CORSIA en su forma actual, sin hacerle ningún cambio. Reiterando que China, la India y la Federación de Rusia presentaron a la Secretaría sus propuestas de cambio conjuntas del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA (WP/59), la delegación de China expresa la esperanza de que la Asamblea tome en consideración toda la retroinformación proporcionada durante el 40º período de sesiones para hacer avanzar la implementación del CORSIA de forma eficaz y razonable.

56. Señalando a la atención la nota WP/177 (CAFAC), la delegación de Benin encomia los esfuerzos de la OACI por facilitar la implementación del CORSIA y expresa su agradecimiento por la instrucción impartida del 21 al 25 de octubre de 2019 a su Estado, así como a Burkina Faso, Burundi, el Congo, la República Democrática del Congo, el Gabón, el Níger, el Senegal y el Togo, en la fase II de la Asociación de Colaboración en el CORSIA (ACT-CORSIA) con el Canadá y Francia.

57. La delegación de Colombia, al apoyar las notas WP/56 y /59 (Consejo), afirma que el CORSIA debería ser la única MBM mundial que se aplique a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional y que debería llevarse a la práctica como se indica en esas dos notas.

58. La delegación de Suiza hace hincapié en que su Estado y otros Estados europeos apoyan firmemente las actividades emprendidas por la OACI, junto con Estados de diversas regiones de todo el mundo, para facilitar la implementación del CORSIA y crear capacidades y medios allí donde sea necesario, y que seguirán haciéndolo. Suiza y otros Estados europeos invitan a otros Estados a seguir su ejemplo y declarar su voluntad de participar voluntariamente en el CORSIA desde el inicio de la fase piloto. Destacando que hay más de 100 Estados que todavía no se han ofrecido como voluntarios, la delegación de Suiza hace hincapié en que todavía queda mucho margen para participar en ese gran Plan desde el principio.

59. La delegación de Etiopía subraya que el funcionamiento eficaz y eficiente del sistema de transporte aéreo internacional depende de un elevado grado de uniformidad de reglamentos, normas y procedimientos, y que la imposición por parte de Estados individuales o de grupos de Estados de medidas unilaterales socava esas funciones. Señala que el CORSIA se adoptó sobre esa base en la última Asamblea, con el amplio reconocimiento de que debería ser la única MBM mundial que se aplique a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional. La delegación de Etiopía hace hincapié en que toda MBM extra redundante para reducir el impacto de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional solo constituirá un obstáculo importante para el desarrollo sólido, económico y ordenado del transporte aéreo internacional. Por esos motivos, apoya los puntos de vista sobre el CORSIA de la industria de la aviación enunciados en la nota WP/193 (ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA, coordinados por el ATAG).

60. La delegación de Egipto da las gracias a todos los Estados que han trabajado duro para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Señalando que la Asamblea está en las manos de su Presidente para garantizar que alcanza un consenso con respecto a una cuestión tan importante, subraya la necesidad de tener en cuenta la representación geográfica y garantizar que no haya contradicciones entre la política de la OACI en términos del CORSIA y las decisiones de carácter más amplio tomadas al nivel de las Naciones Unidas. La delegación de Egipto subraya además la necesidad de tomar en consideración el desarrollo sostenible basado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y la capacidad de cada país para tomar parte en el CORSIA y de lograr la participación de la sociedad civil en el proceso de adopción de decisiones. Así pues, apoya las notas: WP/56 y la nota WP/59 (Consejo); los párrafos d), e), f), y g) sobre medidas de la nota WP/228 Revisión núm. 1 (India); WP/139 (IATA); y las diversas notas relativas a la prestación de asistencia para la implementación del CORSIA, en consonancia con la Iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la OACI.

61. La delegación del Brasil indica que su Estado comparte la preocupación expresada por el Canadá en la nota WP/227 con respecto al reducido número de órganos de verificación acreditados, así como su opinión respecto a la importancia del proceso de revisión del CORSIA durante la implantación del Plan. Además, el Brasil apoya la nota WP/411 (Guatemala), la nota WP/229 (Singapur) y la nota WP/139 (IATA). Con respecto a la nota WP/306 (China y Federación de Rusia), el Brasil considera que los copresentadores han planteado una importante preocupación acerca de la enorme carga que la implantación del CORSIA impone a los mercados en desarrollo y subraya que debería tenerse en cuenta durante el proceso de revisión del CORSIA con el fin de mejorar la igualdad normativa del Plan.

62. Señalando que su Estado ha respaldado las notas WP/56 y /59 (Council), la delegación de la República de Corea indica que considera que las actividades relacionadas con el CORSIA llevadas a cabo desde la última Asamblea son muy importantes, incluido el apoyo a los Estados miembros promovido por el Consejo y la Secretaría para garantizar la implantación con éxito del CORSIA. La República de Corea considera que, pese a las grandes limitaciones de tiempo, la implantación con éxito del Plan fomentará nuevos esfuerzos por parte de la comunidad internacional para abordar el cambio climático. La República de Corea está llevando a cabo activamente actividades relacionadas con el CORSIA de la OACI por medio de talleres/seminarios regionales de la OACI y tiene previsto seguir cooperando con la OACI y sus Estados miembros en ese sentido.

63. La delegación de los Estados Unidos subraya que su Estado apoya la propuesta del presidente de remitir el proyecto de Resolución actualizada de la Asamblea sobre el CORSIA (WP/59) a la plenaria para su adopción, lo cual también está reflejado en la nota WP/229 (Singapur). Los Estados Unidos agradecen los comentarios formulados por la delegación de Australia acerca del CORSIA y reconocen que, son momentos difíciles, tediosos y delicados para la implementación del CORSIA: algunos Estados desean ir más rápido, mientras que otros se hacen preguntas acerca de algunos de los principios acordados en la última Asamblea (2016). Los Estados Unidos apoyan plenamente la noción de mantener el rumbo por lo que se refiere al CORSIA. Coinciden con los comentarios formulados por la delegación del Brasil acerca de la futura labor para abordar el asunto de los nuevos explotadores y las unidades de emisión admisibles. Los Estados Unidos reconocen que la labor futura será difícil, pero se comprometen a completarla.

64. Al agradecer igualmente los comentarios del presidente acerca de las minuciosas consideraciones realizadas con respecto al CORSIA, los Estados Unidos desean destacar la naturaleza voluntaria de la fase piloto y la primera fase, el enfoque ascendente en el que los Estados puedan elegir participar si así lo desean, la distribución dinámica en la que se dio un cambio de asignación entre el crecimiento sectorial e individual para abordar las preocupaciones sobre la base de referencia y, más importante, como reflejó la delegación del Brasil en su intervención, el proceso de examen que permite el examen y actualización del CORSIA cuando corresponda una vez que el Plan ya esté implantado. En vista de lo anterior, los Estados Unidos apoyan plenamente que se siga avanzando y se mantenga el rumbo con respecto al CORSIA.

65. La delegación de Italia señala que su Estado apoya la labor relacionada con el CORSIA llevada a cabo por la OACI en los últimos tres años y hace suyas las notas WP/56 y WP/59 (Consejo). Además, Italia reconoce y acoge con beneplácito la nota WP/177 (CAFAC), y apoya las intervenciones de los delegados de Francia, Australia, el Japón y otros.

66. La delegación de Irlanda señala que su Estado apoya el enfoque del conjunto de medidas para alcanzar la ambición mundial de la OACI de lograr un crecimiento sin aumento de las emisiones de carbono a partir de 2020, de la que el CORSIA es un elemento fundamental. Recuerda que todas las partes interesadas de la aviación han dedicado largo tiempo de esfuerzos a alcanzar el acuerdo histórico relativo al CORSIA y que en el 39º período de sesiones de la Asamblea se alcanzó el consenso necesario para seguir adelante con el Plan. Además, en los últimos tres años, el Consejo de la OACI y sus órganos pertinentes han establecido las reglas y procedimientos necesarios para implementar el CORSIA. El Plan va por buen camino y está en una etapa avanzada. Como Irlanda considera que es necesario mantener el impulso y seguir avanzando juntos en una sola dirección, no considera que la OACI deba desviar su atención del CORSIA, como se ha sugerido en algunas de las notas presentadas. Irlanda coincide con las opiniones expresadas por los delegados de Australia y de los Estados Unidos – “Mantenga el rumbo del CORSIA”.

67. La delegación de Georgia defiende también que se mantenga el rumbo y reitera que la implantación del CORSIA va por buen camino y está en una etapa avanzada. Como considera que, si se inicia la preparación de medidas alternativas, se corre el riesgo de hacer descarrilar los progresos necesarios para el CORSIA, está de acuerdo con los delegados que hablaron en favor de mantener el CORSIA en su forma actual. La delegación expresa su pleno apoyo a las notas WP/56 y WP /59 en ese sentido.

68. La delegación de Macedonia del Norte manifiesta su pleno apoyo a la labor de la OACI sobre el CORSIA y a su compromiso de garantizar la implantación eficaz del Plan por parte de los Estados. Advirtiendo de que los intentos de introducir cambios en la flexibilidad individual con respecto al CORSIA irían en contra del principio básico de no discriminación de la OACI y abrirían las puertas a graves distorsiones de mercado, hace hincapié en que la Asamblea debe rechazarlos.

69. La delegación de los Países Bajos observa que el excelente resumen del presidente deja perfectamente claro el delicado proceso que ha acometido la OACI para abordar todas las preocupaciones planteadas previamente con respecto al CORSIA, al que siguieron enormes esfuerzos destinados a establecer medidas para implantar el Plan en los tres años precedentes. Toda esa labor constituye la base para el ulterior desarrollo del CORSIA, cuyo objetivo es comenzar la fase piloto voluntaria en 2021. Si bien los Países Bajos reconocen la necesidad de más apoyo y de que se tengan en cuenta las circunstancias específicas de los Estados, también ven la necesidad de una participación más amplia para que el CORSIA sea verdaderamente una MBM mundial.

70. La delegación del Camerún indica que su Estado apoya las notas WP/56 y WP/59 (Consejo), así como la nota WP/177 (CAFAC). Si bien el Camerún participaría voluntariamente en el CORSIA desde el principio, pone de relieve la necesidad de que la OACI imparta actividades para crear más capacidad y proporcione textos de orientación sobre la cuestión de la verificación de los informes de emisiones de CO<sub>2</sub> ya que la mayoría de los Estados en desarrollo carecen de un órgano de verificación acreditado.

71. La delegación de Nueva Zelanda señala que su Estado apoya al CORSIA como única MBM mundial para el sector de la aviación internacional y alienta a otros Estados a participar en el Plan. Nueva Zelanda hace suya la posición expresada por los delegados de Francia, Singapur y otros países, de remitir el proyecto de Resolución actualizada de la Asamblea sobre el CORSIA (WP/59), sin cambios sustantivos, a la plenaria para su adopción. Observando que el cambio climático no hace distinciones, la delegación de Nueva Zelanda hace hincapié en que la Asamblea no debe hacer distinciones. Como señaló anteriormente esta delegación durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 16 (EX/5) del orden del día, y como reiteraron otros delegados posteriormente, el impacto del cambio climático en los Estados insulares del Pacífico y en otros PEID sería extremo. Subrayando que algunas de esas islas están llamadas a desaparecer si la Asamblea no actúa ya mismo en relación con el CORSIA, la delegación de Nueva Zelanda recalca que la Asamblea no se puede permitir esperar para tomar medidas. Debe hacer todos los esfuerzos posibles para garantizar que el sector de la aviación internacional haga la parte que le corresponde en la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> a fin de evitar que desaparezca ningún país. El CORSIA es el primer paso para lograrlo.

72. Afirmando que el CORSIA es uno de los mayores logros de la última Asamblea, la delegación de la República Unida de Tanzania indica que su Estado apoya plenamente la implantación eficaz del Plan y está de acuerdo con la anterior declaración (EX/5) del Presidente del Consejo según la cual la prioridad número uno es no poner en peligro el CORSIA y hacer avanzar el Plan. La República Unida de Tanzania también apoya plenamente la nota WP/177 (AFCAC). Reitera que la recopilación de datos, la vigilancia, notificación y verificación (MRV) siguen siendo un desafío importante para la mayoría de los Estados, en particular los países en desarrollo y que, a fin de fomentar el desarrollo de un sistema

eficaz y prepararse para satisfacer los requisitos de MRV, es necesario ampliar el programa de creación de capacidad para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> aprovechando las experiencias positivas del proyecto de asistencia OACI-UE.

73. Mostrándose de acuerdo con muchos de los oradores anteriores en que la Asamblea no debe desviarse en la fase de preparación final del CORSIA, la delegación de Finlandia manifiesta su apoyo al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA presentado en el apéndice de la nota WP/59.

74. De igual modo, la delegación de la Arabia Saudita muestra su apoyo al texto actual de la Resolución de la Asamblea sobre el CORSIA mencionada. Además, apoya la nota WP/177 (CAFAC), y la nota WP/229 (Singapur). Señalando que la cuestión del examen periódico del CORSIA es muy importante para su Estado, la delegación de la Arabia Saudita indica que, si bien está abierto a las diversas sugerencias formuladas al respecto durante el debate, considera que el examen periódico debe basarse en el anexo al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58), en el que se exponen los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado para la aviación internacional.

75. La delegación del Canadá indica que su Estado también apoya la Resolución de la Asamblea sobre el CORSIA presentada en la nota WP/59. El Canadá señala que la labor necesaria para abordar cuestiones clave de la implantación del CORSIA —tales como las unidades de emisión admisibles, un valor de referencia aplicable a los nuevos explotadores y el proceso de examen—, ya está suficientemente avanzada o prevista, según proceda. El Canadá no apoya ninguna medida que reabra a debate elementos fundamentales del CORSIA, en los que todos han trabajado tan duro para alcanzar un consenso.

76. La delegación de la Argentina destaca que su Estado apoya la implementación del CORSIA y de todas las medidas relacionadas tomadas hasta el momento, según se resume en las notas WP/56 y /59 (Consejo). La Argentina se muestra partidaria de proceder con la implantación del Plan ya que considera que el CORSIA es la única MBM mundial que ha de aplicarse a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y está aplicándola ella misma. La Argentina se muestra de acuerdo con la importancia de tomar en consideración durante el proceso de examen del CORSIA todas las preocupaciones planteadas, así como las dificultades de implantación encontradas durante la fase piloto. La Argentina hace suyo el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA en la forma presentada en el apéndice de la nota WP/59.

77. Al manifestar su pleno apoyo a la labor relacionada con el CORSIA de la OACI descrita en la nota WP/56 (Consejo), la delegación de Albania se muestra de acuerdo con la opinión expresada por la delegación de Australia y muchos otros de que la Asamblea debería “Mantener el rumbo del CORSIA”.

78. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos reitera que la OACI y sus Estados miembros han trabajado muy duro en los últimos diez años para alcanzar un consenso sobre el CORSIA, que ha adoptado la última Asamblea en la Resolución A39-3. Felicita a todos los Estados que tomaron la iniciativa de participar en la fase de implantación de 2019. La delegación señala que, lamentablemente, su Estado no tomó parte en la fase I del Programa ACT-CORSIA y da las gracias a todos los Estados donantes que participaron en la misma y prestaron su apoyo a otros Estados. Destaca que, habida cuenta de su actual experiencia con la implantación del CORSIA, ahora los Emiratos Árabes Unidos se encuentran en condiciones de ser uno de los Estados donantes del ACT-CORSIA y de apoyar a otros Estados de la región con sus conocimientos especializados. Subrayando que el CORSIA es una solución equilibrada muy concisa, la delegación aboga por que se mantenga el texto del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA presentado en el apéndice de la nota WP/59.



79. La delegación de México hace suyas las notas WP/56 y /59 (Consejo) y está de acuerdo con la delegación de Australia y con otras muchas personas que han intervenido previamente en que la Asamblea debe mantener el rumbo por lo que se refiere al CORSIA.

80. La delegación de Guatemala expresa su apoyo al CORSIA, haciendo hincapié en la necesidad de que la Asamblea tenga un enfoque más coherente ya que, por un lado, insta a los Estados a apoyar el CORSIA como única MBM mundial que debe aplicarse a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y, por otro, indica que la participación en el Plan es voluntaria. Subrayando que es importante que todos los Estados se adhieran al CORSIA, propone que se celebre un período de sesiones extraordinario de la Asamblea específico sobre el CORSIA, dentro de un año o un año y medio, con el fin de discutir sobre las opiniones de los Estados al respecto y alentar su participación en el Plan.

81. La delegación de la Federación de Rusia acoge favorablemente esta propuesta, así como la intervención de la delegación de China. Recordando que la India y la Federación de Rusia presentaron a la Secretaría los cambios que propusieron conjuntamente del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático que figura en el apéndice de la nota WP/58 (véase A40-Min. EX/5, párrafo 94), reitera su propuesta de reubicar el anexo en el que figuran los principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas basadas en el mercado (MBM) a la aviación internacional en el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA que figura en el apéndice de la nota WP/59. Además, la delegación de la Federación de Rusia vuelve a preguntar si puede presentar la nota de información WP/605, que contiene una declaración conjunta del Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia y la Administración Civil de China relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático (cf. A40-Min. EX/5, párrafos 108 y 163).

82. La delegación de China hace suyos estos comentarios y hace hincapié en que su Estado tiene la más sincera intención de apoyar al CORSIA y de no impedir a la OACI, ni a ninguno de sus Estados miembros, que avancen con su implementación. Afirmando que los esfuerzos desplegados por China a tal efecto en ese sentido durante los tres últimos años no son menores que los desplegados por cualquier país desarrollado, subraya que la posición de China consiste en promover la contribución de todos los países a la implantación del CORSIA en la medida de sus posibilidades. La delegación manifiesta también su esperanza de que el presidente proporcione oportunidades adecuadas a todas las partes para que expresen sus opiniones sobre el CORSIA.

83. En respuesta al primer punto planteado por la delegación de la Federación de Rusia, el Presidente del Consejo aclara que en el Anexo mencionado se exponen los principios rectores que han de aplicarse al diseño e implementación de cualquier tipo de MBM para la aviación internacional y está incluido en el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático ya que este último guarda relación con todos los elementos del conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, uno de los cuales son las MBM. Subraya que el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA guarda relación únicamente con el Plan específico. Así pues, el Presidente del Consejo no ve razón para reubicar el Anexo y pide a la Federación de Rusia, China y la India que acepten que siga formando parte del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático.

84. Como respuesta al segundo punto planteado por la delegación de la Federación de Rusia, el presidente del Comité Ejecutivo indica que la nota de información WP/605 mencionada anteriormente puede presentarse al final de las intervenciones que se realicen en el marco de la cuestión 17 del orden del día (véase el párrafo 98 más adelante).

85. Subrayando que su Estado apoya desde hace largo tiempo los esfuerzos de la OACI para garantizar que el sector de la aviación contribuya eficazmente a la lucha contra el cambio climático, la delegación del Reino Unido hace hincapié en que cree firmemente que el CORSIA constituye una base excelente que la comunidad mundial debe aprovechar para seguir haciendo frente a los impactos negativos de las emisiones de la aviación internacional en el clima. Así pues, está de acuerdo con la delegación de Australia en que la Asamblea “mantenga el rumbo del CORSIA” y apoya el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA en la forma presentada en la nota WP/59.

86. La delegación de Turquía también manifiesta su apoyo al texto actual del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA presentado en el apéndice de la nota WP/59 y mantiene que no deberían aplicarse otras medidas alternativas a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Reiterando que se alcanzó un gran compromiso con respecto al CORSIA en la última Asamblea de 2016, subraya la necesidad de centrarse en la implantación del Plan.

87. La delegación de Costa Rica respalda el resumen del presidente sobre el CORSIA. Señalando que Costa Rica es un país pionero en la protección de la paz y la naturaleza, destaca que, en consonancia con el Acuerdo de París y los ODS de las Naciones Unidas, el país ha establecido un plan nacional encaminado a descarbonizar su economía para 2050, lo que incluye metas ambiciosas a medio y largo plazo, dirigidas a reformar el transporte, el uso de la energía, la gestión de desechos y el uso de la tierra. Costa Rica hace un llamamiento a todos los Estados para que elaboren planes nacionales similares de descarbonización.

88. Al expresar su apoyo a la nota WP/56 y al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA presentado en el apéndice de la nota WP/59, la delegación de Islandia hace hincapié en que la Asamblea no debe dar marcha atrás en ningún momento, sino ir hacia delante en el ámbito del medioambiente.

89. La delegación de Malta hace suya la nota WP/229 (Singapur), así como la propuesta del presidente de que el Comité Ejecutivo remita el proyecto actualizado de resolución de la Asamblea sobre el CORSIA (WP/59) a la plenaria para su adopción. Se pronuncia a favor de conservar esa resolución de la Asamblea y el proyecto de resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58) en su forma actual.

90. La delegación de Grecia subraya que su Estado apoya la labor de la OACI con respecto al CORSIA, descrita en la nota WP/56 y está decidido a garantizar el éxito de la implantación del Plan. En ese sentido, Grecia hace un llamamiento a otros Estados para que se unan al CORSIA. Hace suyo el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA en la forma presentada en la nota WP/59 y coincide en que la Asamblea debe “Mantener el rumbo del CORSIA”.

91. Expresando su apoyo a la intervención del Presidente del Consejo, la delegación de Francia hace hincapié en que el texto existente es un compromiso que ha sido negociado hasta la última letra y que es muy importante evitar el riesgo de reabrirlo. Afirma que es necesario “Mantener el rumbo del CORSIA” puesto que queda mucho más trabajo por hacer sobre la base de ese Plan.

92. Felicitando a la OACI por la labor realizada en relación con el CORSIA, la delegación de Argelia está de acuerdo en que la Asamblea debe “Mantener el rumbo del CORSIA” proporcionando asistencia para la implantación a los Estados de modo que estos puedan poner en marcha planes nacionales de acción apropiados.

93. La delegación de Noruega manifiesta su apoyo a las notas WP/56 y WP/59 (Consejo), así como a los comentarios formulados por la delegación de Francia, entre otras cosas.

94. La delegación de Eslovaquia subraya que su Estado, al igual que los demás Estados miembros de la UE y la CEAC, apoya firmemente el conjunto de medidas de la OACI, incluido el CORSIA, como herramienta clave para conseguir la meta del crecimiento neutro en carbono de la OACI. Se pronuncia a favor de avanzar en la implantación del CORSIA y de seguir trabajando para mejorar lo que está actualmente sobre la mesa.

95. La delegación de Indonesia señala que su Estado reconoce plenamente la labor sistemática y significativa de la OACI sobre cuestiones relacionadas con el CORSIA, según se refleja en la nota WP/56, y apoya el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA que figura en la nota WP/59. Además, Indonesia expresa su agradecimiento al Programa ACT-CORSIA de la OACI, en particular por las contribuciones de los Estados donantes para ayudar a otros Estados a preparar la implantación del CORSIA.

96. La persona observadora del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS) subraya que el CASSOS también apoya la nota WP/56 y el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA que figura en apéndice en la nota WP/59. Destacando que los Estados del CASSOS se han beneficiado del Programa ACT-CORSIA, da las gracias a la OACI y a los Estados donantes que han participado en el mismo. La persona observadora del CASSOS señala que, si bien se han conseguido muchas cosas en lo tocante al CORSIA, todavía queda mucho por hacer ya que algunos países todavía son reacios a participar en el Plan. Está de acuerdo con la delegación de Australia y muchas otras en que la Asamblea debe “Mantener el rumbo del CORSIA”.

97. La persona observadora de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) acoge con satisfacción las medidas que están tomando la OACI, la industria de la aviación y un nutrido grupo de Estados con el fin de mitigar algunas de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional por medio del CORSIA y los demás elementos del conjunto de medidas. Afirma que no están haciendo lo suficiente pese a que el cambio climático representa la amenaza más grave en la vida de la presente generación y de las generaciones venideras. Los miembros de la ITF han hecho campaña durante largo tiempo para garantizar que la transición a una economía más sostenible sea justa para los trabajadores desde el punto de vista económico y social. Una transición justa es un requisito clave de las *Directrices de política para una transición justa hacia economías y sociedades ambientalmente sostenibles para todos* de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Los sindicatos han aceptado que es necesario tener en cuenta cómo se ha de hacer una transición justa del empleo para salvar el planeta y han reconocido que esa táctica funcionaría. Puesto que el personal de la aviación necesita empleos en un planeta sostenible, los miembros de la ITF celebran el liderazgo de la OACI para reducir la huella de carbono de la industria de la aviación. No obstante, es necesario contar con el apoyo y el compromiso de todos los Estados y las partes interesadas para obtener resultados. Esos resultados tienen que ser sostenibles, sustantivos y revolucionarios para hacer progresos importantes en un breve período de tiempo.

98. Luego, la delegación de la Federación de Rusia presenta la nota de información WP/605 en nombre de su Estado y de China. La Declaración conjunta del Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia y de la Administración de Aviación Civil de China relativa al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático dice lo siguiente:

“El Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia y la Administración de Aviación Civil de China (en adelante las “Partes”) han tomado parte de manera activa y constructiva en la campaña mundial sobre la aviación internacional y el cambio climático. Las Partes,

“*Reconociendo* que la aviación civil internacional debería desarrollarse de manera segura y ordenada, y que los servicios internacionales de transporte aéreo deberían establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico,

“*Reconociendo* que la meta de neutralidad de carbono CNG2020 impone una carga y un costo indebidos a los países en desarrollo y a los países con mercados emergentes, cuya aviación internacional experimente un crecimiento más rápido, para abordar los temas de la aviación internacional y el cambio climático, que no ha tenido en cuenta plenamente las necesidades prioritarias legítimas de esos países para alcanzar un crecimiento económico sostenido y mejorar la calidad de vida de su pueblo,

“*Reiterando* que la aviación internacional no se usará como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores y que las medidas de mercado de la OACI deberían garantizar que el sector de la aviación internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores,

“*Recordando* que las Partes, entre otras, tienen serias preocupaciones con respecto a los desafíos y problemas en cuanto a la legitimidad, equidad, viabilidad y eficacia en el desarrollo del CORSIA, que crearían obstáculos considerables para los esfuerzos consolidados de los Estados destinados a resolver cuestiones relacionadas con la aviación internacional y el cambio climático de una forma armonizada,

“*Reafirmando* que es esencial obtener apoyo financiero y técnico destinado a la creación de capacidad para los países en desarrollo y los países con mercados emergentes a fin de que puedan implementar el CORSIA,

“*Reiterando* su intención de aunar esfuerzos con los demás en todo momento y de contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y al establecimiento de un mecanismo mundial equitativo y eficaz sobre la aviación internacional y el cambio climático.

“Habiendo acordado invitar a la Asamblea de la OACI a que, en su 40° período de sesiones:

- “a) *Reafirme* que las iniciativas de la OACI en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI, no autorizan a la Organización a intervenir en cuestiones que básicamente corresponden a la jurisdicción interna de los Estados;
- “b) *Reconozca* que la CMNUCC, con su Acuerdo de París, es la principal plataforma de que disponen los Estados para abordar la cuestión de las emisiones de GEI antropógenas, cuyos principios y modalidades no se violarán en la respuesta de la OACI en cuanto a la aviación internacional y el cambio climático;
- “c) *Respete* las diferencias entre los Estados en sus políticas internas, su creación de capacidad y sus estructuras económicas y *Se abstenga* de adoptar un enfoque único para todos en la implementación del CORSIA;
- “d) *Permita que cada Estado busque* sus propias soluciones para abordar las cuestiones relativas a la aviación internacional y el cambio climático, incluidos los planes determinados a nivel nacional para la implantación del CORSIA, que mejor correspondan a sus condiciones nacionales respectivas; y *Pida* a todos los Estados que actualicen sus soluciones periódicamente;
- “e) *Reitere* que la contribución individual de los Estados a una aviación verde, circular y con bajas emisiones de carbono no se aplicará a las aeronaves registradas en otro Estado sin el consenso recíproco y no debería provocar consecuencias negativas para el crecimiento sostenible de la aviación civil internacional;

- “f) *Pida* al Consejo que, con el apoyo del CAEP, haga un arreglo institucional de diálogo internacional y consulta, que respete la soberanía nacional y que se inspire en las valiosas indicaciones que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional acerca de la mejora de las instalaciones de navegación, para mejorar gradualmente la armonización y la comparabilidad de las ambiciones y métodos/normas de los Estados para hacer frente a las emisiones procedentes de la aviación;
- “g) *Pida también* al Consejo que, con el apoyo del CAEP, elabore un sistema alternativo de oferta de incentivos económicos por la reducción real de emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación internacional sobre la base de la modernización técnica mundial de la industria, que tiene por objeto contribuir a la mejora de la seguridad operacional en la aviación y a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas en todos los Estados miembros de la OACI;
- “h) *Anime* al Presidente del Consejo de la OACI a informar al Secretario General de las Naciones Unidas acerca de la posición de los Estados que se han adherido a esta Declaración conjunta.

“Las Partes acogen con satisfacción el apoyo de otros Estados y/o su adhesión a la Declaración conjunta.”.

99. La delegación de la India subraya que su Estado apoya plenamente, en principio, la Declaración conjunta mencionada del Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia y la Administración de Aviación Civil de China (WP/605), que enfoca la atención hacia muchas cuestiones que desea poner de relieve. Hace hincapié en que la India desearía colaborar con la OACI para hacer frente al cambio climático y le gustaría que otros países examinasen seriamente las cuestiones planteadas en esa Declaración conjunta.

100. En su resumen del debate, el presidente indica que el Comité Ejecutivo reconoce el exitoso desarrollo de textos de orientación y SARPS relacionados con el CORSIA por parte de la OACI, así como los avances registrados en la formulación de diversos elementos para la implementación del CORSIA. También reconoce que, si bien la implementación del CORSIA está bien encaminada, es necesario desarrollar aún más y actualizar los SARPS, los textos de orientación y los elementos restantes para su implementación, como los combustibles y las unidades de emisión admisibles en el plan.

101. Con respecto a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA, el Comité Ejecutivo tomó nota de los puntos de vista y las perspectivas de los Estados en cuanto a la necesidad de que el Consejo adopte una decisión oportuna, así como de reconocer las circunstancias especiales de los mecanismos de la CMNUCC, la flexibilidad y el amplio acceso para los explotadores a las unidades admisibles, al tiempo que se vela por la integridad ambiental del CORSIA. A ese respecto, el Comité Ejecutivo recuerda la nota WP/56 (Consejo), en la que se informa acerca del trabajo de evaluación en curso del TAB de los programas de unidades de emisión respecto de los criterios aprobados, cuyas primeras recomendaciones se esperaba que se presenten a la consideración del Consejo en marzo de 2020.

102. Con respecto al tema de la verificación en el marco del CORSIA, el Comité Ejecutivo toma nota de los puntos de vista de los Estados y reconoce la importancia de que la OACI, los Estados miembros y sus órganos nacionales de acreditación trabajen conjuntamente para aumentar la disponibilidad de órganos de verificación acreditados y facilitar el acceso a los mismos de los explotadores de aeronaves. En ese sentido, el Comité Ejecutivo reconoce que la Secretaría de la OACI ofrece cursos de instrucción en verificación del CORSIA para facilitar la acreditación de órganos de verificación, y que está además trabajando con el Foro Internacional de Acreditación (IAF) para facilitar las actividades de acreditación de los órganos nacionales.

103. El Comité Ejecutivo toma nota de las opiniones de los Estados sobre la participación de un mayor número de Estados en los trabajos del CAEP de una manera geográficamente equilibrada. Al respecto, el Comité Ejecutivo recuerda que, en 2018, el Consejo examinó y revisó las Directivas del CAEP, incluida la eliminación del número máximo de miembros u observadores del CAEP que pueden postularse como personas expertas de los Estados.

104. En cuanto a la solicitud específica de definir los criterios para las emisiones de referencia de los nuevos participantes en el marco del CORSIA, el Comité Ejecutivo toma nota de que el Consejo ya ha pedido al CAEP que incluya esta área específica en su programa de trabajo para el próximo trienio.

105. El Comité Ejecutivo toma nota del beneplácito de muchos Estados por la exitosa implementación del Programa ACT-CORSIA de la OACI. También expresa su agradecimiento por las contribuciones de los Estados miembros para el establecimiento de asociaciones de colaboración en el CORSIA a fin de ayudar a los Estados con la implementación del plan. El Comité Ejecutivo también enfatiza la importancia de seguir un enfoque coordinado en las actividades de instrucción de la OACI y expresa su apoyo a la continuación del Programa ACT-CORSIA.

106. El Comité Ejecutivo toma nota de que 81 Estados han anunciado su participación voluntaria en el CORSIA desde su inicio, lo que representa un aumento con respecto a los 65 Estados que han manifestado su participación desde que se acordó el CORSIA en la Asamblea de octubre de 2016. El Comité Ejecutivo está de acuerdo en que este número mayor de participantes es una señal positiva, y reconoce la importancia y los beneficios de las actividades de creación de capacidad y asistencia para facilitar la participación de más Estados en el CORSIA. Se alienta a los Estados miembros que estén preparados para anunciar su participación voluntaria en el CORSIA a que lo hagan cuanto antes.

107. En cuanto a la cuestión del examen periódico del CORSIA, el Comité Ejecutivo toma nota de los puntos de vista de los Estados, incluidos los posibles enfoques y análisis, así como de la consideración de la transición del CORSIA hacia el uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF). Al respecto, el Comité resalta que los párrafos dispositivos 9 g) y 18 de la Resolución A39-3 de la Asamblea contienen una orientación clara y pide al Consejo que realice un examen periódico del CORSIA cada tres años a partir de 2022, y que presente recomendaciones a la consideración de la Asamblea. También toma nota de que el CAEP ya ha incluido entre sus tareas las de formular metodologías y procedimientos para el examen periódico del CORSIA en su programa de trabajo para el próximo trienio, que ha aprobado el Consejo.

108. Al examinar la versión revisada de la Resolución A39-3 de la Asamblea relativa al CORSIA, una clara mayoría de los Estados manifiesta su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesta en el apéndice de la nota WP/59 sin ningún otro cambio, al tiempo que el Comité Ejecutivo toma nota de las inquietudes manifestadas por unos pocos Estados, incluidas las que figuran en la nota WP/306 (China y la Federación de Rusia), la nota WP/228 Revisión núm. 1 (India) y la nota WP/529 (Revisión núm. 1 – chino únicamente) (Federación de Rusia). Luego de las declaraciones orales de algunos Estados miembros, tres Estados miembros presentan a la reunión comentarios por escrito (China, India y la Federación de Rusia), que se publican en el sitio web de la OACI.

109. Así pues, el Comité Ejecutivo conviene en recomendar a la plenaria que adopte el proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota WP/59 sin ningún otro cambio.

110. En respuesta a una pregunta de la delegación de China, el presidente confirma que no va a haber más oportunidades para discutir la nota WP/59 en el Comité Ejecutivo. Lamentándose por esta decisión, la delegación de China manifiesta su esperanza de que las opiniones expresadas durante la presente reunión queden reflejadas en los registros y las actas del Comité Ejecutivo, así como en su informe a la Plenaria sobre la cuestión 17 del orden del día. Las personas delegadas de la Federación de Rusia y la India apoyan firmemente esta afirmación.

**Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización (continuación)**

*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Cambio climático*

111. Entonces, el Comité Ejecutivo retoma (EX/5) la cuestión núm. 16 del orden del día, y el Presidente del Consejo notifica el resultado de las consultas oficiosas que él, el presidente del Comité Ejecutivo y la Secretaría han emprendido con los Estados acerca del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático presentado por el Consejo en la nota WP/58.

112. El Presidente del Consejo indica que, tras un examen de las modificaciones a la mencionada Resolución de la Asamblea planteadas en la nota WP/102 (Finlandia, en nombre de la UE y sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la CEAC) y otras notas de estudio pertinentes, los cambios propuestos conjuntamente por China, la India y la Federación de Rusia, y las observaciones formuladas durante el proceso de consulta informal mencionado, se ha propuesto que el Comité acepte el texto presentado en la nota WP/58 y convenga en no introducir ningún otro cambio en el mismo. Destaca que, más que limitarse a recomendar que la Asamblea “pida que se presente a la próxima Asamblea más trabajo sobre la viabilidad de una meta mundial a la que se aspira a largo plazo, conforme a lo solicitado en la Resolución A39-2, párrafo dispositivo 9”, en consonancia con el párrafo d) de medidas para tomar que aparece en la nota WP/55 (Consejo), el informe del Comité Ejecutivo debería reflejar los comentarios según los cuales habría que dar prioridad al trabajo relativo a la viabilidad de una ambición mundial a largo plazo y que si el CAEP tiene que determinar si esa meta es viable, entonces debe presentar opciones para su consideración. Además, el Consejo debería preparar una hoja de ruta de implementación para esas opciones tomando como base las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluida la utilización de tecnologías innovadoras y asociaciones para que tal iniciativa prosperase. Además, en consonancia con la Iniciativa NCLB de la OACI, debería proporcionarse apoyo a los Estados que lo necesiten y, en particular, creación de capacidad y asistencia. El Presidente del Consejo hace hincapié en que una ambición mundial a largo plazo para la aviación internacional no puede considerarse de forma aislada y es necesario incluir todas las condiciones límite que permitirían alcanzarla.

113. La directora adjunta de medioambiente (DD/ENV) indica que el texto propuesto para su inclusión en la cuestión núm. 16 del informe del Comité Ejecutivo es el siguiente:

“El Consejo, con el apoyo técnico del CAEP y en consulta con los Estados, la industria y otras partes interesadas pertinentes, debería dar prioridad a la labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo en relación con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, y presentar opciones para que se examinen en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El Consejo también debería preparar una hoja de ruta para la aplicación de esas opciones, tomando como base las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluida la utilización de tecnologías innovadoras, y asociaciones entre los Estados y la industria, sin perjuicio de prestar el apoyo necesario a los Estados que lo necesiten en el marco de la iniciativa “Ningún País se Queda Atrás”, en particular en lo que se refiere a las necesidades de creación de capacidad y asistencia”.

114. El presidente del Comité Ejecutivo afirma que se trata de una propuesta sumamente razonable y la hace suya como vía para avanzar.

115. Si bien agradecen los esfuerzos realizados por el Presidente del Consejo, el presidente del Comité y la Secretaría, la delegación de China expresa su oposición a que se cierre el debate relativo al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático y recomienda encarecidamente que el Comité Ejecutivo celebre un debate pormenorizado sobre el tema. Recordando que la Federación de Rusia, China y la India presentaron a la Secretaría sus cambios propuestos a la Resolución de la Asamblea conjuntamente, destaca su propuesta de que se modifique el párrafo dispositivo 9 de la siguiente manera: “Pide al Consejo que considere las visiones de crecimiento verde a largo plazo que los Estados expresan en sus respectivos planes nacionales y continúe explorando la equidad y viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo ...” (el texto nuevo se destaca con sombreado gris).

116. El presidente aclara que la propuesta del Presidente del Consejo no ha incluido ninguna modificación del párrafo dispositivo 9 del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático (WP/58). Se propone que el texto leído por la DD/ENV se incorpore al informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 16 del orden del día.

117. La delegación de China hace hincapié en que desea que los cambios propuestos por la Federación de Rusia, China y la India se reflejen en la propia Resolución de la Asamblea en lugar de en el cuerpo del informe mencionado.

118. Las delegaciones de Singapur, Egipto, los Países Bajos, los Estados Unidos, la República Unida de Tanzania, el Reino Unido, Italia y Colombia expresan su pleno apoyo a la propuesta del Presidente del Consejo, al igual que las personas observadoras de la IATA y el ICCAIA. Al hacerlo, la delegación de Singapur indica que los cambios propuestos conjuntamente por la Federación de Rusia, China y la India al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea pueden examinarse durante las deliberaciones sobre la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático que mantenga la OACI durante los tres próximos años. La delegación de Egipto está de acuerdo.

119. Al respaldar la intervención de la delegación de China, la delegación de la Federación de Rusia expresa su agradecimiento a la delegación de Singapur por poner de relieve que los cambios propuestos conjuntamente por su Estado, China y la India pueden analizarse durante el próximo trienio. Pide que todas las declaraciones formuladas durante el presente debate queden reflejadas en el informe del Comité Ejecutivo y se utilice el término “apoyo abrumador” en lugar de “apoyo unánime” ya que no existe acuerdo al 100 % con las decisiones y medidas que contienen.

120. La delegación de Egipto reafirma que su Estado no se opone a una meta mundial a largo plazo para la aviación internacional. No obstante, Egipto considera que es necesario que el CAEP realice, con carácter prioritario, estudios detallados para evaluar la posibilidad de alcanzar las metas que puedan proponerse y las repercusiones, con arreglo al párrafo dispositivo 9 del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático a fin de garantizar su viabilidad y credibilidad.

121. La delegación de la Arabia Saudita pide que el texto propuesto por el Presidente del Consejo se distribuya para que pueda estudiarse detenidamente. Subraya que la Arabia Saudita, que ha hecho grandes progresos en el campo de la energía limpia, desea que la OACI ofrezca un foro para intercambiar información y para facilitar una comprensión más cabal de los combustibles para la aviación con bajas emisiones de carbono y que eso debe quedar debidamente reflejado en el informe del Comité Ejecutivo.



122. El presidente toma nota de que el texto propuesto por el Presidente del Consejo se distribuirá para que todas las delegaciones tengan la oportunidad de examinarlo. Confirma que en el informe del Comité Ejecutivo se pondrá de relieve la necesidad de que la OACI proporcione ese foro sobre la aviación con bajas emisiones de carbono para que el Consejo y la Secretaría tomen las medidas de seguimiento necesarias.

123. La delegación de China observa que desea leer el texto de los 24 cambios de la Resolución de la Asamblea propuestos conjuntamente por su Estado, la Federación de Rusia y la India con fines de referencia. Pone de relieve lo siguiente: la inclusión propuesta de un nuevo párrafo 11 del preámbulo, que reze de la siguiente manera: “*Reconociendo también* que algunos Estados están preocupados por la equidad y viabilidad de la meta de mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel y han formulado reservas sobre dicha meta” y la modificación propuesta del párrafo 13 del preámbulo (ahora 14), en virtud de la cual la frase “en nombre de la industria del transporte aéreo internacional” se suprimiría y se añadiría al final “*y reconociendo también* que dichos compromisos requieren de mucha investigación sólida sobre la equidad, factibilidad y asequibilidad a la luz de las diferentes condiciones y realidades nacionales de los Estados”. La delegación de la Federación de Rusia respalda esta intervención.

124. Si bien indica que a la delegación de China no le será posible en este momento leer todos los cambios propuestos conjuntamente, el presidente del Comité Ejecutivo hace hincapié en que se han publicado en el sitio web de la A40 bajo *Documentos de referencia* para su examen y asimilación por parte de los delegados. En respuesta a una pregunta formulada por la delegación de la Federación de Rusia, D/ATB aclara que, de igual modo, los cambios propuestos conjuntamente por la Federación de Rusia, China y la India al proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el CORSIA se han publicado bajo *Documentos de referencia*, al igual que la *Lista resumida de las reservas respecto de las resoluciones A39-2 y A39-3*.

125. El Presidente del Consejo aclara que la propuesta es que nadie hará modificaciones a los dos proyectos de resolución actualizados de la Asamblea sobre el cambio climático y el CORSIA, y que el Comité Ejecutivo recomienda que la plenaria los adopte en la forma presentada por el Consejo en las notas WP/58 y WP/59, respectivamente. Los comentarios formulados con relación a las dos resoluciones de la Asamblea quedarán reflejados en el informe del Comité Ejecutivo, al igual que su texto propuesto sobre la cuestión de una ambición mundial a largo plazo para la aviación internacional.

126. Celebrando el enfoque adoptado por el Presidente del Consejo, la persona observadora de la IATA reconoce que todo esfuerzo encaminado a elaborar esa meta mundial a largo plazo requiere un trabajo y análisis concienzudos. Recuerda que la industria de la aviación ha establecido una meta a largo plazo en 2009, a saber, reducir a la mitad las emisiones de CO<sub>2</sub> netas de la aviación para 2050 con respecto a los niveles de 2005. La persona observadora de la IATA hace hincapié en que, al establecer esa meta hace diez años, una gran parte del análisis se hizo de todo el conjunto de medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> que se introdujeron en todas las políticas de la OACI en los últimos años, en particular las tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y SAF. Luego se examinó cómo debe rellenarse el vacío existente utilizando una MBM. Así, la persona observadora de la IATA apoya plenamente el enfoque propuesto por el Presidente del Consejo para una ambición mundial a largo plazo para la aviación internacional, y está seguro de que sus colegas de la industria de la aviación la apoyarán también. Subraya que, desde el punto de vista de la industria de la aviación, es urgente avanzar en el desarrollo, por parte de la OACI, de esa ambición mundial a largo plazo.

127. Afirmando que la propuesta del Presidente del Consejo refleja adecuadamente los diferentes intereses de las partes interesadas, la delegación de los Países Bajos indica que su Estado se siente cómodo con su enfoque para una ambición mundial a largo plazo, aunque quizás no tanto con la cantidad de trabajo que entraña. Hace hincapié en que la OACI puede aprender de la experiencia adquirida por la industria de la aviación en el establecimiento de su ambición a largo plazo.

128. Si bien admite que no le será posible leer todos los cambios propuestos conjuntamente del proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático debido a las limitaciones de tiempo, la delegación de China pide que el presidente conceda a todos los delegados el tiempo para examinarlos antes de que el Comité Ejecutivo tome una decisión respecto a esa resolución de la Asamblea. Subraya que China solo puede estar de acuerdo con la propuesta del Presidente del Consejo si el Comité Ejecutivo aprueba su informe sobre la cuestión 16 del orden del día sin la mencionada resolución de la Asamblea. Recordando que el Presidente del Consejo indica, sabiamente, que debe concederse el mismo trato a las opiniones de los Estados y que la delegación de Guatemala propuso previamente una modificación del párrafo 9 de la resolución de la Asamblea (EX/5), la delegación de China sugiere que se consideren también los cambios propuestos conjuntamente. La delegación de la Federación de Rusia apoya esta intervención.

129. El presidente observa de las deliberaciones discusión que la mayoría de los Estados está de acuerdo con la propuesta del Presidente del Consejo de que se acepte el proyecto de Resolución actualizado de la Asamblea sobre el cambio climático en la forma presentada por el Consejo en la nota WP/58. El texto propuesto por el Presidente del Consejo para el informe del Comité Ejecutivo sobre el tema de una ambición mundial a largo plazo para la aviación internacional se distribuirá para su examen inmediatamente después de la presente reunión con el fin de obtener el acuerdo de los Estados al respecto.

130. Subrayando que su Estado no está de acuerdo con que el Comité Ejecutivo acepte la resolución de la Asamblea mencionada sin ninguna modificación, la delegación de China pide encarecidamente que se dé tiempo a las delegaciones para examinar los cambios propuestos conjuntamente por la Federación de Rusia, China y la India antes de que el Comité Ejecutivo tome una decisión al respecto.

131. Reiterando que los cambios propuestos se han publicado en el sitio web de la A40, en *Documentos de Referencia*, el presidente indica que está previsto que los delegados lo examinen y lo informen de si están de acuerdo con ellos. El presidente evaluará el nivel de apoyo y, en caso necesario, el Comité Ejecutivo puede retornar la cuestión.

#### **Cuestión 14: Programas de Facilitación**

132. En el marco de la cuestión 14 del orden del día, el Comité Ejecutivo examina el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI, la Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeros (TRIP), el Anexo 9— *Facilitación*, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, la trata de personas en la aviación, las personas con discapacidades/accesibilidad en la aviación y la resolución que debe adoptar la Asamblea, que están documentadas en cinco notas principales y una nota de información presentada por el Consejo (notas WP/6, /8, /5, /60 y /61 y IP/7) y notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

#### ***Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI***

133. La Secretaría General presenta la nota WP/6, en la que se informa sobre las novedades relativas al PKD de la OACI desde la Asamblea anterior y se proponen prioridades para su programa de trabajo y sus resultados previstos durante el siguiente trienio. En la nota se describe también la situación actual de la participación y se describen algunas iniciativas de promoción acometidas. Su apéndice C contiene una lista de los Estados y entidades participantes en el PKD de la OACI, que incluye los 12 Estados que se han hecho miembros desde la A39. La Secretaría General pone de relieve que, después de la publicación de la nota WP/6, otros tres Estados, a saber, Bosnia y Herzegovina, Egipto e Indonesia, también se han incorporado al PKD de la OACI, con lo que el número total de participantes en el PKD se eleva a 69. No obstante, sigue existiendo una brecha significativa entre el número de Estados expedidores de pasaportes electrónicos y el número de participantes en el PKD, puesto que aproximadamente uno de

cada dos de esos Estados expedidores todavía no es miembro del PKD. En la nota se subraya que es esencial que los Estados miembros que expiden pasaportes electrónicos, así como los que realizan verificaciones de esos pasaportes en los controles fronterizos, se sumen al PKD de la OACI con el fin de facilitar los viajes transfronterizos y aumentar la seguridad de conformidad con el Anexo 9 – *Facilitación*, métodos recomendados 3.9.1 y 3.9.2, respectivamente.

134. En la nota WP/6 se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar la operación y prioridades de desarrollo del PKD para el próximo trienio, como se indica en el párrafo 5.1 de la nota; y
- b) instar a todos los Estados miembros de la OACI a adherirse y utilizar activamente el PKD de la OACI.

135. Se señala que el Consejo también ha presentado la nota de información WP/7 [*Beneficios de participar en el Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI*].

#### *Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP)*

136. La Secretaría General presenta después la nota WP/8, en la que se describen los progresos logrados hasta la fecha en los cinco elementos de la Estrategia TRIP, a saber: la prueba de la identidad, los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); la expedición y control de documentos; los sistemas y herramientas de inspección y las aplicaciones interoperables, incluida la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los registros de nombres de los pasajeros (PNR). La nota incluye una actualización sobre: la coordinación con el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a una estrategia mundial de lucha contra el terrorismo; las actividades de asistencia relacionadas con el TRIP realizadas por la OACI; y las medidas tomadas para promover la gestión de la identificación de la persona viajera. El apéndice B de la nota recoge una hoja de ruta revisada para la implementación de la Estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) para los Estados miembros. Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para la Estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados en el trienio 2020-2022, que se presentan en el apéndice A de la nota WP/8.

137. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/301 (*Un solo ID y estandarización de soluciones de gestión de identidad*) presentada por la IATA y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). En la nota se destaca que durante la 75ª Asamblea General Anual de la IATA (Seúl, República de Corea, 1-3 de junio de 2019) se adoptó una resolución en la que se reconoció la importancia para todas las partes interesadas de seguir colaborando para hacer realidad la visión de Un solo ID. Anteriormente, durante la décima reunión del Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP) de la OACI, celebrada en septiembre de 2018, ya se expresó una posición similar. En la nota se hace hincapié en que el objetivo de un solo ID es simplificar los procesos aeroportuarios sustituyendo la verificación manual de las credenciales de las personas pasajeras por el proceso biométrico en cada punto de contacto y que el uso de la información sobre el público pasajero conforme a los reglamentos y normas de protección de datos es un componente esencial. Subraya también la importante labor del Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías de la OACI (NTWG) en el desarrollo del concepto de credencial digital de viaje (DTC). Esa representación digital del pasaporte de la persona viajera constituirá uno de los pilares de Un solo ID, a saber, el uso de una identidad digital de confianza. Se espera que la autenticación temprana de esa identidad digital fortalezca la seguridad y facilitación de la aviación, así como los controles fronterizos. Además, Un ID aporta la innovación técnica solicitada en la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (WP/61). La persona observadora de la IATA indica que resulta alentador ver que algunos Estados se han comprometido, junto con los aeropuertos y las aerolíneas, a probar planes innovadores de gestión de identidad para garantizar el desarrollo rápido y ordenado de estas soluciones innovadoras a escala mundial.

138. En la nota WP/301 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo que continúe con el desarrollo de una política global y especificaciones técnicas destinadas al concepto de Credencial Digital de Viaje (DTC) a través del Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías (NTWG) de la OACI;
- b) instar a los Estados a apoyar iniciativas que contribuyan a la consolidación de las normas mundiales encaminadas a asegurar el acceso e intercambio de información digital de identidad de personas pasajeras;
- c) instar a los Estados a explorar las ventajas del reconocimiento biométrico para asegurar y facilitar el proceso de tratamiento del público pasajero; y
- d) solicitar al Consejo que siga explorando maneras nuevas e innovadoras de autenticar la información de identidad de las personas pasajeras para beneficio de todas las partes implicadas de la aviación.

139. Se señala que también se ha presentado la siguiente nota de información: WP/533 (*Cooperación binacional en el proyecto Identidad Digital del Viajero Confiable del Foro Económico Mundial*) presentada por los Países Bajos y el Canadá.

#### **Anexo 9 – Facilitación**

140. Entonces, la Secretaría General presenta la nota WP/5, en la que se informa sobre los progresos realizados desde la última Asamblea en la labor de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) para elaborar orientaciones sobre la prevención de la propagación de enfermedades causadas por mosquitos y otros vectores a través de la aviación internacional, así como la implementación de la Resolución A39-28 de la Asamblea, en virtud de la cual se encargó al Consejo que colabore con la OMS para formular: a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, químicos y no químicos; b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación; y c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados miembros para determinar las medidas de control de vectores que deben utilizarse en la aviación. Además, en la resolución A39-28 se instó a los Estados miembros a exigir programas de manejo y control de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas, y a promover que los aeropuertos informen al registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos.

141. En la nota WP/5 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la labor realizada desde el 39º período de sesiones de la Asamblea;
- b) reconocer los esfuerzos de cooperación de la OACI y la OMS para mitigar el riesgo de propagación a través de la aviación de vectores transmisores de enfermedades y la propagación de enfermedades contagiosas por medio de la navegación aérea en general;
- c) adoptar la propuesta de resolución actualizada del apéndice a la nota para sustituir a la Resolución A39-28 de la Asamblea;
- d) instar a los Estados miembros a que se sumen al Programa del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud pública en la Aviación Civil (CAPSCA);

- e) instar a los Estados miembros a que apoyen a la OACI y a la OMS en la aplicación de las resoluciones pertinentes de la Asamblea considerando las recomendaciones incluidas en las publicaciones y los textos de orientación de la OACI, la OMS y el CAPSCA.

142. A continuación, la Secretaría General presenta la nota WP/60, en la que se informa sobre los avances en relación con el Anexo 9 – *Facilitación* desde la última Asamblea y las prioridades actuales de la labor del Programa de Facilitación (FAL), así como de sus resultados previstos para el siguiente trienio. Esas prioridades y resultados se han agrupado en dos categorías. En la categoría A, “Trabajar mejor con los recursos disponibles”, se propone que el Programa FAL examine las cuestiones relativas al incumplimiento de los SARPS del Anexo 9 – *Facilitación*. Algunas de las prioridades de la segunda categoría B, “Cómo planificar el futuro”, eran preparar respuestas a cuestiones nuevas y emergentes y comprometerse de forma permanente a avanzar en las tecnologías pertinentes. Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el Programa FAL que conciernen al Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2020-2022, tal como figuran en el apéndice A de la nota WP/60.

143. Al presentar la nota WP/399 (*Fomento de la innovación en la facilitación mediante una política normativa eficaz*), la persona observadora del ACI señala que la capacidad es uno de los desafíos más acuciantes para los aeropuertos y subraya que la innovación y la facilitación de aeropuerto serán decisivas para ayudarles a hacer más con menos, mediante soluciones como la robótica, la automatización y el reconocimiento biométrico. No obstante, que el cambio sea una realidad dependerá de los Estados y la Organización de Aviación Civil Internacional. La persona observadora hace hincapié en que existen numerosas oportunidades para que las autoridades nacionales fomenten la innovación, entre ellas la adopción de procesos automáticos y electrónicos de control fronterizo para el público pasajero y la simplificación de los puntos de inspección durante todo el viaje de la persona pasajera. Se necesita también un liderazgo visionario de la OACI para, entre otras cosas, estudiar la forma de lograr una mayor convergencia entre el Anexo 17 – *Seguridad* y las disposiciones de gestión fronteriza relacionadas con la gestión fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación*.

144. En la nota WP/399 se invita a la Asamblea a:

- a) pedir al Consejo que reúna más estrechamente sus actividades de seguridad fronteriza y seguridad de la aviación mediante el traslado de los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación* al Anexo 17 – *Seguridad*, asegurando así que se aborda de forma holística la gama completa de amenazas de seguridad en los aeropuertos; y
- b) instar al Consejo a que desarrolle más el Anexo 9 para concentrarse en aspectos relativos a la accesibilidad, sistemas simplificados y automáticos de despacho de público pasajero y soluciones interoperables de gestión de la identidad.

145. Se señala que se han presentado también las siguientes notas de información: WP/462 (*Dar cabida a un mayor tráfico de pasajeros mediante una facilitación más eficiente*) presentada por Singapur con la coautoría del Reino Unido; la WP/509 (*Concepto de “menor” en el Anexo 9 – Facilitación al Convenio de Aviación Civil Internacional*) presentada por Chile y apoyada por todos los Estados miembro de la CLAC; la WP/530 [*Normas y principios relativos a la recolección, el uso, el procesamiento y la protección de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*] presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembro de la CEAC; y la WP/550 Revisión núm. 1 (*Registro de nombres de las personas pasajeros en la seguridad de la aviación y la facilitación*) presentada por los Estados Unidos.

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

146. La delegación de España se refiere a la nota WP/127 (*Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*) presentada por Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL. En la nota se subraya que se han hecho progresos significativos en los últimos tres años, en los que la OACI ha centrado su atención en la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y promovido numerosas medidas para que las asociaciones de víctimas sean escuchadas en los foros internacionales y sus preocupaciones sean tenidas en cuenta en la elaboración de textos de orientación y de la reglamentación internacional. No obstante, es necesario hacer muchos más progresos. Se recuerda que en junio de 2015 el Consejo adoptó la Enmienda 25 del Anexo 9 – *Facilitación*, que contiene el nuevo método recomendado 8.46, en el que se dispone que los Estados miembros deberían establecer legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En la nota se propone que el método recomendado 8.46 se eleve a la categoría de norma para reflejar la importancia que la OACI concede a este tema y para alentar a los Estados que todavía no lo hayan hecho a implementar planes de asistencia adecuados y a transmitirlos a la OACI. Esos planes de asistencia deberían incluir instrucción psicosocial adecuada y especializada para los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y para quienes participan en la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En la nota se propone además que se introduzca un nuevo método recomendado en el Anexo 9 para que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar, de manera oportuna y eficaz, asistencia a esas víctimas y a sus familiares. Tales planes deberían ser aprobados por los Estados interesados e incluir simulacros para demostrar la eficacia de las medidas de coordinación.

147. En su conclusión, la delegación de España hace hincapié en que la aviación civil internacional es mucho más que simplemente volar y que, dentro de ella, tanto el público pasajero como el personal profesional de la aviación tiene obligaciones. Afirmó que las medidas propuestas en la nota WP/127 ayudarán a aliviar el dolor y el sufrimiento de las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Después, la delegación da las gracias a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) por la extraordinaria labor que ha hecho, y sigue haciendo, en este terreno.

148. En la nota WP/127 se invita a la Asamblea a:

- a) recordar a los Estados la Resolución A39-27 de la Asamblea y a instarlos a adoptar las medidas pertinentes para aplicar lo antes posible las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* de la OACI relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998), así como a considerar debidamente el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973);
- b) instar a los Estados a que, al adoptar tales medidas, incluyan instrucción psicosocial adecuada y especializada para los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y para todos aquellos que participan en la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares;
- c) pedir al Consejo que considere 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 para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, con el fin de fomentar su aplicación a escala mundial; y

- d) pedir al Consejo que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 para que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar, de manera oportuna y eficaz, asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

149. Se recuerda que durante la cuarta sesión del Comité Ejecutivo (EX/4), celebrada el 28 de septiembre de 2019, el presidente accedió a una petición especial de la persona observadora de la FIVAAF de presentar la nota WP/297 (*Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias*) ya que tuvo que irse antes de que se examinase la cuestión 14 del orden del día (cf. A40-Min. EX/4, párrafos 180-184). Se toma nota de la intervención de la persona observadora de la FIVAAF para tenerla en cuenta durante las deliberaciones que está manteniendo el Comité Ejecutivo.

### ***Trata de personas en la aviación***

150. La delegación de los Estados Unidos presenta la nota WP/305 [Revisión núm. 1—únicamente en chino] (*La imperiosa necesidad de combatir la trata de personas en la aviación*), en la que se señala que la trata de personas es un negocio multimillonario que afecta a 24,9 millones de hombres, mujeres y niños en todo el mundo, y subraya que es de una importancia decisiva que la Organización de Aviación Civil Internacional se esté ocupando del papel de la aviación en la trata de personas y, en particular, del papel que el personal de la aviación —ya sean auxiliares de a bordo, pilotos/as u otro personal que esté de cara al público— podría desempeñar en la lucha contra este problema notificando posibles casos de trata de personas a las fuerzas del orden. En la nota se destacan, a ese respecto, la publicación en mayo de 2018 de la circular 352 conjunta de la OACI y la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (*Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*); el método recomendado 8.47 propuesto en el Anexo 9, que alienta a los Estados a establecer procedimientos para combatir la trata de personas, que incluyan sistemas claros de presentación de informes y puntos de contacto pertinentes de las autoridades competentes para las/os operadoras/es aeroportuarios y los explotadores de aeronaves con el fin de garantizar un seguimiento adecuado de la aplicación de la ley, y el método recomendado 8.48 propuesto, que alienta a los Estados a asegurarse de que el personal de los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves que estén en contacto directo con el público viajero reciban instrucción de concienciación relativa a la trata de personas.

151. Como se acerca el 20º aniversario de la adopción del *Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños* (Protocolo de Palermo), los Estados Unidos instan a la Asamblea a adoptar el proyecto de resolución propuesto que figura en el apéndice A de la nota WP/305, en el que se insta a los Estados a considerar la adopción y pronta implementación de los métodos recomendados 8.47 y 8.48 del Anexo 9 (una vez que el Consejo los haya adoptado formalmente); se hace un llamamiento a los Estados para que tengan debidamente en cuenta la circular 352 al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9; y se pide que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con el tráfico de personas esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros.

152. Al referirse a la nota WP/134 (*El papel de la aviación en la prevención del tráfico de personas y la necesaria colaboración de múltiples partes interesadas a la hora de informar sobre casos sospechosos*), presentada por el ACI y la IATA, la persona observadora del ACI destaca que en las 24 horas siguientes, 12 millones de pasajeros harán más de 120 000 vuelos seguros entre 20 000 pares de ciudades. Subraya que, si bien la conectividad mundial aporta elevados beneficios socioeconómicos, lamentablemente los servicios prestados por el ACI y la IATA también pueden ser objeto de un uso indebido por quienes quieren denegar la libertad de otras personas y explotarlas por medio de un delito, a saber: la trata de seres humanos, es decir, de personas. La persona observadora del ACI hace hincapié, no obstante,

en que, si reciben formación en ciencia del comportamiento para reconocer situaciones de sospecha de trata, el personal de aviación puede aportar un par de ojos y oídos adicionales para proporcionar información sumamente útil a las fuerzas del orden, que pueden determinar qué medidas tomar. En la nota WP/134 se explica cómo el ACI y la IATA están tomando medidas proactivas para movilizar a los aeropuertos y las líneas aéreas en la lucha contra la trata de personas y para asistir a los gobiernos y las fuerzas del orden, entre ellas la impartición de formación para la concienciación en cuanto a comportamientos relacionados con la trata de personas y las respuestas en ese ámbito. En la nota se destaca que la concienciación respecto a los comportamientos relacionados con la trata de personas solo será eficaz si la información se comunica de forma oportuna a los organismos encargados de hacer cumplir la ley para que puedan determinar qué medidas tomar. En la práctica, eso significa que los explotadores y los aeropuertos necesitan procedimientos de notificación claros, sencillos y discretos y puntos de contacto con las autoridades competentes. En la nota WP/134 se invita a la Asamblea a garantizar la efectividad de la formación y concienciación respecto al tráfico de seres humanos dirigidas tanto al personal de tierra en aeropuertos como a los tripulantes de cabina, tal como se prevé en la circular 352; y se insta a los Estados a que implementen la práctica recomendada 8.47 del Anexo 9 – *Facilitación* de la forma más diligente posible.

### ***Personas con discapacidades/Accesibilidad en la aviación***

153. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/389 (*Avances de la República Dominicana en materia de facilitación del transporte aéreo*), en la que se informa sobre los avances alcanzados por su Estado en la aplicación de las políticas permanentes de la OACI en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo y de las disposiciones relativas a la facilitación en cuestiones tales como accesibilidad y el diseño universal de sus diferentes terminales aéreas. En la nota se destacan los muchos beneficios que pueden obtener todos los usuarios del sistema de aviación sin distinción, tales como la mejora del acceso a los viajes aéreos y la minimización de la confusión y la frustración para las personas con discapacidad, la reducción de las dificultades y los costos de la conformidad para los explotadores y la simplificación del desarrollo y la implementación de las normas de accesibilidad por los Estados. En la nota WP/389 se invita a la Asamblea a instar a la OACI a tener en cuenta las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) y en el capítulo 8, sección H. Facilitación del transporte de las personas con discapacidades del Anexo 9 – *Facilitación* y convertirlas en normas.

154. La delegación de la República Dominicana presenta también la nota WP/471 (*Implementación de medidas sobre accesibilidad y diseño universal*), en la que se informa acerca de varias iniciativas emprendidas por su Estado sobre el tema de la accesibilidad y el diseño universal de sus aeropuertos como parte de su compromiso con la aplicación de la Resolución A39-20 de la Asamblea y el cumplimiento con lo dispuesto en el Doc 9984. La experiencia de la República Dominicana permitirá evaluar cuál es la utilidad de las medidas concretas que ha tomado para facilitar el transporte aéreo a la población afectada por impedimentos, discapacidades o dificultades de movilidad, grupo humano cada vez más importante a nivel mundial.

155. En la nota WP/471 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a la OACI a realizar los estudios y la recopilación de los antecedentes que los Estados miembros puedan aportar con el objeto de analizar la pertinencia de actualizar el Doc 9984, que data de 2013; y
- b) instar a la OACI a incorporar parte del contenido del Doc 9984, como normas o métodos recomendados, al Anexo 9 – *Facilitación*.



156. La delegación del Brasil presenta la nota WP/322 (*Acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades – Promoviendo la implementación del Doc 9984*) en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC [Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú y Venezuela (República Bolivariana de)]. En la nota se subraya que, de conformidad con el Anexo 9 el método recomendado 8.23 del Anexo 9, los Estados miembros de la OACI deberían cooperar a fin de adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con discapacidades o movilidad reducida (PDRM) a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino. Además, se afirma que es una cuestión de derechos humanos transportar a las personas con impedimentos dignamente y que debe constituir una prioridad para el sector de la aviación. En la nota se pone de relieve que, en los Juegos Paralímpicos que albergó el Brasil en Río de Janeiro en 2016, supuso un reto importante promover la accesibilidad en todos los aeropuertos brasileños y que, para poder hacer frente a ese reto, el Brasil elaboró el Manual de procedimientos normalizados para asistencia a personas con discapacidades o movilidad reducida (SPM-PDRM), en el que se refleja el uso práctico de los procedimientos sobre la base del *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) de la OACI. El Brasil desea compartir su SPM-PDRM con todos los Estados miembros de la OACI y alienta a otros Estados a compartir voluntariamente sus procedimientos de asistencia a las personas con discapacidades o movilidad reducida con el fin de promover debates más exhaustivos sobre la aplicación en la práctica del Doc 9984 dentro del FALP.

157. En la nota WP/322 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información proporcionada por el Brasil sobre su experiencia con la implementación de medidas de accesibilidad de las PDRM, basadas en el Doc 9984;
- b) alentar a los Estados miembros de la OACI a presentar voluntariamente al Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP) sus procedimientos relativos a la accesibilidad de las PDRM y ponerlos a disposición del público mediante su publicación; y
- c) pedir al Consejo, que promueva, con el apoyo del Comité de Transporte Aéreo (ATC) y del FALP, el intercambio de experiencias y mejores prácticas para la aplicación del Doc 9984.

158. La delegación del Canadá presenta la nota WP/284 (*Avances en materia de accesibilidad en la aviación*) en nombre de Australia, el Canadá, el ACI y la IATA. En la nota se pone de relieve que los servicios aéreos sin barreras desempeñan un importante papel pues permiten a personas con discapacidad vivir con autonomía y dignidad. Es menester reducir aún más las barreras que obstaculizan esos viajes, las cuales siguen presentes pese a los continuos esfuerzos y a las numerosas y significativas mejoras efectuadas por diversos Estados miembros de la OACI y sus industrias aéreas. Expertos en la materia de diversos Estados miembros, junto con asociados internacionales, han estado trabajando juntos, por conducto del Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP) de la OACI para elaborar un compendio de información que ponga de relieve los esfuerzos de los Estados miembros y la industria para abordar el tema de la accesibilidad en la aviación, recopilar datos pertinentes, y determinar carencias de datos con el objetivo de determinar ámbitos en los que podría resultar útil contar con más orientación. En nombre de las personas que han copresentado la nota, la delegación del Canadá da las gracias a todos los Estados miembros y a sus industrias de la aviación que han aportado su contribución a ese Grupo de Trabajo y confía en que sigan prestando su continuo respaldo a esa importante iniciativa.

159. En la nota WP/284 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de generar mayor conciencia y seguir colaborando en materia de avance en la accesibilidad en la aviación; y
- b) alentar a los Estados miembros a que suministren información a la OACI y así colaborar con la elaboración de un compendio de reglamentos, normativas y políticas en materia de accesibilidad en la aviación.

160. Luego la persona observadora de la IATA presenta la nota WP/346 (*Accesibilidad para pasajeros con discapacidad en la aviación*), en la que la IATA subraya que los viajes solo podrán ser accesibles para todos si se determinan adecuadamente las barreras existentes y se fomenta un enfoque global coherente para su eliminación de manera que ningún país se quede atrás. En la nota se destaca que las líneas aéreas miembros de la IATA han demostrado su compromiso con los viajes inclusivos con la discapacidad por medio de la adopción de una resolución en la 75ª Asamblea General Anual de la IATA (Seúl, República de Corea, 1-3 de junio de 2019), que se funda en un conjunto de principios rectores que promueven un enfoque de colaboración entre los Estados, los reglamentadores y la industria de la aviación. Los principios fundamentales de la IATA respecto a los pasajeros con discapacidad se enuncian en el apéndice A de la nota WP/346. En la nota se subraya que ese enfoque de colaboración supondrá beneficios tangibles para los Estados, la industria de la aviación y, lo más importante, para el público pasajero con discapacidades. Más específicamente: a) facilitaría que todas las personas pudiesen hacer viajes por vía aérea con seguridad y dignidad; b) impulsaría el desarrollo y uso coherente de una serie de procesos prácticos en todo el sector del transporte aéreo, y c) proporcionaría los cimientos para un cambio sostenible y transformador de inclusión de la discapacidad en la aviación.

161. En la nota WP/346 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que un enfoque armonizado para trabajar sobre la accesibilidad en aviación contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;
- b) recomendar a la OACI que desarrolle un programa de trabajo sobre accesibilidad para pasajeros con discapacidad en la aviación que incluya una revisión de los SARPS relevantes y los manuales sobre políticas, prestando la debida atención a los principios fundamentales de la IATA descritos en el apéndice A de la nota; e
- c) invitar a los Estados miembros, cuando proceda, a considerar los principios fundamentales de la IATA respecto a los pasajeros con discapacidad al desarrollar e implementar normativa en este ámbito.

162. Se señaló que también se ha presentado la siguiente nota de información: WP/524 (*Transporte aéreo para personas con discapacidad por las empresas de aviación civil chinas*) presentado por China.

### ***Resolución que ha de adoptar la Asamblea***

163. La Secretaria General presenta la nota WP/61, en la que el Consejo propone revisiones a la Resolución A39-20 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. La Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación actualizada refleja cuestiones de importancia permanente, así como novedades recientes y el énfasis futuro de la labor de la OACI en el ámbito de la facilitación, incluidas la elaboración e implementación de disposiciones sobre facilitación, elementos clave de la Estrategia TRIP de la OACI (WP/8) y medidas y cooperación a escala nacional e internacional respecto a asuntos de facilitación. Se invita a la Asamblea a adoptar la Declaración consolidada actualizada propuesta en el apéndice la nota WP/61.

## Análisis

164. La delegación de Nueva Zelandia subraya que, si bien su Estado apoya gran parte de la Estrategia TRIP de la OACI descrita en la nota WP/8, le preocupa que el costo y la infraestructura que suponen la aplicación de las normas relativas al pasaporte electrónico pueda no ser económicamente viable para algunos Estados pequeños, con un número reducido de pasaportes, y les aporte tan solo beneficios limitados. Nueva Zelandia considera que podría ser preferible para esos Estados más pequeños destinar ese dinero a invertir en la integridad de los sistemas de expedición ya que es más probable que esas mejoras resulten en el acceso de su ciudadanía exenciones del visado fronterizo. Nueva Zelandia sugiere que el Comité de Transporte Aéreo (ATC) examine las cuestiones de asequibilidad para los Estados pequeños en la elaboración de su hoja de ruta sobre las normas relativas al pasaporte electrónico.

165. La delegación de Sudáfrica indica que su Estado apoya la nota WP/346 (IATA), WP/284 (Canadá en nombre de Australia, el Canadá, el ACI y la IATA), WP/322 (Brasil en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC), WP/471 (República Dominicana) y la nota de información WP/524 (China) sobre el tema de las personas con discapacidad ya que el capítulo 2 de su Constitución prohíbe la discriminación, directa o indirecta, contra las demás personas y entre ellas. Así pues, Sudáfrica insta a la Asamblea a que le encomiende al Consejo y a los Estados miembros que se aseguren de que se tomen en serio las cuestiones de la accesibilidad en la aviación y las instalaciones de aviación. A tal fin, Sudáfrica insta a la Asamblea a cerciorarse de que las recomendaciones que figuran en las notas mencionadas sean puestas en práctica por el Consejo, la Secretaría y el FALP, según proceda. Asimismo, Sudáfrica da las gracias a los Estados concernidos por haber compartido sus mejores prácticas en las notas para que otros puedan aprender de sus ejemplos y emularlos. Sudáfrica también está examinando sus reglamentos en esta esfera para asegurarse de que no se discrimina a las personas con discapacidad, ni directa ni indirectamente, y se hace eco del llamamiento formulado en las notas mencionadas para que otros Estados compartan sus mejores prácticas en esa esfera con el FALP.

166. La delegación de Austria expresa su apoyo a las notas WP/60 y WP/61 (Consejo) particularmente con respecto a la cuestión del RPAS. Con respecto a la nota WP/61, sugiere que se enmiende el apéndice D (Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros) de la versión actualizada de la propuesta de Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a fin de incluir una referencia a la cláusula dispositiva 15 c) de la resolución 2482 (2019) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la que se destaca el uso de los datos del PNR, no solo para luchar contra el terrorismo, sino también para luchar contra la delincuencia organizada.

167. La delegación de Bélgica comparte esta postura. Con respecto a la labor en curso sobre el PNR esbozada en la nota WP/60, destaca la nota de información WP/530 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la CEAC), en la que se presentan los principios fundamentales para la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR.

168. La delegación de Portugal recibe con beneplácito y apoya las notas WP/8 y WP/5 (Consejo), la nota WP/134 (ACI y IATA), WP/305 (Estados Unidos) y la nota WP/471 (República Dominicana). Sin embargo, no está de acuerdo con la propuesta formulada por el ACI en la nota WP/399 de trasladar los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación* al Anexo 17 – *Seguridad*.

169. Señalando igualmente su desacuerdo con la propuesta del ACI, la delegación de Australia afirma que no alcanzará el enfoque multidisciplinario requerido. También siente cierta preocupación con respecto a la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL), por lo que se refiere a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, así que no la apoya. La delegación hace hincapié en que los Estados tienen enfoques diferentes con respecto a esa cuestión y que la mejor forma de lograr el establecimiento, por parte de los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas para prestar esa asistencia es a través del método recomendado 8.46 del Anexo 9 y no de una norma, como se propone en esa nota.

170. La delegación de Bangladesh celebró los esfuerzos que se están desplegando para mejorar la accesibilidad en la aviación, descritos en la nota WP/284 (Canadá en nombre de Australia, el Canadá, el ACI y la IATA), la nota WP/322 (Brasil en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC) y la nota WP/346 (IATA). Al felicitar a estos Estados y organizaciones por haber planteado esa cuestión tan pertinente en la Asamblea, pide que la OACI reconozca la necesidad de que haya una reglamentación unificada para las personas con discapacidad y con necesidades especiales a fin de garantizar que sus viajes por vía aérea sean fáciles, cómodos y dignos, y que el personal auxiliar de a bordo que presta asistencia a esas personas pasajeras no padezca ansiedad durante los viajes, y pide asimismo que se inste a los Estados a elaborar esa reglamentación.

171. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos manifiesta su apoyo a la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL), en particular por lo que se refiere a la propuesta de una instrucción psicosocial adecuada y especializada para los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y para quienes participan en la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Destacando que los Emiratos Árabes Unidos han elaborado políticas y reglamentos especiales relativos a la prestación de esa asistencia, invita a todos los Estados miembros a beneficiarse de su experiencia en ese campo.

172. Señalando que el Comité Ejecutivo dispone de muy poco tiempo, la delegación del Reino Unido hace comentarios únicamente sobre la nota WP/6 (Consejo). Hace hincapié en que, en cuanto miembro de la Junta del PKD de la OACI y activo participante en el Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías (NTWG) del Grupo Técnico Asesor sobre el TRIP (TAG/TRIP), el Reino Unido apoya plenamente el PKD de la OACI y sus objetivos actuales. En particular, el Reino Unido da la bienvenida a los nuevos miembros del PKD y respalda las medidas propuestas en la nota.

173. Al expresar su apoyo a la labor de la Secretaría relativa a la Estrategia TRIP de la OACI, la delegación de Benin recalca que su Estado participa activamente en el TRIP y albergó un seminario regional sobre el TRIP de la OACI en Cotonú del 12 al 14 de febrero de 2019. Señalando que Benin, al igual que otros Estados, está teniendo dificultades para garantizar la accesibilidad de la aviación a las personas con discapacidad, subraya la necesidad de que la Asamblea aborde esta cuestión.

174. La delegación de Chile respalda la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL) sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, así como la nota WP/60 (Consejo) sobre las prioridades propuestas para el programa FAL relacionado con el Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2020-2022, y la nota WP/61 (Council) sobre la propuesta actualizada de *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. Con respecto a la nota WP/60, destaca que en la nota de información WP/509 (*Concepto de "menor" en el Anexo 9 – Facilitación al Convenio de Aviación Civil Internacional*), presentada por Chile y apoyada por todos los Estados miembros de la CLAC, se hace un llamamiento a la armonización de la terminología utilizada en el Anexo 9 para referirse a niños, niñas y adolescentes con la terminología empleada en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño de 1989.

175. La delegación de Italia expresa su apoyo a todas las notas presentadas por el Consejo en el marco de la cuestión 14 (WP/6, /7, /8, /5, /60 y /61), así como a la nota WP/471 (República Dominicana) sobre las personas con discapacidad, la nota WP/134 (ACI and IATA) sobre la trata de personas en la aviación y la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL) sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

176. La delegación de Nicaragua indica que apoya todas las notas presentadas y, en particular, la WP/127. Al respaldar los comentarios de la delegación de Nueva Zelandia con respecto a la nota WP/8 sobre la Estrategia TRIP de la OACI, reitera que el costo y la infraestructura que supondría la implementación de las normas sobre pasaportes electrónicos podría no ser económicamente viable para algunos Estados pequeños con un número reducido de pasaportes.

177. La delegación de China, que aplaude la labor realizada por la OACI en el pasado trienio en el ámbito de la facilitación, y en particular la labor relativa a su PKD, expresa su apoyo a todas las notas presentadas por el Consejo (WP/6, /7, /8, /5, /60 y /61). Destaca la nota de información WP/524, en la que China explica con detalle su experiencia con el transporte aéreo para personas con discapacidad, y expresa también su apoyo a la nota WP/322 (Brasil en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC), WP/389 y WP/471 (República Dominicana) y la nota WP/284 (Canadá en nombre de Australia, Canadá, el ACI y la IATA) relativa a la accesibilidad en la aviación para esas personas. La delegación de China también hace suya la declaración formulada por la delegación de Sudáfrica sobre esa cuestión.

178. La delegación de Grecia indica que, como su Estado está particularmente interesado en la lucha contra la trata de personas, especialmente en la aviación, apoya la nota WP/134 (ACI e IATA) y la nota WP/305 (Estados Unidos). Grecia es de la opinión de que un esfuerzo coordinado a nivel mundial, llevado a cabo por profesionales de primera línea de los sectores público y privado, p. ej., las autoridades competentes, los transportistas aéreos, los explotadores de aeropuertos y los proveedores de servicios de escala, reviste una importancia decisiva en esa lucha. Grecia considera que el hecho de que todos ellos cobren conciencia de la cuestión de la trata de personas podría impedir y contener que la esclavitud moderna afecte a grupos de personas vulnerables, incluidas personas menores no acompañadas.

179. La delegación de Nigeria hace suyas todas las notas presentadas por el Consejo (notas WP/6, /7, /8, /5, /60 and /61), en particular la nota WP/61, en la que se propone una versión actualizada de la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. Asimismo, expresa su apoyo a la nota WP/134 (ACI e IATA) relativa a la trata de personas en la aviación y la nota WP/301 (IATA) relativa a la Estrategia TRIP de la OACI.

180. La delegación del Brasil indica que su Estado respalda plenamente la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL) y la nota WP/297 (FIVAAF) relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, cuestión de gran importancia para la aviación. Como el Brasil considera que el FALP no es el Grupo de Expertos apropiado para analizar esa cuestión y que ninguno de los demás grupos de expertos de la OACI es adecuado para tal fin, insta al Consejo a considerar la posibilidad de establecer un foro permanente adecuado para realizar un análisis eficaz de la asistencia a las familias en caso de accidentes de aviación. La delegación del Brasil señala que su Estado también hace suyas todas las notas presentadas por el Consejo (notas WP/6, /7, /8, /5, /60 y /61); WP/284 (Canadá en nombre de Australia, Canadá, el ACI y la IATA), la nota de información WP/524 (China) y la nota WP/346 (IATA) sobre las personas con discapacidad/accesibilidad en la aviación; la nota WP/301 (IATA y ACI) relativa a la Estrategia TRIP de la OACI; y la nota WP/305 (Estados Unidos) y la nota WP/134 (ACI e IATA) sobre la trata de personas en la aviación.

181. La delegación de los Países Bajos se hace eco de los comentarios formulados por la delegación de Portugal con respecto a la propuesta formulada por el ACI en la nota WP/399 de trasladar los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación* al Anexo17 – *Seguridad*. La delegación se refiere a la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y de sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL), relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y recuerda que los Países Bajos tienen experiencia directa en algunos importantes accidentes de aviación y sus consecuencias. Sobre la base de su experiencia, los Países Bajos consideran esencial que

todos los Estados miembros de la OACI estén adecuadamente preparados para encarar las consecuencias de un accidente de aviación y puedan garantizar que se preste asistencia a las víctimas y a sus familiares, sin importar en qué lugar del mundo ocurra el accidente y qué nacionalidades se encuentran a bordo del avión. Como los Países Bajos estiman altamente conveniente reforzar la implementación, a escala mundial, de los planes para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y avanzar hacia la armonización de esas prácticas, apoyan plenamente las medidas propuestas en la nota WP/127.

182. Al expresar su apoyo a la nota WP/301 (IATA y ACI) sobre *One ID* (Una identidad única), la delegación de Francia hace hincapié en la necesidad de contar con una sólida protección de los datos del PNR, cuestión que se aborda en la nota de información WP/530 [*Normas y principios sobre la recopilación, el uso, el procesamiento y la protección de los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*] presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la CEAC. También manifiesta su apoyo a la nota WP/305 (Estados Unidos) y la nota WP/134 (ACI e IATA) relativa a la trata de personas en la aviación, así como a la nota WP/284 (Canadá en nombre de Australia, el Canadá, el ACI y la IATA), la nota WP/471 (República Dominicana) y la nota WP/322 (Brasil nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC) sobre personas con discapacidad/dificultades de accesibilidad en la aviación.

183. La delegación de la República de Corea hace suya igualmente la nota WP/322. Al expresar también su apoyo a la nota WP/301, destaca que el programa piloto del concepto *One ID* se va a implementar en la República de Corea en 2021 con el fin de agilizar el movimiento del público pasajero y fortalecer la seguridad fronteriza. La delegación de la República de Corea enfatiza que su Estado está deseando compartir su experiencia en materia del *One ID* con cualquier otro Estados interesado en su implementación.

184. Al expresar su apoyo a la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL), la delegación de Singapur indica que su Estado considera que los Estados deberían tener planes y procedimientos para proporcionar una asistencia eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y aplicar esos procedimientos regularmente. Asimismo, manifiesta su apoyo a la nota: WP/305 (Estados Unidos) y la nota WP/134 (ACI e IATA) sobre la instrucción del personal aeroportuario y las tripulaciones sobre la lucha contra la trata de personas; todas las notas relacionadas con discapacidad/accesibilidad en la aviación (notas WP/389, /471, /322, /284, /346 y /524); todas las notas presentadas por el Consejo (notas WP/6, /7, /8, /5, /60 y /61). Además, la delegación de Singapur hace suyas las opiniones expresadas por la delegación de Portugal acerca de la propuesta formulada por el ACI en la nota WP/399 de trasladar los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación* al Anexo17 – *Seguridad*.

185. La delegación de Colombia expresa su apoyo a todas las notas presentadas en el marco de la cuestión 14 del orden del día, en particular las relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (notas WP/127 y /297), la trata de personas en la aviación (notas WP/305 y WP/134), y las personas con discapacidad/dificultades de accesibilidad en la aviación (WP/322, WP/284, WP/346, WP/524 y especialmente las notas WP/389 y WP/471, presentadas por la República Dominicana).

186. La delegación de la Argentina también hace suyas las notas mencionadas sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, la trata de personas en la aviación y las personas con discapacidad/dificultades de accesibilidad en la aviación.

187. La delegación de los Estados Unidos indica que su Estado apoya la nota WP/6 (Consejo) sobre el PKD de la OACI. Los Estados Unidos apoyan también la nota WP/8 (Consejo) sobre la Estrategia TRIP de la OACI, con sujeción a una corrección técnica del apéndice B (*Hoja de ruta revisada para la implementación del TRIP de la OACI dirigida a los Estados miembros*), que se presentará a la Secretaría por correo electrónico,

y la nota conexas WP/301 (IATA y ACI). Al señalar que también apoya la nota WP/5 (Consejo) sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores, la delegación de los Estados Unidos señala a la atención la nota de información WP/550, revisión n° 1 (*Datos del registro de nombres de los pasajeros en el ámbito de la seguridad y la facilitación*) presentada por su Estado. Destaca que los Estados Unidos tienen objeciones con respecto a la nota WP/399, en la que el ACI propone, entre otras cosas, trasladar los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 – *Facilitación* al Anexo 17 – *Seguridad*.

188. La delegación de los Estados Unidos subraya que su Estado apoya la nota WP/127 (Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL) y la nota WP/297 (ACVFFI) sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares con una salvedad: no centrarse exclusivamente en la instrucción psicosocial sino, más bien, proporcionar una instrucción completa a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a todas las personas que prestan asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Con respecto a la cuestión de las personas con discapacidad/accesibilidad en la aviación, los Estados Unidos apoyan la nota WP/284 (Canadá en nombre de Australia, el Canadá, el ACI y la IATA) y la nota WP/322 (Brasil en nombre de un grupo de Estados miembros de la CLAC), pero no la nota WP/389 ni la WP/471 (República Dominicana) ya que consideran que no es apropiado implementar normas o métodos recomendados para abordar esta cuestión. Con respecto al apéndice A (*Prioridades y resultados 2020-2022*), categoría B, cuestión 2, de la nota WP/60 (Consejo), los Estados Unidos formulan una reserva con respecto a la posible inclusión de SARPS en el Anexo 9 sobre los aspectos de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (drones) relacionados con la facilitación.

189. Como la falta de tiempo impide que otras delegaciones expresen su punto de vista sobre las distintas notas presentadas en el marco de la cuestión 14 del orden del día, el D/ATB sugiere, con el acuerdo del Comité Ejecutivo, que todo comentario u contribución adicional se envíe por correo electrónico a la Secretaría, a [fa1@icao.int](mailto:fa1@icao.int), el mediodía del lunes 30 de septiembre de 2019 a más tardar. La Secretaría las examinará y las tendrá en cuenta para preparar el proyecto de informe del Comité Ejecutivo a la plenaria sobre esta cuestión del orden del día.

190. Se levantó la sesión a las 17.10 horas.





**Acta de la séptima sesión**  
(Lunes 30 de septiembre de 2019 a las 09.00 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI

*Instrucción y creación de capacidad*

- Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI
- Nota presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
- Nota presentada por Etiopía
- Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
- Nota presentada por el Camerún
- Nota presentada por Kenya

*Competencias de instrucción y desarrollo*

- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por la República Dominicana
- Nota presentada por el Camerún

*Cuestiones relacionadas con la navegación aérea y el transporte aéreo*

- Nota presentada por Finlandia 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 los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por Singapur y copatrocinada por Fiji, las Islas Marshall, Nauru, Nigeria, Macedonia del Norte, Palau y el Reino Unido
- Nota presentada por el Canadá
- Notas presentadas por la República Dominicana
- Nota de información presentada por la Hermes Air Transport Organisation (Organización de Transporte Aéreo)
- Nota de información presentada por China
  
- Nota de información presentada por Bangladesh
- Nota de información presentada por Rwanda

2. Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI

*Mejora de los métodos de trabajo en la OACI*

- Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI
- Informe oral sobre el examen de la actual estructura de la Secretaría
- Nota presentada por los Estados Unidos

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI**

1. Como parte de la cuestión 25 del orden del día, el Comité Ejecutivo examina el tema de instrucción y creación de capacidad, desarrollo de competencias de instrucción y cuestiones relacionadas con la navegación aérea y el transporte aéreo, basándose en una nota principal presentada por el Consejo, WP/64 (*Instrucción y creación de capacidad en aviación civil de la OACI*), y las notas conexas presentadas por los Estados y organizaciones internacionales.

#### ***Instrucción y creación de capacidad***

2. El jefe de la oficina de Instrucción Mundial en Aviación (C/GAT) presenta la nota WP/64, en la que se incluye un resumen de las actividades y logros en materia de instrucción alcanzados por la GAT desde el 39º período de sesiones de la Asamblea (A39), incluyendo información sobre la implementación de la *Política de instrucción en aviación civil de la OACI*, las actividades del programa TRAINAIR PLUS (TPP) y la red de Centros de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC), así como actividades de instrucción profesional y educación superior que contribuyen al programa denominado Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP). La nota describe también las prioridades del próximo trienio (2020-2022), recalcando que la OACI incrementará su colaboración con las organizaciones de instrucción y socios de la industria a fin de garantizar que la instrucción de la OACI continúe siendo de alta calidad, fácil de usar, accesible y económica. La nota resalta que, se introducirá una nueva estructura de costos a fin de aplicar una diferenciación entre las tarifas de los cursos para personas provenientes de organismos de reglamentación de la aviación civil, por una parte, y para quienes provienen de órganos no reguladores, por otra parte; se elaborarán otros cursos en línea y cursos de instrucción combinados en varias disciplinas de aviación; y se emplearán herramientas y métodos de instrucción innovadores a fin de optimizar las soluciones de instrucción en aviación.

3. En la nota WP/64 se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros a que apoyen a la OACI en su búsqueda de nuevas asociaciones en el ámbito de la instrucción, en todas las regiones;
- b) respaldar el diseño de modalidades de instrucción alternativas para facilitar el acceso, como la educación a distancia, y fomentarlas entre los integrantes del sector de la aviación civil;
- c) recomendar a los Estados miembros que se valgan del Programa TRAINAIR PLUS (TPP) y apoyen la expansión de la red de miembros para elaborar, compartir e impartir programas de instrucción para mejorar la cualificación de los profesionales de la aviación; y
- d) alentar al Consejo a que participe activamente en la promoción de las actividades de instrucción de la OACI ante los Estados miembros a fin de aumentar su divulgación en todas las regiones.

4. En nombre de los Estados miembros de COCESNA, la delegación de Nicaragua presenta la nota WP/67 (*Modelo de gestión de capacitación aeronáutica en Centroamérica*). En la nota se destaca que el modelo de capacitación aeronáutica en Centroamérica inicialmente surgió como iniciativa para satisfacer las necesidades de formación e instrucción en el ámbito de la navegación aérea y con el tiempo se fue ampliando al ámbito de la seguridad operacional, así como a la formación de especialistas de instituciones y entidades conexas como líneas aéreas, operadores aeroportuarios y organizaciones de mantenimiento. Se señala en la nota que el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica Especializada (ICCAE) de COCESNA sirve como plataforma regional de capacitación, asistencia técnica y servicios tecnológicos de conformidad con el programa NGAP de la Política de la OACI sobre instrucción en aviación civil, el TPP, las tendencias y proyecciones de la aviación civil al 2030, así como las regulaciones nacionales.

5. En la nota WP/67 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar en consideración el contenido de la presente nota de estudio;
- b) valorar la extrapolación del sistema de gestión de la capacitación centroamericana a otras regiones de la OACI;
- c) impulsar la iniciativa de cooperación y/o alianzas estratégicas para el fortalecimiento institucional de los Centros de Instrucción en Aviación Civil; y
- d) alentar la implementación de sistemas de inteligencia de gestión de la capacitación a nivel regional y global.

6. La delegación de Etiopía presenta la nota WP/163 (*Desafíos de la instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil*) que incluye una reseña general de la carencia de mano de obra calificada en la aviación civil por la insuficiencia de instrucción y creación de capacidad principalmente debido a la falta de centros de instrucción, personal entrenado y recursos financieros y materiales adecuado, por lo cual, algunos Estados miembros no cumplen con las normas y métodos recomendados (SARPS). Además, en la nota se sugieren posibles soluciones para incrementar la implementación de estrategias de creación de capacidad, las cuales se consideran primordiales para el mejoramiento de la actuación de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

7. En la nota WP/163 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información detallada en la nota;
- b) solicitar a la Secretaria General que se ponga en contacto con todos los Estados y organizaciones internacionales y coordine con ellos la financiación voluntaria en respaldo de la instrucción y creación de capacidad;
- c) alentar a la GAT a que realice una evaluación de los Centros de instrucción en aviación de los Estados miembros y mejore su capacidad en todos los aspectos;
- d) alentar a la GAT a que apoye la implementación de la “Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad en la aviación para los Estados – Una Guía Práctica” iniciada en 2017;
- e) alentar a los Estados miembros a crear y fortalecer su propio Centro de Instrucción en Aviación con el fin de satisfacer la creciente demanda de capacidad de la industria; y

- f) alentar a los Estados miembros a asignar recursos suficientes para resolver las deficiencias identificadas, en especial, en relación con el Elemento crítico 4 (CE-4) (cualificación e instrucción del personal técnico) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado (véase el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, Apéndice 1).

8. En nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC, la delegación del Sudán presenta la WP/164 (*Armonización de la instrucción en África: Hoja de ruta sobre instrucción en aviación*) que destaca las actividades principales relacionadas con el desarrollo y revisión de la Hoja de ruta sobre instrucción en aviación para África. En la nota se recuerda que, teniendo en cuenta las importantes carencias de África en áreas clave de la aviación civil en materia de planificación, coordinación, gestión, operación y supervisión de una amplia gama de operaciones complejas de la aviación, el Comité Directivo del Plan de ejecución regional integral para África (Plan AFI) recomendó en octubre de 2014, que la Organización Africana de Instrucción en Aviación (AATO), en colaboración con la GAT y Marruecos, lleve a cabo un análisis sobre las necesidades de instrucción y elabore un proyecto de hoja de ruta sobre necesidades de instrucción. Los resultados de los dos estudios sobre necesidades de instrucción realizados por la AATO en 2014 y 2015 se utilizaron para elaborar la versión final de la Hoja de ruta sobre instrucción en aviación para África, la cual fue ratificada posteriormente en la vigésima segunda reunión del Comité Directivo del Plan AFI celebrada en Kampala, Uganda, el 15 de mayo de 2019. En la nota se recalca que la mencionada Hoja de ruta proporciona pasos viables necesarios para solucionar las carencias en materia de competencias en África.

9. En la nota WP/164 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los retos que afronta África en relación con la formación e instrucción de capital humano;
- b) alentar a las partes interesadas, incluidas las administraciones de aviación civil, las instituciones de instrucción en aviación, los socios de la industria, etc., a seguir proporcionando información relacionada con instrucción a la AATO para la mejora continua de la Hoja de ruta sobre instrucción en aviación para África; y
- c) instar a los Estados miembros a que brinden apoyo técnico y financiero para los proyectos, programas y actividades relacionados con la Hoja de ruta.

10. Al presentar la WP/414 (*Apoyo a los Estados en la preparación de hojas de ruta para la creación de capacidad en la aviación*), la delegación del Camerún señala que se trata de un seguimiento a la A39-WP/349 Revisión núm.1 presentada por su Estado en la última Asamblea en 2016 en la que, entre otras cosas, se solicitaba al Consejo que brindara a los Estados miembros de la OACI asistencia para la implementación de una hoja de ruta para el desarrollo de capacidades en la aviación. Si bien, en la nota WP/414, el Camerún acoge con beneplácito la publicación en el sitio web de la OACI de la *Hoja de ruta de la OACI de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados – Una guía práctica* (2017), recalca que esta se debe difundir oficialmente para que sea de verdadera utilidad para los Estados miembros.

11. En la nota WP/414 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la nota de estudio;
- b) solicitar a la OACI que organice talleres, en coordinación con las oficinas regionales, para divulgar la *Hoja de ruta de la OACI de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados – Una guía práctica* (2017); y

- c) invitar a la OACI y a los Estados miembros con conocimientos y experiencia en esta área para que brinden asistencia a los Estados miembros que estén experimentando dificultades en el desarrollo e implementación de una hoja de ruta de creación de capacidad en la aviación.

12. La delegación de Kenya presenta la nota WP/237, Revisión núm.1 (*Estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación civil*) en la que se presentan las experiencias de su Estado y sus avances en el desarrollo de las calificaciones y competencias del personal de aviación. En la nota se destaca la implementación por parte de Kenya de una hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad en la aviación en julio de 2017, que incluye un programa para cultivar a la nueva generación de profesionales de la aviación.

13. En la nota WP/237 Revisión núm.1, se pide a la Asamblea:

- a) tomar nota de la información allí contenida;
- b) alentar a los Estados miembros a implementar las hojas de ruta de instrucción en aviación y creación de capacidad;
- c) alentar a los Estados miembros a incorporarse al TPP de la OACI;
- d) alentar a los Estados miembros a forjar alianzas en cuestiones relacionadas con la creación de capacidad y a fomentar el intercambio y la cooperación para el aprendizaje y el desarrollo a escala regional y mundial; y
- e) adoptar la nueva propuesta de Resolución de la Asamblea que figura en el A apéndice de la nota: *Implementación de estrategias de creación de capacidad en la aviación*.

## **Deliberaciones**

14. Las delegaciones de Cabo Verde, Nicaragua, Turquía, Arabia Saudita, Mozambique, Sudáfrica, Egipto, Cuba y Sudán del Sur respaldan las 6 notas presentadas. Al hacerlo, la delegación de Cabo Verde reconoce los esfuerzos realizados por la OACI para promover sus diferentes programas de instrucción y creación de capacidad y alienta a la Organización a que siga demostrando liderazgo en este ámbito y a involucrar a las oficinas regionales para garantizar la eficacia de dichos programas. La delegación de Nicaragua enfatiza que es de gran importancia dar al personal de la aviación de las administraciones de aviación civil de los Estados la instrucción obligatoria para que puedan garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional y permitir así su desarrollo continuo. La delegación de Turquía subraya que su Estado asigna gran importancia a las actividades de instrucción y creación de capacidad en la aviación y realiza sus mejores esfuerzos al respecto. La delegación de Mozambique la impartición de instrucción y la creación de capacidad en aviación constituyen la única forma de garantizar que ningún país se quede atrás, de conformidad con la iniciativa de la OACI denominada *Ningún país se queda atrás* (NCLB). La delegación de Sudáfrica afirma que la instrucción y creación de capacidad en aviación es crucial para la implementación eficaz de los SARPS de la OACI. La delegación de Cuba indica que su Estado también reconoce la extrema importancia de la instrucción y creación de capacidad en la aviación y felicita a la OACI por los resultados alcanzados a través de sus muchas actividades durante el presente trienio como se describe en la nota WP/64. La delegación de Sudán del Sur subraya que las medidas propuestas en la nota WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), incrementarían la tan necesaria instrucción y creación de capacidad en aviación para los Estados de conformidad con la iniciativa NCLB de la OACI.

15. Manifestando su apoyo a las notas WP/64 (Consejo) y WP/237, Revisión núm.1, la delegación de Singapur alaba las iniciativas de la OACI y de Kenya de apoyar y alentar la creación de capacidad en los Estados miembros. Señalando que la TPP tiene varios procesos y sistemas establecidos para promover cuestiones relacionadas con la creación de capacidad y fomentar intercambios y cooperación en las áreas de aprendizaje y desarrollo, tanto a nivel regional como a nivel mundial alienta, por consiguiente, a los Estados miembros a aprovechar el TPP.

16. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos señala que su Estado apoya las notas WP/164 (CAFAC) y WP/414 (Camerún) indica su deseo de apoyar a los Estados africanos en el marco del TPP, de conformidad con la iniciativa NCLB de la OACI.

17. La delegación de Eritrea respalda las notas WP/163 (Etiopía), WP/164 (CAFAC), WP/414 (Camerún) y WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), teniendo plena conciencia de la carencia crítica de mano de obra calificada en los Estados en desarrollo lo que hace necesario intensificar la instrucción y creación de capacidad a fin de mejorar, mantener y garantizar la sostenibilidad de la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil internacional e implementar de manera efectiva y eficiente las estrategias conexas de la OACI.

18. Las delegaciones de Nigeria y Senegal también expresan su apoyo a dichas 4 notas de estudio, así como a la nota WP/64 (Consejo).

19. La delegación del Brasil expresa su apoyo a las notas WP/64 (Consejo), WP/163 (Etiopía) y WP/414 (Camerún). Informa asimismo sobre el proyecto de colaboración en curso entre su Estado con Uruguay, Paraguay, Argentina y Bolivia (Estado plurinacional de) y destaca la importancia del apoyo de la OACI a dicho proyecto.

20. Señalando a la atención la nota WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), la delegación de los Estados Unidos alaba la propuesta de alentar a los Estados miembros a crear asociaciones para asuntos relacionados con la creación de capacidad y a promover el intercambio y la cooperación en los ámbitos de aprendizaje y desarrollo a nivel regional y mundial. Refiriéndose al párrafo 5 de la parte dispositiva la propuesta de una nueva de Resolución de la Asamblea adjunta a la nota (“Encarga al Consejo que establezca un mecanismo de supervisión y evaluación de la calidad, eficiencia y eficacia de las actividades de GAT de la OACI y a que mantenga informados a los Estados miembros al respecto.”), mantiene que las actividades deberían limitarse a la supervisión que ya realiza la OACI de los miembros de TRAINAIR PLUS, que los Estados aceptaron cuando se hicieron miembros del Programa.

21. Con respecto a la WP/163 (Etiopía), la delegación de los Estados Unidos está de acuerdo con el principio de prestar más atención a la instrucción y creación de capacidad en aviación. Sin embargo, pide a actuar con cautela con respecto a dar instrucciones al GAT de realizar evaluaciones de los centros de instrucción en aviación en los Estados miembros como se propone en el apartado c) de las decisiones. Al expresar su respaldo a las medidas propuestas en la WP/164 (CAFAC), la delegación de los Estados Unidos insta a los Estados miembros a proporcionar apoyo técnico a los proyectos y programas relacionados con la Hoja de ruta de instrucción en aviación.

22. La delegación de Indonesia expresa pleno respaldo a la nota WP/64 (Consejo), así como a la nota WP/414 (Camerún).

23. Al respaldar las WP/64 (Consejo) y WP/164 (CAFAC), la delegación de la República de Corea afirma el compromiso de su Estado de contribuir continuamente al NGAP en los ámbitos de seguridad operacional, capacidad de navegación aérea y eficiencia, seguridad de la aviación y facilitación y protección del medio ambiente de conformidad con los SARPS y políticas de la OACI, en particular su iniciativa NCLB.
24. Al expresar su apoyo a las notas WP/64 (Consejo), WP/164 (CAFAC), WP/414 (Camerún), WP/237, Revisión núm.1 (Kenya) y WP/67 (COCESNA), la delegación de Ecuador subraya que su Estado se encuentra muy satisfecho con los resultados alcanzados mediante las actividades de instrucción de la OACI realizadas por la GAT y el progreso alcanzado en el marco del TPP y se regocija de todos los esfuerzos de la organización al respecto. El Ecuador se suma a otros Estados para alentar a mayores intercambios y cooperación en el ámbito de instrucción en aviación.
25. La delegación de Francia reitera el compromiso de su Estado con la instrucción y creación de capacidad en aviación, que es esencial, como se ha destacado en las notas presentadas. Al recalcar la necesidad de un enfoque estructurado a fin de progresar, alienta a la Asamblea a adoptar las decisiones propuestas en la nota WP/414 (Camerún).
26. La delegación de la República Dominicana expresa su apoyo a las medidas propuestas en las notas WP/64 (Consejo), WP/67 (COCESNA) y WP/237, Revisión núm.1 (Kenya) puesto que garantizaran la prestación eficiente de instrucción de alta calidad en aviación y de creación de capacidad.
27. La delegación de Argelia respalda las notas WP/64 (Consejo), WP/163 (Etiopía), WP/164 (CAFAC), WP/414 (Camerún) y WP/237, Revisión núm.1 (Kenya).
28. Comentando sobre la nota WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), la delegación de Grecia conviene en la importancia de que los Estados implementen las hojas de ruta de instrucción en aviación y creación de capacidad, a fin de cerciorarse de que la comunidad de la aviación cuente con un número suficiente de personas cualificadas y competentes para operar el sistema de transporte aéreo actual y futuro. Subraya que, en el marco de las iniciativas NCLB y NGAP de la OACI, se debe dar énfasis a las herramientas prácticas para ayudar a los Estados a implementar estrategias de recursos humanos. Dichas herramientas deberían incluir, entre otros, cursos de instrucción sobre gestión de riesgos y metodologías para una supervisión eficaz de la seguridad operacional. Al apoyar las decisiones de los apartados a) a d) de las decisiones, la delegación de Grecia indica que requiere más información antes de convenir en la decisión del apartado e) acerca de la adopción de una nueva Resolución de la Asamblea adjunta a la nota: *Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación.*
29. Afirmando que, en un mundo de la aviación rápidamente cambiante en el que la instrucción y creación de capacidad son elementos importantes particularmente para los pequeños Estados, la delegación de Guyana respalda las notas WP/64 (Consejo), WP/163 (Etiopía), WP/164 (CAFAC) y WP/414 (Camerún).
30. Al expresar su apoyo a las notas WP/64 (Consejo), WP/164 (CAFAC), WP/414 (Camerún) y WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), la delegación de la República Unida de Tanzania alienta a todos los Estados miembros a apoyar dichas notas en la búsqueda de nuevas alianzas para la instrucción en cuestiones relacionadas con la creación de capacidad, y a promover el intercambio y la cooperación en los ámbitos de aprendizaje y desarrollo en todas las regiones. Reitera que la instrucción en aviación es fundamental para lograr implementar eficazmente los SARPS de la OACI.

31. La delegación de Panamá respalda la nota WP/67 (COCESNA), al igual que la persona observadora de la CANSO, agradeciendo a COCESNA y a sus Estados miembros por la excelente labor en el mejoramiento de la instrucción en aviación en Centroamérica, siendo ejemplo de la forma en que la coordinación entre los Estados puede mejorar la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea.

32. El C/GAT toma nota del abrumador apoyo a las notas presentadas. Con respecto a las notas WP/163 (Etiopía) y WP/414 (Camerún), informa al Comité Ejecutivo que la Secretaría, en coordinación con las oficinas regionales, organizará seminarios prácticos para implementar la *Hoja de ruta de la OACI de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados – Una guía práctica (2017)* y cerciorarse de que se apliquen los procedimientos y criterios de instrucción basada en competencias.

33. Resumiendo el debate **sobre instrucción y creación de capacidad**, el presidente indica que el Comité Ejecutivo respalda las medidas propuestas en la nota WP/64 (Consejo) y: alienta a los Estados miembros a apoyar a la OACI en la búsqueda de nuevas asociaciones para la instrucción en todas las regiones; respalda el desarrollo de modalidades alternativas de instrucción para facilitar el acceso, como el aprendizaje a distancia, y la promoción de estas nuevas modalidades a las partes interesadas de la aviación civil; recomienda que los Estados miembros se beneficien del programa TRAINAIR PLUS (TPP) de la OACI, y apoyen la ampliación de la red de miembros a fin de desarrollar, compartir e impartir programas de instrucción para mejorar las cualificaciones de profesionales de la aviación; y alienta al Consejo a participar activamente en la promoción de actividades de instrucción de la OACI ante los Estados miembros a fin de incrementar la divulgación en todas las regiones.

34. El Comité Ejecutivo toma nota de las posturas y contribuciones de los Estados y organizaciones internacionales con respecto a los desafíos que enfrenta la comunidad de la aviación en cuanto a la cualificación de profesionales de la aviación para la implementación de los SARPS de la OACI, así como de las iniciativas propuestas para enfrentar dichos desafíos. Con respecto a la nota WP/164 (CAFAC), el Comité Ejecutivo reconoce los retos relativos al desarrollo del capital humano y la instrucción en África; alienta a las partes interesadas, incluidas las autoridades de aviación civil, instituciones de instrucción en aviación, socios de la industria etc., a que sigan presentando a la AATO información relacionada con instrucción para el mejoramiento continuo de la Hoja de ruta de instrucción en aviación para África.

35. Con respecto a la nota WP/237, Revisión núm.1 (Kenya), el Comité Ejecutivo conviene en recomendar a la Plenaria la adopción de la nueva Resolución de la Asamblea: *Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación*, presentada en el apéndice de la nota.

### ***Competencias y desarrollo de instrucción***

36. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/131 (*Tecnología VR/AR aplicada a la instrucción del personal*) en la que se destaca que la tecnología de realidad virtual/realidad aumentada (VR/AR) podría mejorar el sistema de capacitación de personal, ofreciendo medios de instrucción eficientes y eficaces. En la nota se señala que, si bien la industria parece estar preparada para avanzar hacia una revolución en el enfoque de las técnicas de instrucción, hace falta contar con la aceptación y las normas internacionales para garantizar que los Estados y la industria de la aviación puedan adoptar estas tecnologías VR/AR sin problemas.



37. En la nota WP/131 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados a que reconozcan la tecnología VR como medio para adquirir la experiencia práctica básica requerida conforme a las especificaciones del Manual de instrucción (Doc 7192) de la OACI, Parte D-1 – (*Técnico de/mecánico de mantenimiento de aeronaves*), lo cual podría conducir a obtener un conocimiento eficaz y eficiente entre los titulares de licencias;
- b) instar a los Estados a que utilicen la tecnología VR para probar y demostrar la capacidad de desempeñar la función correspondiente a la licencia de ingeniería que se concederá;
- c) promulgar orientaciones dirigidas a los Estados para alentarlos a que incorporen la tecnología VR;
- d) alentar a los Estados de diseño a que participen para lograr la adopción de la tecnología VR ya que dichos métodos dependen en gran medida de los datos de los fabricantes de equipos originales (OEM); y
- e) exhortar a los Estados y a los OEM a que adopten la utilización de la tecnología de VR pertinente para los titulares de licencias de mantenimiento de aeronaves y de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad.

38. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/238 (*Integración de procesos de instrucción. Una nueva estrategia para mejorar la eficiencia del entrenamiento*) en la que se subraya que en el entorno dinámico de los múltiples proyectos de navegación aérea que están siendo implementados simultáneamente, la formación adecuada y el entrenamiento son elementos clave para reforzar la capacidad de los factores humanos y reducir la posibilidad de errores o desatenciones que resultan de la falta de conciencia acerca de la interrelación entre ciertos conceptos operacionales. En la nota se destaca el concepto de la integración de procesos de instrucción que prevean la realización de una evaluación de las necesidades de instrucción específicas en cada área y el desarrollo de currículos que establezcan claramente la relación entre las áreas.

39. En la nota WP/238 se invita a la Asamblea a:

- a) analizar y discutir el contenido de la nota;
- b) solicitar el acostumbrado apoyo de la oficina GAT para promover el concepto de la integración de los procesos de instrucción y otras estrategias dirigidas a lograr la integración y la efectividad;
- c) apoyar a los centros de instrucción en el desarrollo de estrategias integrales para enfrentar los desafíos de capacitación, brindándoles asistencia para la integración de los procesos de instrucción;
- d) empoderar a las autoridades locales para evaluar proyectos que se puedan implementar en el corto plazo, para coordinar adecuadamente con los departamentos de capacitación la preparación de entrenamientos que integren esta nueva visión; y
- e) incorporar cualquier otra acción recomendada.

40. La delegación del Camerún presenta la nota WP/477, Revisión núm.1 (*Cualificación como instructor en la esfera de la seguridad operacional de la aviación*), en la que se destaca que el procedimiento actual de cualificación como instructor de GAT limita la posibilidad de contar con un número suficiente de personal de instrucción con múltiples aptitudes para impartir diversos conjuntos de material didáctico, debido al tiempo y el costo que se requieren para su implementación. La nota recalca que a fin de que los institutos de instrucción puedan contar con instructores en la esfera de la seguridad operacional de la aviación, sería conveniente elaborar módulos de instrucción genéricos para cada área especializada de la seguridad operacional de la aviación como parte de la instrucción en el puesto de trabajo (OJT) de los instructores del TPP.

41. En la nota WP/477, Revisión núm.1, se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en el documento; y
- b) pedir que la OACI elabore cursos de instrucción genéricos acerca de cada área especializada de la seguridad operacional de la aviación para la OJT de los instructores en el marco del TPP.

### **Deliberaciones**

42. Con respecto a la nota WP/477, Revisión núm.1 (Camerún), C/GAT aclara que la GAT elabora cursos de instrucción para necesidades de instrucción específicas, teniendo en cuenta los problemas de rendimiento, el marco de competencias, y el público específico. Una vez desarrollan los cursos, se establecen los requisitos de cualificaciones para el personal de instrucción y se incluye la OJT en el proceso de cualificación. Recalca que este proceso garantiza la calidad de los cursos impartidos.

43. La delegación de los Estados Unidos indica que su Estado se opone a la medida propuesta en el apartado b) de la nota WP/477, Revisión núm.1. Si bien los Estados Unidos reconocen que el proceso mediante el cual las instructoras y los instructores deben presentar una solicitud individual a la OACI para cada curso que desean impartir resulta demorado, es necesario que cada instructora o instructor cumpla con requisitos de experiencia específicos para cada curso a fin de maximizar el aprendizaje. Eliminar dicho requisito podría reducir la posibilidad de que la experiencia coincida con los resultados. Los Estados Unidos se oponen a desarrollar cursos de instrucción genéricos para cada área especializada de seguridad operacional de la aviación para la capacitación en el trabajo (OJT) del personal de instrucción en el marco del TPP, y pide que cada instructora o instructor presente una solicitud según la práctica actual.

44. Con respecto a la nota WP/238 (República Dominicana), la delegación de los Estados Unidos señala que está de acuerdo con la necesidad de un enfoque más integrado y colaborativo para la instrucción y señala su interés en comprender aún más los conceptos descritos en la nota.

45. Expresando su apoyo por la nota WP/131 (Emiratos Árabes Unidos), la delegación de Rumania señala que, durante la reunión exploratoria sobre otorgamiento de licencias al personal e instrucción, celebrada en la Sede de la OACI del 8 al 12 de julio de 2019, se convino en que la OACI debería considerar establecer un Grupo Experto en Otorgamiento de Licencias e Instrucción al Personal (PTLP) para que se encargue del trabajo que resulte de las recomendaciones de la reunión exploratoria. Subraya que, si bien, es muy importante contar con la nueva oportunidad de instrucción del personal de mantenimiento de aeronaves descrita en la WP/131, es necesario prestar atención a los aspectos prácticos para los usuarios de la experiencia de aumentar el uso de la tecnología y ser conscientes de los límites del uso de la tecnología para la instrucción. Subraya, además, que la nueva tecnología debe poder respaldar todos los aspectos de la instrucción.

46. Las delegaciones de Nicaragua, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), Ecuador, Colombia y Cuba respaldan la nota WP/238 (República Dominicana). Al hacerlo, la delegación de Nicaragua afirma que la integración de los procesos de instrucción crearía capacidad y efectividad. La delegación del Uruguay recalca la necesidad de que los Estados ofrezcan al personal profesional de aviación la instrucción requerida a fin de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. Subraya la importancia de la conclusión presentada en el párrafo 3.3 de la nota, que indica que: “La aviación es un sistema cuyo éxito se sustenta en la relación armoniosa entre todos los subsistemas que la componen. De manera similar, debemos enfocarnos en lograr que las mejoras tecnológicas y procedimentales lleguen a los operadores de forma ordenada y coherente para que su aplicación alcance los resultados deseados considerando los Objetivos estratégicos de la organización y de la aviación como sistema Global”. La delegación de Cuba señala que, si bien, las acciones propuestas en la nota WP/328 podrían tener repercusiones financieras, serían útiles para mejorar el rendimiento de los titulares de licencias de mantenimiento de aeronaves.

47. Las delegaciones de Ecuador y Colombia expresan su apoyo a la intervención del C/GAT con respecto a la nota WP/477 Revisión núm.1 (Camerún). La delegación de Cuba enfatiza la importancia de desplegar los esfuerzos necesarios para reforzar la seguridad operacional de la aviación.

48. Al respaldar estas 3 notas, la delegación de Sudán del Sur reitera la importancia de proporcionar a los Estados, incluido el suyo, la tan necesaria instrucción en aviación y la creación de capacidad, de conformidad con la iniciativa NCLB de la OACI.

49. Al resumir las deliberaciones sobre **Competencias y desarrollo de instrucción**, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota del interés expresado en la inclusión de nuevas tecnologías y herramientas innovadoras para la instrucción en aviación a fin de mejorar el sistema de otorgamiento de licencias al personal. Con respecto a la nota WP/131 (Emiratos Árabes Unidos), el Comité Ejecutivo insta a los Estados miembros a reconocer la tecnología VR y les alienta a adoptar el uso de la tecnología de manera correspondiente con los requisitos para los titulares de licencias de mantenimiento de aeronaves y conforme a los requisitos de aeronavegabilidad. El Comité Ejecutivo subraya que, si bien dichas tecnologías constituyen un desarrollo positivo, es necesario realizar mayores estudios sobre su rentabilidad y disponibilidad. También requieren de armonización y normalización.

50. Con respecto a la nota WP/238 (República Dominicana), el Comité Ejecutivo toma nota de que se solicita a la OACI que promueva el concepto de integración de los procesos de instrucción y demás estrategias encaminadas a lograr la integración y la efectividad. Además, con respecto a la nota WP/477, Revisión núm.1 (Camerún), el Comité Ejecutivo respalda la postura expresada por el C/GAT (véase el párrafo 42).

### ***Cuestiones relacionadas con la navegación aérea y el transporte aéreo***

51. La delegación de Rumania presenta la nota WP/115 [*Diseño de una nueva estrategia para la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)*] presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL. Subraya que la aviación es crucial para la promoción de la conectividad mundial y para el apoyo de la economía y el desarrollo, así como para el crecimiento en todo el mundo. La comunidad internacional de la aviación reconoce, sin embargo, que hay una escasez de personal profesional capacitado en algunos sectores de la aviación y el problema podría empeorar con el tiempo si no se toman medidas. Por consiguiente, si bien, en la nota se reconoce plenamente el éxito de la iniciativa NGAP de la OACI en los últimos 10 años, se respalda la intención de la OACI de impartir un nuevo ímpetu a la iniciativa NGAP, mediante una estrategia nueva, ambiciosa y holística capaz de proporcionar herramientas efectivas para el manejo de la escasez prevista de profesionales de la aviación. Subraya que dicha estrategia debería basarse

en una evaluación completa basada en datos del problema en cuestión para posteriormente proponer una gama de mecanismos eficaces capaces de ayudar a los Estados en hacer que la profesión aeronáutica sea una elección atractiva de carrera para una amplia y diversa gama de profesionales, manteniendo al mismo tiempo una perspectiva mundial. La nota presenta algunas consideraciones y propuestas relativas a una nueva estrategia NGAP.

52. En la nota WP/115 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a todos los Estados miembros que faciliten la remoción de barreras al libre flujo transfronterizo de habilidades y capacidades aeronáuticas, mediante la normalización y armonización de cualificaciones, licencias y procedimientos administrativos;
- b) pedir a los Estados, organizaciones internacionales y regionales, sectores académicos y la industria que apoyen el programa NGAP, como uno de los elementos integrales de la creación de capacidad, proporcionando experiencia y orientación técnicas y recursos para contribuir al logro de los objetivos del programa;
- c) instruir al Consejo a que adopte una nueva estrategia sobre la NGAP para la OACI de carácter holístico, basada en datos y que tenga en cuenta los rápidos cambios tecnológicos;

Encargar a la Secretaria General que:

- d) evalúe e informe al Consejo, con arreglo a la estrategia sobre la NGAP, si el marco actual de la OACI, en particular el Anexo — Licencias al personal, proporciona oportunidades adecuadas y acceso no discriminatorio e imparcial al sector aeronáutico tanto para las mujeres como para los hombres;
- e) evalúe e informe al Consejo, con arreglo a la estrategia sobre la NGAP, si el marco actual de la OACI, en particular el Anexo 1, es eficaz en cuanto a proporcionar a las/los profesionales de la aviación las capacidades necesarias planteadas en el mercado actual y en el futuro; y
- f) asegure que toda la investigación y los datos recogidos en el contexto de la NGAP se compartan con los Estados contratantes de la OACI y las partes interesadas de la industria, y sean accesibles a todos éstos.

53. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/130 (*Normalización de instrucción en búsqueda y salvamento*), en la que se señala que algunos de los recientes accidentes de gran repercusión han destacado la necesidad de que exista una mayor interoperabilidad en las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR), con el objeto de contribuir a que las operaciones de salvamento sean oportunas y eficaces. En la nota se destaca que el Centro Nacional de Búsqueda de Salvamento (NSRC) de los Emiratos Árabes Unidos organizó un taller internacional sobre la normalización de la instrucción en búsqueda y salvamento que tuvo lugar los días 12 y 13 de junio de 2019, al que asistieron 55 representantes de entidades aeronáuticas y marítimas de Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Kuwait y Nueva Zelandia. El principal objetivo del taller fue identificar los actuales desafíos en materia de SAR y determinar si la normalización internacional de la instrucción y la certificación del personal SAR podían abordar tales desafíos. Se llegó a un consenso sobre al menos 5 puntos respecto a los cuales una normalización internacional de la instrucción en búsqueda y salvamento se presta para mejorar las operaciones de SAR.

54. En la nota WP/130 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del contenido de la nota de estudio;
- b) considerar otras cuestiones que puedan ser abordadas por la normalización internacional de la instrucción en búsqueda de salvamento; y
- c) solicitar a la Secretaria General que considere el concepto de un “Marco internacional de instrucción basada en competencias para las operaciones de búsqueda y salvamento” en cooperación con otros organismos como la organización Marítima internacional (OMI).

55. La delegación de Singapur presenta la nota WP/206 (*Generar competencias de aviación para el futuro*), copatrocinada por Fiji, Islas Marshall, Nauru, Nigeria, Macedonia del Norte, Palau y Reino Unido. En la nota se señala que con el patrocinio del programa NGAP de la OACI los Estados han participado en varias iniciativas para atraer, capacitar y retener a jóvenes profesionales en la industria de la aviación. La nota destaca la necesidad de reconocer los estilos de aprendizaje cambiantes de las nuevas generaciones de profesionales de la aviación, y de acoger tecnologías centradas en el alumnado, que abarquen métodos de instrucción que modifiquen la forma de instrucción centrada en el personal de instrucción a la forma de instrucción centrada en quienes reciben la instrucción. Se señala que se han realizado estudios que demuestran que las pedagogías centradas en el alumnado son más efectivas que las metodologías tradicionales centradas en quienes imparten la instrucción, tanto para las *juventudes mileniales* como para las *juventudes de la generación Z*, y que, si se aprovecha la tecnología de enseñanza indicada se podría brindar un apoyo efectivo a las pedagogías centradas en el alumnado. Señalando que la fuerza laboral compuesta por *juventudes mileniales* y de la *generación Z* está habituada y expuesta a la tecnología como su principal interfaz, la nota recalca que, a medida que avance la tecnología y sea más accesible y asequible, habrá beneficios para la industria de la aviación, pues se podrá contar con más instrumentos de instrucción que estén integrados a pedagogías centradas en el alumnado. Con el TPP, la OACI se ha motivado a proporcionar estas orientaciones a fin de ayudar a promover pedagogías centradas en la tecnología y en el alumnado para reforzar las competencias de aviación para el futuro.

56. En la nota de estudio WP/206 se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la necesidad de adoptar pedagogías centradas en el alumnado para mejorar la instrucción en competencias y dotar a la NGAP para satisfacer las necesidades de la aviación en el futuro; y
- b) pedir a la OACI que elabore orientaciones para seleccionar herramientas tecnológicas de capacitación que sirvan de apoyo a la instrucción basada en competencias, utilizando pedagogías centradas en el alumnado en el marco del Programa TPP de la OACI.

57. La delegación del Canadá presenta la nota WP/239 (*Medidas para solucionar la escasez de pilotos y pilotas profesionales de la aviación – Un enfoque global para un problema global*), en la que se presenta una breve reseña de la emergente escasez mundial de pilotas y pilotos profesionales de la aviación, y se exponen diversas iniciativas en curso de la OACI para solucionarla. En la nota se subraya que dicha escasez laboral afecta a toda la industria de la aviación internacional. Se destaca que es esencial para el mantenimiento de la seguridad operacional y la viabilidad de la aviación internacional contar con cuerpos bien instruidos y experimentados de profesionales comandantes, ingenieras/os, controladoras/res de tránsito aéreo, técnicas/os de mantenimiento, inspectoras/es de seguridad operacional y muchos más, y que por lo tanto se requiere de un esfuerzo colectivo, tanto a nivel local como a nivel mundial, a fin de poder vencer sus efectos crecientes. La nota recalca que, si no se tratan adecuadamente, dichas escaseces

de mano de obra podrían representar retos críticos para la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. El Canadá hace un llamamiento a todos los Estados miembros de la OACI para que trabajen con las partes interesadas clave, tanto a nivel nacional como internacional, para desarrollar enfoques para ayudar a aliviar la escasez mundial de personal y promover una mayor inclusión en toda la industria de la aviación internacional. Recalca que la colaboración entre los Estados, al compartir las mejores prácticas y lecciones extraídas, será esencial para enfrentar este desafío en el futuro.

58. En la nota WP/239 se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar las iniciativas de la OACI, entre ellas el programa NGAP, para incentivar a las futuras generaciones a desarrollar carreras en el ámbito de la aviación a fin de garantizar suficiente disponibilidad de profesionales de la aviación cualificados y competentes para operar, administrar y mantener el futuro sistema de transporte aéreo internacional; y
- b) instar a los Estados miembros de la OACI a colaborar mediante el intercambio de mejores prácticas y experiencias en torno a la implementación de sus propias políticas y normativas para abordar la escasez mundial de profesionales de la aviación y atenuar sus efectos de amplio alcance.

59. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/240 (*Implementación de gestión del cambio en el desarrollo de proyectos para los servicios de navegación aérea*), en la que se recomienda introducir capacitación sobre gestión del cambio, como parte de los procesos de implementación de los planes globales de la OACI y de los proyectos técnicos que requieren ser gestionados tomando en cuenta la reducción al mínimo, de los riesgos posibles en materia de seguridad operacional. La gestión del cambio se define como la aplicación de un marco proactivo que toma en consideración las necesidades de las personas que participan de un proceso de implementación o modificación o introducción de nuevas actividades, con estrategias que permitan que todas las partes afectadas participen activamente en la implementación. En la nota se subraya que el entrenamiento en gestión del cambio garantizaría una toma de decisiones en colaboración y una transición prudente, así como una fase de familiarización, y mejoraría el desarrollo y ejecución de proyectos técnicos de aviación.

60. En la nota WP/240 se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar el contenido de la nota, instando a los Estados para que implementen capacitación relacionada con la gestión del cambio y establezcan esto como una parte fundamental en la planificación y ejecución de sus proyectos;
- b) solicitar a los organismos de la OACI la elaboración de nuevas disposiciones y textos de orientación para asistir a los Estados en la creación de capacidad para la gestión del cambio;
- c) verificar proyectos vigentes y considerar la disposición de presupuestos especiales para incluir herramientas de gestión del cambio para lograr una implementación efectiva; y
- d) consolidar proyectos que contribuyan a mejorar la seguridad operacional mediante la toma de decisiones de manera colaborativa, y considerar la gestión del cambio como un prerrequisito para el éxito.

61. A continuación, la delegación de la República Dominicana, presenta la nota WP/444 (*Capacitación sobre gestión de la navegación basada en la performance*), en la que se indica que a fin de lograr un seguimiento efectivo de la implementación de la PBN es fundamental desarrollar e implementar un programa de capacitación que permita al personal gerencial de los servicios de navegación aérea adquirir los conocimientos y habilidades requeridos. En la nota se recalca que dicha capacitación en la gestión de PBN es un factor esencial para que dicho proceso ocurra de forma fluida y precisa, a fin de lograr un nivel aceptable de la seguridad operacional haciendo uso de las herramientas y procedimientos propuestos por la OACI. La capacitación en gestión de la PBN supone elaborar un currículo especial que establezca claramente el entendimiento de los nuevos conceptos en la PBN, no solamente en términos teóricos sino también prácticos. En la nota se destaca que la República Dominicana es el primer estado de habla hispana que desarrolla un paquete de instrucción normalizado para la implementación de la PBN para desarrollar el conocimiento y las cualificaciones requeridas.

62. En la nota WP/444 se invita a la Asamblea a:

- a) analizar y apoyar el contenido de la nota;
- b) recomendar a la Secretaría General la elaboración y promoción de textos de orientación sobre la gestión de la PBN;
- c) priorizar la capacitación en la gestión de la PBN como una herramienta de promoción y fortalecimiento de la seguridad operacional en los sistemas de navegación aérea a nivel mundial, garantizando así el seguimiento exitoso de la implementación de la PBN; y
- d) incluir la necesidad de capacitación en gestión de la PBN en los procesos relacionados con la gestión del cambio.

63. Se toma nota de que también se presentaron las siguientes notas de información: WP/408 (*Education and performance in aviation: Realizing and sustaining benefits* (Educación y rendimiento en la aviación: Consecución y mantenimiento de sus beneficios)), presentada por Hermes Air Transport Organisation; WP/497 [*Latest progress of China's Aviation Security Training* (Últimos avances de China en materia de instrucción en seguridad de la aviación)], presentada por la China; WP/512 [*Training on air transport economics and regulations* (Capacitación en aspectos económicos y reglamentación del transporte aéreo)], presentada por Bangladesh; y WP/565 [*Experimental drone builders and innovation labs in Rwanda* (Constructores de drones experimentales y laboratorios de innovación en Rwanda)], presentada por Rwanda.

## **Deliberaciones**

64. Las delegaciones de Colombia, Uruguay, Cuba, Venezuela (República Bolivariana de), Zambia y Eritrea expresan su apoyo a las 6 notas presentadas. Al hacerlo, la delegación de Colombia reafirmó el apoyo continuo de su Estado al programa NGAP de la OACI.

65. Respaldando la nota WP/206 (Singapur y copatrocinadores), la delegación de Italia recalca que atraer, capacitar y conservar a las personas de la nueva generación de profesionales de la aviación es una prioridad mundial para la aviación. Subraya que cuando más de la mitad de las personas jóvenes inscritas para programas de aviación no completan con éxito su capacitación, es necesario reformular el método de instrucción. Afirmando que la instrucción basada en competencias podría producir mejores resultados si se cambiara el énfasis para centrar la atención en el alumnado en lugar del personal de instrucción, la delegación de Italia alienta a la Asamblea a adoptar las propuestas en la nota, en particular, solicitar a la OACI que desarrolle directrices para seleccionar herramientas de instrucción tecnológica que apoyen la instrucción basada en competencias, empleando pedagogías centradas en el alumnado en el marco del TPP de la OACI.

66. Expresando su apoyo por la nota WP/239 (Canadá), la delegación de los Emiratos Árabes Unidos reitera la importancia de que los Estados colaboren mediante el intercambio de información extraídas con respecto a la implementación de sus propias políticas y legislación a fin de enfrentar la escasez mundial de profesionales de la aviación. Asimismo, respalda la WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL), enfatizando la necesidad de eliminar todo obstáculo a la instrucción y el empleo de profesionales jóvenes de la aviación para asegurar un brillante futuro al sector de la aviación.

67. La delegación de los Estados Unidos expresa su apoyo a las recomendaciones contenidas en la nota WP/115 acerca de una nueva estrategia NGAP que podría beneficiar el futuro de una aviación mundial con métodos y herramientas adaptados continuamente con base en análisis derivados de los datos. Asimismo, apoya las medidas propuestas en la nota WP/239 y afirma que los Estados Unidos apoyan la iniciativa de la OACI de promover carreras en la aviación ante las nuevas generaciones, como la del programa NGAP.

68. Destacando la exitosa implementación del programa NGAP por la OACI conjuntamente con la iniciativa NCLB, la delegación del Ecuador respalda las medidas propuestas en la nota WP/206 (Singapur y copatrocinadores), y subraya la necesidad de contar con herramientas tecnológicas adecuadas que apoyen la instrucción basada en competencias empleando pedagogías centradas en el alumnado en el marco del TPP de la OACI. Asimismo, apoya las medidas propuestas en la nota WP/444 (República Dominicana) relativas a la instrucción en gestión de la PBN.

69. Tomando nota de que las propuestas presentadas en las 6 notas son interesantes, la delegación de España subraya que el concepto de NGAP está estrechamente relacionado con las cuestiones de innovación en la aviación y con el incremento de la colaboración con la industria. Además, resulta una excelente oportunidad para conseguir la igualdad de género, con la que España está firmemente comprometida. Reconociendo que no se dispone de fondos suficientes en el presupuesto del programa regular de la OACI para el trienio 2020-2022 para ejecutar todas estas iniciativas, subraya que la NGAP es una cuestión para la cual los Estados miembros de la OACI y la industria de la aviación podrían unir esfuerzos a fin de contar con un programa consolidado en el que la participación sea voluntaria. La delegación de Zambia respalda estos comentarios.

70. La delegación de Nigeria apoya las notas WP/206 (Singapur y copatrocinadores) y WP/239 (Canadá), así como las notas WP/240 y WP/444 (República Dominicana).

71. La delegación de Nicaragua respalda las notas WP/239, WP/240 y WP/444, así como las notas WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL), en las que se pide a los Estados que, entre otras cosas, apoyen el programa NGAP de la OACI proporcionando experiencia técnica, orientación y recursos para contribuir al logro de los objetivos del programa.

72. La delegación de Suecia acoge con beneplácito la iniciativa NGAP como parte de una solución a la escasez de profesionales de la aviación con destrezas y cualificaciones adecuadas, así como el anuncio de la OACI, al final de 2018, de ampliar y reforzar el programa NGAP. Señalando que sigue existiendo la disparidad de géneros en ciertas profesiones de la aviación, en las que no hay una representación suficiente de la mujer, recalca que el programa NGAP podría promover una mayor participación de las mujeres en el sector de la aviación. La delegación de Suecia subraya que puesto que la mitad de la población mundial está compuesta de mujeres toda estrategia efectiva para solucionar la escasez mundial de profesionales de la aviación debe apuntar a incrementar su participación. Señala que la nota WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL), la cual apoya, subraya que una nueva estrategia de NGAP debería



desarrollar una gama de herramientas efectivas capaces de ayudar a los Estados a generar atractivo por las profesiones de la aviación, así como opciones de carrera atractivas y sin discriminaciones tanto para las mujeres, como para los hombres.

73. Las delegaciones de Cuba, Portugal, Australia y Eritrea apoyan esta intervención. Al hacerlo, la delegación de Cuba indica que en vista de que no existe actualmente una propuesta para enmendar el Anexo 1– *Licencias al personal* para reflejar los principios de la igualdad de género y la no discriminación en el sector de la aviación, está a favor de implementar dichos principios de manera efectiva en todas las políticas de transporte aéreo.

74. La delegación de Portugal recalca la importancia de invertir en la nueva generación de profesionales de la aviación y promover a la aviación en los centros educativos y la academia. Además, se debería alentar a los Estados miembros y las autoridades de aviación civil a que tomen medidas adecuadas para conservar a las/los profesionales de la aviación. Finalmente, aunque no menos importante, se debería alentar a todas las partes interesadas a incentivar la igualdad de género en el sector de la aviación.

75. La delegación de Australia expresa asimismo su apoyo al espíritu general de todas las notas presentadas, en particular, la nota WP/239 (Canadá). Subraya que es esencial invertir en la nueva generación de profesionales de la aviación para satisfacer las necesidades futuras de la aviación. Además, indica que tratar los retos que surgirán en las próximas décadas requiere comprometer al 100% de la posible fuerza laboral para que el sector de la aviación pueda alcanzar el 100% de su potencial.

76. Al expresar su apoyo por las notas WP/240 y WP/444 (República Dominicana), la delegación del Paraguay recalca la importancia de promover la instrucción en gestión del cambio y en gestión de la PBN para asegurar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. La delegación de Panamá también respalda esas dos notas, así como la nota WP/206 (Singapur y copatrocinadores). La delegación de México apoya las notas WP/240 y WP/444, así como la nota WP/239 (Canadá).

77. Respaldando las notas WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL) y la WP/206 (Singapur y copatrocinadores), la delegación del Canadá indica que su Estado ha apoyado desde hace largo tiempo el programa NGAP de la OACI y apoya plenamente las recomendaciones de las dos notas de estudio para incrementar su efectividad. El Canadá reconoce que la contratación, instrucción y retención del talento son factores clave para el tratamiento de la escasez emergente de personal en toda la aviación internacional.

78. Las delegaciones de la República de Corea y Polonia también expresan su apoyo por la nota WP/115. Al hacerlo, la delegación de Polonia reitera que es de importancia primordial desarrollar una nueva estrategia NGAP sólida, ambiciosa y holística capaz de proporcionar herramientas eficaces para tratar la escasez mundial prevista de profesionales de la aviación.

79. Las delegaciones de Turquía, República Dominicana y Sudán respaldan las notas WP/115, WP/206 (Singapur y copatrocinadores) y WP/239 (Canadá), esta última indicando su apoyo por la nota WP/134 (Emiratos Árabes Unidos). La delegación de la República Dominicana alaba la labor adelantada por el GAT y el Equipo especial sobre NGAP para desarrollar una estrategia de implementación de NGAP a escala mundial.

80. Al expresar pleno apoyo por la nota WP/206 (Singapur y copatrocinadores), la delegación de Myanmar recalca que a medida que avance la tecnología ésta será más accesible y asequible y sería útil que la industria de la aviación cuente con otras herramientas de instrucción y más equipos que, al integrarse con pedagogías centradas en el alumnado, como el aprendizaje combinado, que es una combinación del aprendizaje a distancia y el aprendizaje presencial, y de realidad virtual, facilitando un entorno de instrucción simulado. La delegación de San Vicente y las Granadinas comparte esta opinión.

81. La delegación de Omán respalda las notas WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL) y la nota WP/130 (Emiratos Árabes Unidos).

82. La delegación de Francia también expresa su apoyo por la nota WP/115. Con respecto a la nota WP/130, en la que se aboga por la normalización internacional de la instrucción en SAR, expresa preocupación con respecto a incluir un método recomendado al respecto en el Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*. La delegación de Francia recalca que cada Estado tiene la responsabilidad de proporcionar servicios SAR rápidos y efectivos en su territorio. Subraya que ya existen documentos útiles sobre operaciones SAR, como el *Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR)*, Volumen II – *Coordinación de las misiones*, publicado conjuntamente por la OACI y la OMI (véase Doc 9731, OACI) que se actualiza periódicamente. Además de dichos documentos, la delegación de Francia propone la implementación de una cooperación regional transfronteriza en materia de SAR y manifiesta la voluntad de su Estado de compartir sus experiencias en este ámbito.

83. Si bien respeta esta opinión, la delegación de Eritrea mantiene que ningún Estado podría, por cuenta propia, vencer las dificultades relacionadas con la prestación de servicios SAR y, por lo tanto, recomienda que se elabore un marco de instrucción internacional basado en competencias para SAR, en cooperación con otras entidades pertinentes como lo propone en los Emiratos Árabes Unidos en la nota WP/130.

84. La delegación de Trinidad y Tobago expresa apoyo por las notas WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC, y por EUROCONTROL), WP/206 (Singapur y copatrocinadores), WP/239 (Canadá), así como por las notas WP/240 y WP/444 (República Dominicana).

85. Recalcando que la instrucción en aviación no constituye un costo sino una inversión que ayuda a garantizar la seguridad operacional y protección de la aviación civil internacional, la delegación del Perú alienta a los Estados a compartir sus herramientas de instrucción con los demás. Recalca que el Perú está comprometido a compartir con otros Estados de la región sudamericana (SAM) la herramienta relacionada con la PBN que desarrolló en 2017 y que ha demostrado ser de gran valor para la optimización del uso del espacio aéreo disponible.

86. La persona observadora de la CANSO respalda la nota WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL), y manifiesta su apoyo al plan de la OACI de darle un nuevo ímpetu a la iniciativa NGAP mediante una nueva estrategia ambiciosa y holística capaz de proporcionar herramientas efectivas para el tratamiento de la escasez prevista de profesionales de la aviación. Recalca que el libre movimiento de destrezas en aviación a través de las fronteras mediante la normalización y reconocimiento mutuos de las cualificaciones, licencias y procedimientos administrativos es clave para posibilitar la retención de profesionales de la aviación competentes y calificados/as. La persona observadora de la CANSO subraya que también se debe dar énfasis a la colaboración regional puesto que la innovación, los nuevos participantes y los nuevos modelos de negocios en la aviación comercial, son aspectos importantes para incrementar las operaciones transfronterizas.

87. Apoyando también la nota WP/115, la persona observadora de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo subrayó que IFATCA ha apoyado firmemente al NGAP de la OACI desde que se estableció en 2009. Sin embargo, y fáctica desea recalcar que la armonización de las cualificaciones y licencias a nivel mundial sólo podría lograrse con un sistema de otorgamiento de licencias obligatorio sólido para todos los Estados miembros de la OACI, y que es esencial que se consiga y mantenga a escala mundial el mismo nivel estándar de competencias entre las personas

profesionales de la aviación, especialmente el personal de control de tránsito aéreo. Para tal efecto desde hace mucho se ha debido realizar una evaluación completa de las disposiciones del capítulo 4 del Anexo 1 – *Licencias al personal*. IFATCA acoge con beneplácito la reciente iniciativa del Grupo Especial sobre Otorgamiento de Licencias al Personal por medios electrónicos (EPL-TF) y reafirma su compromiso de seguir apoyando la labor de la OACI relativa a cuestiones de cualificaciones y otorgamiento de licencias.

88. La Secretaría General acoge con beneplácito los comentarios hechos con respecto al apoyo al programa NGAP de la OACI. Sin embargo, señala, que este no ha sido financiado por el presupuesto del Programa Regular de la organización para el trienio 2016-2019 y que los servicios proporcionados por la Secretaría para mejorar el programa NGAP, así como el programa de igualdad de género, se han financiado a través de economías y mejoramiento en la gestión. La Secretaría General espera con interés que los Estados miembros apoyen y mantengan el programa NGAP mediante contribuciones voluntarias al mismo. Por su parte, la Secretaría seguirá incrementando su eficiencia y eficacia a fin de hacer avanzar el Programa.

89. Además, la Secretaría General agradece a los Estados miembros su reconocimiento a los logros en el ámbito de la instrucción y creación de capacidad en aviación civil en el trienio en curso. Recalca que la Secretaría está comprometida a continuar la labor con los Estados miembros a fin de incrementar su capacidad para implementar de manera efectiva los SARPS, programas y políticas de la OACI. Recalca además que tanto el programa NGAP como el Programa de Instrucción en Aviación Civil son de importancia estratégica para el sector mundial de la aviación a fin de satisfacer las necesidades y expectativas de los Estados miembros en los próximos años teniendo en cuenta la duplicación prevista de volumen de tráfico para 2030.

90. La delegación de España subraya que el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 25 del orden del día debería enfatizar los comentarios de la Secretaría General relativos a la necesidad de que los Estados miembros realicen contribuciones voluntarias para apoyar y mantener el programa NGAP en vista de que no hay previsiones para ello en el presupuesto del Programa Regular de la Organización para el trienio 2020-2022. Recuerda que el mensaje del Consejo acerca del presupuesto (WP/34) indica que la brecha de financiamiento entre el plan de actividades deseado por la OACI, y el presupuesto del Programa Regular para el trienio 2020-2022, podría reducirse mediante la introducción de programas opcionales en los que podrían participar y a los que podrían contribuir los Estados miembros e incluso los integrantes de la industria de la aviación que estén interesados, aunque sin apuntar a la elaboración de SARPS, y cita el programa NGAP como ejemplo actual.

91. Resumiendo el debate sobre **cuestiones relacionadas con la navegación aérea y el transporte aéreo**, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota de las notas de estudio sobre el programa NGAP. Con respecto a la nota WP/115 (Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, otros Estados miembros de la CEAC, y EUROCONTROL), el Comité Ejecutivo expresa su respaldo al acceso no discriminatorio de mujeres y hombres a la industria de la aviación. Toma nota del amplio apoyo a las notas WP/115 y WP/239 (Canadá), que también apoyan las iniciativas de la OACI encaminadas a atraer, educar y conservar a la nueva generación de profesionales de la aviación. Señalando que la continuación del programa NGAP está supeditada a recibir apoyo adicional externo al presupuesto del Programa Regular para el trienio 2020-2022, el Comité Ejecutivo conviene en que se debe alentar a los Estados a efectuar contribuciones voluntarias de recursos extrapresupuestarios. Recomienda que el Consejo examine las propuestas del programa NGAP ampliadas relativas a las prioridades actuales financiadas a través del presupuesto del Programa Regular para 2020-2022, y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. Asimismo, con sujeción a las prioridades del presupuesto de 2020-2022, el Comité Ejecutivo recomienda que los Anexos, en particular, el Anexo 1 – *Licencias al personal*, se sometan a examen a fin de garantizar que abarcan adecuadamente las necesidades actuales y futuras con respecto a competencias y prevean el acceso no discriminatorio de mujeres y hombres a la industria de la aviación.

92. Con respecto a la nota WP/130 (Emiratos Árabes Unidos), el Comité Ejecutivo recomienda que el Consejo considere la elaboración de un marco internacional de instrucción basada en competencias para las operaciones de búsqueda y salvamento teniendo en cuenta las prioridades actuales financiadas a través del presupuesto del Programa Regular para 2020-2022, tomando nota de que la OACI determinaría el órgano adecuado para la elaboración de dicho marco.

93. Con respecto a WP/206 (Singapur y copatrocinadores), el Comité Ejecutivo reconoce la necesidad de adoptar pedagogías centradas en el alumnado para mejorar la instrucción basada en competencias y dotar al NGAP de lo necesario para satisfacer las necesidades de aviación del futuro, y pide que la OACI elabore directrices para la selección de herramientas de instrucción tecnológica en apoyo de la instrucción basada en competencias, empleando pedagogías centradas en el alumnado, de acuerdo con la metodología basada en competencias de la OACI. El Comité Ejecutivo señala que si bien, en la nota se recomienda la entidad que debería encargarse de dicho concepto (grupo conjunto OACI/OMI sobre SAR), la OACI determinaría al órgano adecuado para dicha tarea.

94. Con respecto a la nota WP/240 (República Dominicana), el Comité Ejecutivo toma nota del curso de instrucción de la OACI para personal directivo intermedio de las Administraciones de Aviación Civil, elaborado en colaboración con la China iniciado en 2018, y apoya la propuesta de seguir trabajando para enfrentar los retos de gestión del cambio.

95. Con respecto a la nota WP/444 (República Dominicana), el Comité Ejecutivo toma nota de la importancia de la instrucción en gestión de la PBN y apoya la elaboración de textos de orientación al respecto. Recomienda que el Consejo examine la propuesta relativa a las prioridades actuales financiadas a través del presupuesto del Programa Regular de 2020-2022.

#### **Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

96. El Comité Ejecutivo inicia la consideración de la cuestión 19 del orden del día. Las deliberaciones se centran en mejorar los métodos de trabajo de la OACI, con base en una nota de estudio principal presentada por el Consejo, WP/48 (*Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*) y un informe oral sobre el examen de la estructura actual de la Secretaría de la OACI, así como una nota conexa presentada por un Estado.

#### ***Mejoramiento de los métodos de trabajo de la OACI***

97. El jefe de Coordinación de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales (C/PRC) presenta la nota WP/48, mediante la cual el Consejo informa acerca de los logros clave y el progreso realizado por los órganos rectores y la Secretaría en el mejoramiento de la eficiencia y eficacia de la OACI en el trienio actual, a fin de cumplir con las necesidades de evolución de la Organización a fin de apoyar a los Estados miembros y a la comunidad de la aviación internacional. En la nota también se presentan las medidas en curso conexas, con el plan de actividades de la OACI, el presupuesto basado en resultados, y la Herramienta de Gestión Interna e Información (CMRT), entre otras, y se identifican medidas relativas a ulteriores mejoras previstas para el trienio 2020-2022. Además, en la nota se propone actualizar la Resolución de la Asamblea A31-2 sobre el acrecentamiento de la eficacia de la OACI.

98. En la nota WP/48 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los avances en el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la Organización;

- b) respaldar las medidas para incrementar las mejoras durante el trienio 2020 2022 conforme a lo identificado en la nota; y
- c) adoptar la propuesta de Resolución de la Asamblea: *Acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la OACI*, que figura en el Apéndice de la nota WP/48, la cual sustituiría la Resolución A31-2 de la Asamblea.

99. El jefe de la Oficina de Planificación Estratégica, Coordinación y Asociaciones (H/SPCP) presenta un informe oral sobre las iniciativas en curso llevadas a cabo por la OACI que podrían llevar a ajustes de la estructura actual de la Secretaría. Recuerda que la segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2) (Montreal, 29 y 30 de noviembre de 2018) recomendó que el Consejo tratara de garantizar la paridad entre la seguridad de la aviación y la seguridad operacional en la OACI y proporcionara orientaciones sobre la realización de un estudio de viabilidad con respecto a la posible creación de una Dirección de seguridad de la aviación y facilitación, teniendo en cuenta las sugerencias de los Estados y empleando un enfoque holístico para determinar opciones al respecto, ciñéndose a un presupuesto de crecimiento nominal nulo. El H/SPCP señala que, para hacer avanzar dicho trabajo, el Grupo sobre Ejecución, Estrategia y Planificación (ISPG) formó un subgrupo para que realizara un estudio de viabilidad, cuyos resultados se presentaron al Consejo en junio de 2019. El Consejo había decidido (C-DEC 217/17) que las recomendaciones de la HLCAS/2 no podían respaldarse de forma aislada y que era necesario examinar la estructura general de la Secretaría con el objetivo de determinar opciones para una posible reestructuración, teniendo en cuenta aspectos relacionados con la seguridad de la aviación y la facilitación, así como la cooperación técnica, a fin de maximizar la eficiencia y eficacia de la Organización. Por consiguiente, se estableció un grupo de trabajo al que se le encargó elaborar una hoja de ruta y opciones relativas a una posible reestructuración de la Organización, después de lo cual se llevaría a cabo un proceso de consulta con los Estados miembros mediante una comunicación a los Estados a fin de obtener sus opiniones. En vista de la amplitud de la tarea, es posible que el informe final del grupo de trabajo no se finalice sino hasta el 219º período de sesiones del Consejo en febrero/marzo de 2020. El Consejo convino en que las recomendaciones que supusieran un cambio fundamental de la naturaleza de la estructura actual de 5 direcciones de la Organización se someterían a consideración de la Asamblea.

100. El H/SPCP señala que, si bien esa labor está en curso, ya se han iniciado una serie de acciones para reforzar los ámbitos de seguridad de la aviación y facilitación en la OACI. En este sentido, destaca la creación de nuevos cargos específicos dedicados en la Sede de la OACI y las oficinas regionales, así como la conversión de puestos actuales de la Secretaría que serán financiados con el presupuesto del Programa Regular. El H/SPCP subrayó que estas acciones se han llevado a cabo a fin de elevar el perfil de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación y la facilitación.

101. La delegación de los Estados Unidos observa que esta ha sido una de las cuestiones más importantes previas a la Asamblea. A título de introducción de su presentación de la nota WP/423 (*Innovar en la OACI para responder más eficazmente a problemas emergentes, movilizar recursos y velar por que ningún país se quede atrás*) recuerda las grandes inversiones de los Estados Unidos en la OACI en los últimos 75 años, empezando con la organización de la conferencia diplomática en la que se adoptó el Convenio de Chicago en 1944, y donde surgió la principal fuente de contribuciones por cuotas y conocimientos y experiencia técnicos para la OACI. Señalando que hoy, 30 de septiembre, finaliza el ejercicio fiscal en los Estados Unidos, la delegación de los Estados Unidos anuncia que, a diferencia de la práctica habitual de pagar la mitad de su cuota para esta fecha, los Estados Unidos no pagarán dicha cuota y que, cualquier otra cuota establecida para la OACI está retenida hasta nueva orden. Recalca que los Estados Unidos han aportado mucho a la OACI para que la Organización proporcione beneficios al mundo y han visto muchos resultados significativos. Por su parte, los Estados Unidos tienen altas expectativas de la OACI, a saber: gestión con ética y eficiencia; gobernanza fiable y transparente; introducción de los conocimientos y experiencia técnicos necesarios para enfrentar cuestiones emergentes; uso sensato de las

cuotas de los Estados miembros, aspectos que convencerían a los socios externos de aplicar sus propios recursos a los objetivos estratégicos de la OACI; así como, rendición de cuentas por actuaciones y conductas. Subraya que por todo esto, la OACI podría convertirse, y debe convertirse en un modelo de excelencia en el sistema de las Naciones Unidas. Los Estados Unidos desean ver a una OACI perfeccionada, una en la que las mejores prácticas, la conducta ética, la transparencia, la fiabilidad, la eficiencia, y la obtención de resultados oportunos, constituyan procedimientos operacionales normalizados. La delegación de los Estados Unidos subraya que los sistemas de seguridad operacional y protección de la aviación dependen de la aplicación de estos principios, como lo es la credibilidad de la OACI y su capacidad de cumplirle a los Estados miembros.

102. El jefe de la SPCP señala que, mientras está en marcha el trabajo, se han iniciado una serie de acciones para reforzar la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación y la facilitación. A ese respecto, destaca la creación de nuevos puestos de plantilla en la sede de la OACI y las oficinas regionales y la conversión de puestos existentes en la Secretaría, que se financiarán con cargo al presupuesto del Programa Regular. Asimismo, hace hincapié en que estas acciones se han llevado a cabo para realzar el perfil de la OACI en la esfera de la seguridad de la aviación y la facilitación.

103. La delegación de los Estados Unidos observa que esta es una de las cuestiones más importantes que tiene ante sí la Asamblea. Inicia su presentación de la nota WP/423 (Innovar en la OACI para responder más eficazmente a problemas emergentes, movilizar recursos y velar por que ningún país se quede atrás) recordando las grandes inversiones que los Estados Unidos han hecho en la OACI en los últimos 75 años, que van desde organizar la conferencia diplomática en la que se adoptó el Convenio de Chicago en 1944 a ser la fuente principal de las contribuciones fijadas y conocimientos técnicos especializados de la OACI. Observando que el 30 de septiembre es cuando finaliza el ejercicio económico de los Estados Unidos, la delegación de ese país anuncia que, en lugar de seguir su práctica habitual de pagar la mitad de su contribución fijada en esa fecha, los Estados Unidos no van a pagar esa contribución y que todas las demás contribuciones fijadas a la OACI se retienen hasta nuevo aviso. Hace hincapié en que los Estados Unidos han dado mucho a la OACI a fin de que la Organización pueda ser beneficiosa para el mundo y que han visto muchos resultados importantes. A su vez, los Estados Unidos esperan mucho de la OACI: una gestión ética y eficiente; una gobernanza transparente y fiable; la introducción de los conocimientos técnicos especializados necesarios para dar respuesta a las cuestiones emergentes; un uso juicioso de las contribuciones fijadas de los Estados miembros, que convenza a los asociados externos de dedicar sus propios recursos a los objetivos estratégicos de la OACI; y la rendición de cuentas en lo que se refiere al rendimiento y la conducta. Subraya que, en todos esos aspectos, la OACI podría ser, y debe ser, un referente de excelencia en el sistema de las Naciones Unidas. Las Naciones Unidas desean ver una OACI mejor, en la que las mejores prácticas, la conducta ética, la transparencia, la fiabilidad, la eficiencia y los resultados oportunos sean procedimientos operaciones normalizados. La delegación de los Estados Unidos subraya que los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación dependen de estos principios, al igual que la credibilidad de la OACI y su capacidad de servir a los Estados miembros.

104. La delegación de los Estados Unidos hace hincapié en que la nota WP/423 se ofrece con un espíritu de cooperación constructivo y optimista. Se invita a los Estados miembros a sumarse a los Estados Unidos en un esfuerzo por modernizar la OACI y mejorar la implementación a escala mundial. Comienza con la señal clara y convincente que ha enviado la presente Asamblea al Consejo y a la Secretaría sobre los logros que deben alcanzarse en el trienio entrante. La delegación de los Estados Unidos subraya que la OACI podría ser mejor o, de lo contrario, podría quedarse atrás. Los Estados agradecen esta oportunidad de esbozar, en la nota WP/423, una visión positiva de la OACI para el siglo XXI.

105. En la nota WP/423 se invita a la Asamblea a:

- a) considerar la propuesta que figura en la parte 3 de la nota destinada a modernizar la gestión y vigilancia de la OACI; y
- b) adoptar el proyecto de Resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota.

106. En respuesta, el jefe de la SPCP subraya que la Secretaría ha alcanzado grandes progresos durante el trienio actual en el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia y la transparencia de la Organización y está decidida a hacer nuevas mejoras en ese sentido y proseguirá esos esfuerzos. En ese contexto, destaca que las propuestas de resoluciones actualizadas de la Asamblea —Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI y Movilización de recursos—, presentadas en las notas WP/48 y WP/50 respectivamente, y la aprobación del Consejo de un Marco de Ética de la OACI revisado en 2018 y una nueva política de protección contra represalias en 2019. El jefe de la SPCP señala también que la Secretaría pronto pondrá en marcha un marco de asociación y una plataforma de movilización de recursos, que son esenciales para apoyar la gestión eficiente y efectiva de las asociaciones y los recursos voluntarios.

107. El presidente del Comité Ejecutivo observa que la Secretaría ha proporcionado algunas aclaraciones importantes en cuanto a las resoluciones vigentes de la Asamblea, que abordan algunos de los puntos planteados en la nota WP/423. Señala además que, puesto que la resolución de la Asamblea propuesta en la nota WP/423 ya está abarcada por esas resoluciones y las políticas conexas de la OACI, podría no ser necesaria esa nueva resolución. El presidente indica, no obstante, que sería importante que el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 19 del orden del día refleje los puntos planteados en la nota WP/423. Subraya que el Consejo ha celebrado discusiones previamente, y seguirá haciéndolo, sobre una serie de cuestiones relacionadas con políticas planteadas en la nota WP/423 y que esas cuestiones deberían seguir tratándose al nivel del Consejo.

## **Deliberaciones**

108. Si bien expresa su apoyo a la nota WP/48 (Consejo), la delegación de Egipto hace hincapié en la necesidad de que personas expertas lleven a cabo un estudio exhaustivo de la posible reestructuración de la Secretaría, incluida la posible formación de una Dirección de Seguridad de la Aviación y Facilitación, recomendada por la HLCAS/2. La delegación subraya que debería prestarse la debida consideración a toda propuesta de reestructuración, la cual debería hacerse de tal manera que no altere la administración del trabajo relacionado. Con respecto a la nota WP/423 (Estados Unidos), la delegación de Egipto alaba los esfuerzos realizados por el Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, y la Secretaria General, Dra. Fang Liu, a lo largo del trienio actual para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI, que han resultado en la mejora de los métodos de trabajo. Señalando que esto último, a su vez, ha aumentado el nivel de transparencia y la credibilidad de la Organización, pide al Presidente del Consejo y la Secretaria General que prosigan esos esfuerzos en el próximo trienio con el fin de mejorar todavía más la aviación civil internacional.

109. La delegación de Sudáfrica indica que su Estado hace suya la nota WP/48 (Consejo), incluida la aclaración del jefe de la SPCP relativa al establecimiento de un grupo de trabajo encargado de elaborar una hoja de ruta y opciones con respecto a la posible reestructuración de la Organización y el ulterior proceso de consulta con los Estados miembros. Sudáfrica también apoya los principios contenidos en la propuesta de resolución actualizada de la Asamblea —Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI—, que figuran en apéndice a la nota. En consonancia con la declaración de carácter general presentada por su ministro de Transporte durante la tercera sesión plenaria (P/3), celebrada el 25 de septiembre de 2019, en la que manifiesta su confianza en el Presidente del Consejo, así como en la Secretaría bajo el liderazgo de la Secretaria General, Sudáfrica agradece y reconoce las medidas tomadas a

lo largo del trienio para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI. Insta a la Secretaría a que, como corresponde a una Organización en pleno crecimiento y evolución, y de carácter dinámico, implemente medidas adicionales destinadas a mejorar los sistemas y procesos que garantizarían que la OACI siga siendo una Organización resiliente y activa. El mundo depende de que la OACI siga realizando su buena labor. Sudáfrica considera que las medidas adicionales propuestas en la nota WP/48 para mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización son fundamentales y espera con interés recibir un informe sobre su implementación en la próxima Asamblea. Con respecto a la nota WP/423 (Estados Unidos), Sudáfrica pide a la Secretaría que considere los útiles elementos que contiene parte del programa de trabajo de la Organización para el siguiente trienio.

110. Manifestando su pleno apoyo a la nota WP/48, la delegación de Nigeria hace suyos los comentarios formulados por la delegación de Egipto acerca de la necesidad de que personas expertas realicen un estudio exhaustivo de la posible reestructuración de la Organización. Asimismo, manifiesta un apoyo absoluto a los comentarios del jefe de la SPCP sobre las cuestiones planteadas en la nota WP/423 (Estados Unidos). La delegación de Nigeria hace hincapié en que el Consejo ya se está ocupando de todas estas cuestiones, conjuntamente con la Secretaria General y la Secretaría, y que no hace falta una Resolución de la Asamblea al respecto, como se propone en esa nota. Recordando la declaración de carácter general presentada por el ministro de Transporte de Nigeria durante la tercera sesión plenaria (P/3) mencionada, reitera que su Estado tiene plena confianza y apoya totalmente el liderazgo del Presidente del Consejo y de la Secretaria General.

111. La delegación de la Arabia Saudita toma nota de que su Estado agradece la ingente labor que han llevado a cabo los órganos rectores y la Secretaría en los últimos tres años para acrecentar la eficiencia y eficacia de la Organización y apoya por tanto la nota WP/48 (Consejo). La Arabia Saudita también hace suya la nota WP/423 (Estados Unidos) ya que apoya, entre otras cosas, la transparencia para la inclusión y una mejor toma de decisiones; el recurso a las asociaciones para un futuro mejor; y la utilización de todos los recursos disponibles para el mayor beneficio de los Estados miembro y el sector de la aviación de una manera eficaz en función de los costos.

112. La delegación de Irlanda indica que su Estado también hace suya la nota WP/423, incluido el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en apéndice a la misma, ya que considera que en un mundo en constante transformación, la OACI, como organización, también debe estar abierta al cambio. Irlanda apoya la propuesta de los Estados Unidos de establecer asociaciones nuevas o reforzadas con la industria. Coincide en que la OACI debería considerar de qué manera sus asociados de la industria podrían apoyar la labor que realiza, aportando sus recursos y conocimientos especializados a unas iniciativas de cooperación bien definidas. Irlanda también apoya la propuesta de los Estados Unidos relativa a la transparencia. Considera que es una oportunidad para que la OACI dé a conocer mejor la importante labor que ha realizado y que una forma de hacer eso es aumentar el acceso a los registros de decisiones de la Organización. Señalando que el Consejo ha tomado importantes medidas durante el trienio actual para desarrollar el *Marco de Ética* de la OACI y adoptar una política de protección contra represalias y que se está realizando esa misma labor respecto de la primera Estrategia de la gente de la OACI, Irlanda hace hincapié en que debería continuar esa labor encaminada a crear un entorno de trabajo positivo y debería apoyarse y reforzarse. Irlanda también apoya la petición de los Estados Unidos al Consejo y a la Secretaria General de que tome medidas concretas durante el próximo trienio en cada una de las esferas abarcadas por la nota WP/423, incluida la Resolución de la Asamblea que figura en apéndice a la misma.



113. La delegación del Japón expresa el apoyo de su Estado a la nota WP/423, así como a los comentarios formulados al respecto por las delegaciones de la Arabia Saudita e Irlanda. El Japón reconoce que la buena gobernanza es indispensable, en particular por lo que se refiere a la cuestión de acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI con el fin de garantizar la independencia y la neutralidad en la adopción de las medidas necesarias. En cuanto tercer contribuyente financiero a la OACI, el Japón considera que las medidas propuestas en la nota WP/423 permitirán que la Organización mejore considerablemente su gestión y garantice la transparencia para una mejor adopción de decisiones.

114. La delegación de los Países Bajos subraya que su Estado concede una importancia primordial al respeto de los principios básicos de la buena gobernanza, como se destaca en la declaración de carácter general presentada por su ministro de Infraestructura y Gestión de los Recursos Hídricos en la tercera sesión plenaria (P/3). Los Países Bajos son de la opinión de que la nota WP/423 (Estados Unidos) contiene muchas ideas que se merecen un examen más a fondo y medidas de seguimiento durante el próximo trienio. Si bien reconocen que no será una tarea fácil hacer frente a todos los desafíos y atender a las nuevas prioridades, dados los recursos limitados y las limitaciones presupuestarias de la Organización, los Países Bajos consideran que es necesario esforzarse para conseguirlo. Hacen hincapié en que, para que la OACI se desempeñe de la mejor manera posible, es necesario contar con la máxima transparencia en su proceso de adopción de decisiones. Consideran además que un enfoque inclusivo, que conlleve el fortalecimiento de las asociaciones con las partes interesadas, una sólida gestión financiera y una cultura de justicia en el lugar de trabajo contribuirá a mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI. Los Países Bajos creen firmemente en la importancia del respeto mutuo y de la cooperación para garantizar un futuro brillante a la OACI y, por ese motivo, piden a las personas dirigentes de la OACI y a todos los Estados miembros que aúnen fuerzas para conseguir que la estructura de la Organización y su Marco de Ética se adecúen a sus objetivos. Reconociendo que cambiar la cultura de una organización no es una tarea fácil, los Países Bajos subrayan la necesidad de hacerlo juntos, de manera gradual, para garantizar que la OACI muestre visión, valentía y liderazgo en el presente y que está preparada para hacer frente a los grandes retos de la aviación en el futuro.

115. La delegación de Alemania manifiesta su pleno apoyo a la nota WP/423 (Estados Unidos) y, en particular, a todas las medidas propuestas en la parte 3 de la nota para modernizar la gestión y vigilancia de la OACI. Hace hincapié en que la OACI debe demostrar que ha suministrado los resultados que necesitan los Estados miembros de manera mucho más oportuna y utilizando todos los recursos disponibles con el fin de obtener el mayor beneficio para los Estados miembros y el sector de la aviación de una manera eficaz en función de los costos.

116. La delegación de Singapur subraya que su Estado defiende firmemente la importancia de los principios de buena gobernanza y cree que la buena gobernanza sustenta la eficacia de cualquier organización, no siendo la OACI una excepción a la regla. Observa que en la resolución de la Asamblea propuesta por los Estados Unidos (WP/423) se enuncian varios principios importantes de transparencia, mejora del entorno del lugar de trabajo, desarrollo de asociaciones innovadoras con la industria, aumento de la eficacia de la organización, búsqueda de consenso y ampliación de los recursos, que constituyen también la base de la nota WP/48 (Consejo). Si bien Singapur apoya plenamente estos principios, reconoce que la OACI es una organización compleja y que habrá que examinar atentamente la forma de traducir esos principios en políticas y medidas y cómo deben implementarse para garantizar que den los mejores resultados posibles en términos de una cultura de justicia, equidad, eficiencia y eficacia. Será preciso que el Consejo y la Secretaría hagan un seguimiento juntos de esta cuestión con el fin de establecer todos sus detalles.

117. La delegación de la Federación de Rusia expresa su apoyo a la nota WP/48 (Consejo). Al agradecer a los Estados Unidos que hayan presentado la nota WP/423, recalca que a la Federación de Rusia tiene interés en que la OACI sea más eficaz y eficiente. Asimismo, está interesada en garantizar que la OACI siga siendo una organización técnica y no se convierta en un foro de debate de cuestiones políticas. Al mismo tiempo, la Federación de Rusia considera que es esencial prestar la debida atención a la ampliación del acceso a la información relevante de la OACI, según se propone en el párrafo 3.1 a) de la nota WP/423. No obstante, está de acuerdo en que debe seguir protegiéndose la información relacionada con la seguridad y la propiedad industrial patentada. Asimismo, apoya la propuesta formulada en el párrafo 3.1 b) relativa a la promoción de un lugar de trabajo seguro, saludable, ético y amistoso, en el que se valore la diversidad cultural y de género, y que esté libre de maltrato, acoso, represalias y corrupción. Manifiesta su confianza en que, bajo el liderazgo del Presidente del Consejo y la Secretaria General, seguirá habiendo un entorno de trabajo saludable, que facilite la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI.

118. La delegación de la Federación de Rusia señala a la atención el párrafo 3.1 d) de la nota WP/423 e indica que su Estado no está de acuerdo con la propuesta de los Estados Unidos de que la OACI invite a la Red de Evaluación del Desempeño de las Organizaciones Multilaterales (MOPAN) a realizar una evaluación independiente de su eficacia institucional en 2021. Teniendo en cuenta la sesión informativa oficiosa que dio el Consejo sobre la MOPAN el 6 de junio de 2019, la Federación de Rusia estima que es prematuro tomar ninguna decisión relativa a la utilización de los servicios de la MOPAN.

119. La delegación de Indonesia expresa su total apoyo a la nota WP/48 (Consejo) y, en particular, a las medidas propuestas para mejorar todavía más la eficiencia y eficacia de la OACI en el próximo trienio, así como la propuesta de resolución actualizada de la Asamblea que figura en apéndice a la nota.

120. La delegación de Rumania elogia el enfoque general de ambas notas hacia el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI con el fin de garantizar el logro de todos los resultados deseados en el próximo trienio. Alaba los esfuerzos realizados y los resultados conseguidos por la Secretaría bajo la dirección de la Secretaria General con el fin de mejorar la eficiencia, eficacia y transparencia de la OACI y de modernizar su gestión y actividades programáticas, según se expone en la nota WP/48, y manifiesta que confía en sus esfuerzos constantes en esos ámbitos para el beneficio de los Estados miembros y otras partes interesadas. La delegación expresa su agradecimiento, en particular, al proceso de revisión que se va a emprender, con un análisis de costo-beneficio y de carencias, con el fin de elaborar una propuesta con incidencias de costos de un sistema de gestión financiera (véase el párrafo 3.6). Refiriéndose a la nota WP/423, toma nota de las recomendaciones de los Estados Unidos, que hacen hincapié en la importancia del compromiso de la OACI con un programa de reforma financiera y de gestión, que garantizará el uso óptimo de los fondos de la OACI, con un enfoque prioritario en la misión central y los objetivos estratégicos de la Organización.

121. La delegación del Canadá subraya que su Estado toma las cuestiones de gobernanza, transparencia y ética muy en serio, tanto en la OACI como en el sistema de las Naciones Unidas en su conjunto. Recuerda el discurso pronunciado por el viceministro de Transporte del Canadá durante la primera sesión plenaria (P/1) el 24 de septiembre de 2019, durante el cual destacó el valor que el Canadá concede a la colaboración internacional y la importancia que le otorga al foro mundial para la aviación civil internacional que brinda la OACI a ese respecto. La delegación hace hincapié en que la OACI debe funcionar correctamente para poder prestar servicios de importancia mundial, a saber, unos viajes aéreos seguros, protegidos, eficientes y sostenibles para todos sus Estados miembros. Se trata de algo esencial para garantizar que la OACI sigue manteniendo su relevancia. Como Estado miembro del Consejo, el Canadá apoya todos los esfuerzos que despliega la OACI para mejorar sus prácticas operativas, adoptando mejores prácticas de las organizaciones internacionales como se sugiere en la nota WP/423, pero considera que es necesario hacer más. Por consiguiente, el Canadá apoya totalmente la nota WP/423 por considerarla una camino constructivo y positivo hacia delante. Asimismo, apoya el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en apéndice a la misma.

122. Refiriéndose a la nota WP/48 (Consejo), la delegación de Chile reconoce los esfuerzos realizados por la Secretaría y el Consejo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI, incluida la implementación de una gestión basada en los resultados. Además, manifiesta su apoyo a las medidas propuestas en la nota WP/423 (Estados Unidos), que considera razonables y en consonancia con la evolución más reciente de la aviación civil internacional, en particular, la duplicación prevista del volumen del tránsito aéreo para 2030 y las innovaciones que están teniendo lugar en la industria de la aviación en todo el mundo. La delegación de Chile subraya que las medidas propuestas también reflejan los principios generales de transparencia, igualdad de oportunidades y responsabilidad mutua, que fomentan un ambiente positivo de trabajo, así como la eficiencia y eficacia, especialmente en la aplicación de nuevas tecnologías y, de ese modo, facilitan la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI. Si bien está de acuerdo con la propuesta formulada en el párrafo 3.1 c) de la nota, según la cual la OACI debería establecer asociaciones innovadoras con las partes interesadas al objeto de colaborar más estrechamente con respecto a problemas de aviación existentes y emergentes, hace hincapié en la necesidad de realizar un análisis en profundidad de la función del sector privado en esas asociaciones con el fin de evitar conflictos de intereses. La delegación de Chile reitera que las asociaciones deberían definirse claramente, con objetivos y resultados específicos, que deberían darse a conocer a las partes interesadas con la suficiente antelación.

123. Haciendo suya la nota WP/48 (Consejo), la delegación de Argelia manifiesta su firme apoyo a la labor realizada por la Secretaría y el Consejo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI durante el presente trienio y expresa su plena confianza en sus esfuerzos constantes en esa dirección. En ese contexto, la delegación alienta la reestructuración de la Organización con el fin de mejorarla en un futuro cercano. Además, la delegación da las gracias a los Estados Unidos por haber presentado la nota WP/423.

124. La delegación de China recalca que, en cuanto segundo contribuyente al presupuesto del Programa Regular de la OACI, su Estado siempre ha apoyado y promovido activamente a la OACI en la labor de acrecentamiento de su eficiencia y eficacia. China agradece en grado sumo los esfuerzos que la OACI ha venido realizando en ese sentido a lo largo de los últimos tres años y alaba a la Secretaria General por liderar la labor de la Secretaría de modernización de la gestión de la OACI con el fin de aumentar así su capacidad y transparencia, así como su eficiencia y eficacia. China tiene plena confianza en que la Secretaria General y el Presidente del Consejo seguirán guiando a la Secretaría a medida que avanza en su empeño actual por modernizar la gestión de la Organización en el próximo trienio. Por estos motivos, China apoya la nota WP/48 (Consejo) y el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en apéndice a la misma.

125. Señalando a la atención la nota WP/423 (Estados Unidos), la delegación de China observa que los principios enunciados en la misma ya están plasmados en la nota WP/48. 1. Toma nota asimismo de que las medidas propuestas por los Estados Unidos, —tales como demostrar que la OACI utiliza todos los recursos disponibles de manera eficaz en función de los costos, actualizar la política de protección contra represalias e invitar a la MOPAN a realizar una evaluación independiente de la eficacia institucional de la OACI en 2021—, han sido debatidas en el Consejo en numerosas ocasiones, aunque sin alcanzar un consenso. Además, algunos elementos de la nota WP/423 no están bien equilibrados. Citando como ejemplo la propuesta de establecer nuevas asociaciones innovadoras con las partes interesadas, la delegación de China hace hincapié en la necesidad de considerar cómo evitar eficazmente los conflictos de intereses. Asimismo, es necesario asegurarse de que las políticas existentes y el proceso de adopción de decisiones de la OACI, que están impulsados por sus Estados miembros, no se vean afectados negativamente. Así pues, China considera necesario que el Consejo estudie estas cuestiones específicas más en detalle con vistas a tomar una decisión basada en el consenso. China respalda la intervención del presidente relativa a la nota WP/423 (véase el párrafo 105 anterior).

126. La delegación de Túnez presta su pleno apoyo a la nota WP/48 (Consejo). Alaba la función de liderazgo desempeñada por la OACI en la implementación de sus cinco objetivos estratégicos y su Iniciativa NCLB, que aporta un valioso apoyo a los Estados miembros, en beneficio de la aviación civil internacional.

127. Haciendo suya también la nota WP/48, la delegación de Cabo Verde elogia las iniciativas emprendidas durante los tres últimos años para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI, y hace hincapié en la necesidad de que prosigan en el próximo trienio, en particular, la Iniciativa NCLB. Subrayando la necesidad de otorgar un trato preferencial a los países en desarrollo, y en especial a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), la delegación recuerda que, durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 20 del orden del día (EX/2), el Presidente del Consejo subrayó que las lecciones aprendidas del análisis de las necesidades de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (WP/47) deberían aplicarse, en la medida de lo posible, a otros grupos de Estados insulares, como los del Caribe y del océano Índico. La delegación de Cabo Verde alienta a la OACI a promover herramientas y procedimientos para mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización y, en particular, la de sus programas de auditoría, también en este caso concediendo un trato preferencial a los países en desarrollo. Asimismo, subraya la necesidad de dar amplia difusión a la información sobre los resultados positivos conseguidos gracias a los diversos programas y actividades de la OACI con el fin de mantener la prestigiosa reputación de la Organización. Además, la delegación de Cabo Verde pone de relieve la necesidad de tener siempre presente el principio del multilingüismo. Con respecto a la nota WP/423 (Estados Unidos), reconoce los principios enunciados en la misma. En lo tocante al párrafo 3.1 d) y a la posible reestructuración de la Organización, la delegación de Cabo Verde reitera la necesidad de realizar un estudio detenido de la situación actual para tener una perspectiva holística y evitar que se aparte a determinadas esferas de la aviación en beneficio de otras. Recalca la necesidad de retener todos los programas y actividades relevantes de la OACI.

128. Expresando su apoyo a la nota WP/48 y al enfoque general enunciado en la nota WP/423, la delegación de la Argentina destaca que las dos notas son complementarias: En la nota WP/48 se resumen los importantes progresos que se han realizado en los últimos tres años para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI y la labor que se seguirá llevando a cabo en el próximo trienio, y en la nota WP/423 se proponen varias medidas que van en el mismo sentido que las que se están aplicando actualmente y que deberían considerar la Secretaría General y el Consejo.

129. Dando las gracias a los Estados Unidos por presentar la nota WP/423, la delegación de Grecia resalta ciertos puntos relativos a la eficiencia y eficacia, que constituyen un pilar fundamental para los logros de cualquier organización internacional y que son objeto de un debate constante, como son: abordar adecuadamente cuestiones transversales, evitando a la vez la duplicación de esfuerzos, facilitar la cooperación y coordinación internacionales, e incrementar el flujo de información con el fin de poder dar respuesta a desafíos nuevos y emergentes de un modo más oportuno. La delegación subraya que, en el contexto de la dinámica social actual, inevitablemente se espera que el entorno laboral se adhiera a los más altos estándares e implemente marcos sólidos con el fin de atraer y retener una fuerza laboral altamente cualificada. La delegación de Grecia hace hincapié en que la mejor forma de lograr la eficiencia y eficacia sería mediante autoevaluaciones regulares y la adaptación, así como mediante la adopción de las mejores prácticas. Observando que siempre hay margen para mejorar, señala que la OACI podría apoyarse en la asistencia y la activa cooperación de sus Estados miembros para conseguir los mejores resultados posibles. Recordando que Grecia participó en calidad de observador en el Consejo durante muchos años y que ha seguido su importante labor, la delegación señala que Grecia aspira a ser elegido Estado miembro del Consejo en la presente Asamblea, lo que entraña, entre otras responsabilidades, el compromiso de contribuir a los esfuerzos que se están llevando a cabo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI.

130. Expresando su pleno apoyo a la nota WP/423, la delegación de Finlandia pone de relieve la importancia de modernizar la gestión de la OACI ya que la industria de la aviación se está volviendo cada vez más dinámica y es necesario que la OACI tenga la consiguiente capacidad de reacción. La delegación de Noruega está de acuerdo con esta opinión y hace suyas las observaciones formuladas por la delegación de Irlanda en el mismo sentido.

131. La delegación de Italia subraya los logros notificados en la nota WP/48 (Consejo) relativos al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la Organización y toma nota, con agradecimiento, de la cláusula dispositiva 4 del proyecto de Resolución actualizada de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota, en la que se encarga al Consejo que: “a) siga simplificando los métodos de trabajo y procedimientos de la Asamblea con miras a alcanzar una mayor transparencia y eficiencia; b) lleve a cabo un examen intensivo de los procesos de toma de decisiones, métodos de trabajo y procedimientos del Consejo y sus órganos subordinados con miras a agilizar las tareas, delegar poderes y mejorar la relación costo-eficacia en la Organización; y c) se cerciore de que el mecanismo de supervisión sea eficiente y con un procedimiento independiente para informar al Consejo, a fin de dotar a los programas de eficacia, transparencia y rendición de cuentas”. Manifiesta también su apoyo a la nota WP/423 (Estados Unidos), en la que se describen las medidas necesarias para modernizar la gestión y vigilancia de la OACI con el fin de seguir el paso de la rápida evolución del sector de la aviación y de mantener normas internacionales de alto nivel. Manifestando su acuerdo con la delegación de la Argentina en cuanto a que la nota WP/423 complementa la nota WP/48 y no constituye una alternativa a esa nota, la delegación de Italia apoya los principios enunciados en el proyecto de Resolución actualizada de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota WP/423 y las medidas concretas que se pide al Consejo y a la Secretaría General que implementen durante los tres próximos años, entre ellas: aumentar la transparencia y el acceso a la información sobre las actividades, políticas y el desempeño de la OACI; mejorar el ambiente de trabajo y forjar asociaciones nuevas e innovadoras con partes interesadas externas dentro de unos marcos claros.

132. Refiriéndose a la nota WP/423, la delegación de Suecia toma nota de que un tema importante para esta Asamblea es la innovación en la aviación. El sector de la aviación está evolucionando a un ritmo acelerado y hay que hacer frente a nuevos desafíos, no solo en las esferas tradicionales de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, sino también en las esferas de la protección del medioambiente y la ciberseguridad. Afirma que, en este contexto, es crucial que la OACI, como organización, trabaje de la forma más eficaz y eficiente posible, para satisfacer esos desafíos. La delegación de Suecia hace hincapié en que su Estado, al igual que el Japón y muchos otros, concede una gran importancia a la buena gobernanza. Se trata de una cuestión que todos los Estados han de abordar a nivel nacional, regional e internacional, y también en el sistema de las Naciones Unidas. Señalando que una organización moderna se caracteriza por una cultura de la gobernanza basada en la transparencia y la eficiencia, la delegación de Suecia indica que su Estado apoya firmemente el Marco de Ética de la OACI, aprobado por el Consejo en 2018, así como la nueva política de protección contra represalias aprobada por el Consejo en 2019, e insta encarecidamente a la Secretaría a que aplique esta última con carácter prioritario.

133. La delegación de Australia indica que su Estado apoya todos los esfuerzos para garantizar que la OACI esté en condiciones de realizar sus actividades esenciales de mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la capacidad y la eficiencia, y la sostenibilidad, y que sea capaz de hacerlo con el espíritu de su Iniciativa NCLB. No obstante, nada de eso es posible sin los más altos niveles de gobernanza y rendición de cuentas. Australia celebra las iniciativas acometidas durante el presente trienio, entre ellas la introducción de una presupuestación basada en los resultados, el fortalecimiento del Marco de Ética de la OACI, la actualización de los Estatutos del Comité Asesor sobre Evaluación y Auditoría (EAAC), la elaboración de una *Estrategia de la gente* de la OACI y el lanzamiento de varias campañas dentro de la Secretaría para mejorar el entorno de trabajo. Al aplaudir ese trabajo, que se realizó bajo el liderazgo de la Secretaria General y del Presidente del Consejo, Australia subraya la necesidad de que prosiga para asegurarse de que la OACI pueda ser un empleador atractivo y un asociado de confianza, que pueda movilizar recursos. Australia sostiene esta misma opinión con respecto a otros organismos especializados de las Naciones Unidas, como la Organización Marítima Internacional (OMI).

134. La delegación de Australia señala que su Estado apoya, en principio, la orientación de la nota WP/423 (Estados Unidos), que considera complementaria de la nota WP/48. Australia considera que es importante que la Asamblea no se vea atrapada en los detalles de las propuestas específicas que contiene la nota WP/423 y que el Consejo es el más indicado para discutir las sobre la base de una instrucción general dictada por la Asamblea. Así pues, insta a la Asamblea a adoptar una decisión o una Resolución acorde con lo que se propone en la nota WP/423. Si bien agradece los comentarios según los cuales las iniciativas enunciadas en esa nota ya están en marcha, Australia considera que la prestación de un mayor énfasis a una nueva instrucción de la Asamblea al Consejo, de carácter específico, a fin de que produzca resultados e informe al respecto en la próxima Asamblea se justifica para subrayar la importancia de estas cuestiones principales.

135. La delegación del Ecuador también celebra los progresos considerables realizados en los últimos tres años en el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI mencionado en la nota WP/48 (Consejo) y expresa su agradecimiento al Presidente del Consejo, así como a la Secretaria General y a la Secretaría por sus esfuerzos en ese sentido. Con respecto a la nota WP/423 (Estados Unidos), coincide con las delegaciones de la Argentina, Italia y Australia en que complementa la nota WP/48 y en que las medidas propuestas, que van en el mismo sentido que las aplicadas actualmente, deberían ser examinadas por la Secretaria General y el Consejo. La delegación de Sudán del Sur hace suyos esos comentarios.

136. La delegación del Brasil señala que su Estado comparte las preocupaciones planteadas por numerosos Estados acerca de la gobernanza de la OACI y apoya la nota WP/423. Al igual que Suecia, el Brasil apoya plenamente el nuevo Marco de Ética de la OACI y la política de protección contra represalias recientemente aprobada. Considera que mejorar y reforzar la gobernanza y transparencia de la OACI son dos aspectos de suma importancia y que la nota WP/423 constituye un excelente punto de partida para modernizar la gestión y vigilancia de la OACI. No obstante, el Brasil opina que la propuesta formulada en el párrafo 3.1 c) sobre recurrir a las asociaciones para un futuro mejor exige un refinamiento a fin de garantizar que la función de las personas participantes del sector privado en tales asociaciones quede clara, se eviten conflictos de intereses y se preserve la función de la OACI como organismo regulador eficaz e independiente del sector de la aviación.

137. La delegación de Bangladesh manifiesta su total apoyo a la nota WP/48 (Consejo) y expresa su agradecimiento a la orientación aportada en la nota WP/423 (Estados Unidos). Hace hincapié en que Bangladesh valora el trabajo que está realizando la OACI, en colaboración con los Estados y otros organismos especializados de las Naciones Unidas, para ayudar a la consecución de los visionarios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), socioeconómicos y medioambientales, de las Naciones Unidas, establecidos en su Agenda 2030. Bangladesh agradece profundamente el dinámico liderazgo y la esforzada labor del Presidente del Consejo y la Secretaria General, que ya han aportado sus frutos a la OACI, principal organización del ámbito de la aviación. En particular, está agradecido a la Dra. Fang Liu, primera mujer Secretaria General de la OACI, y a la Secretaría por su eficiente realización de las actividades, y especialmente por promover el Programa para la Igualdad de Género de la OACI y el empoderamiento de la mujer en la OACI y en todo el sector de la aviación internacional, así como por el Programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP). Bangladesh también manifiesta su sincero agradecimiento a la OACI por su Iniciativa NCLB, la instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil y la cooperación técnica, en consonancia con los objetivos estratégicos de la OACI relativos a la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y la facilitación, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medioambiente. Asimismo, subraya la importancia de garantizar que las prioridades de la OACI sean conformes a las metas y plazos presentados en esos objetivos estratégicos.

138. La delegación de Francia recuerda la declaración formulada recientemente por su ministro para Europa y Asuntos Exteriores en el 74º período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, según la cual el multilateralismo no es meramente un eslogan y es necesario pasar de la teoría a la acción. Señala que Francia es uno de los principales contribuyentes financieros a la OACI y que tiene un vínculo muy fuerte con la Organización. Por ello, desea que la OACI sea ejemplar y que esté a la vanguardia de los esfuerzos del sistema de las Naciones Unidas para fortalecer la transparencia, la ética, la eficiencia, la buena gobernanza y la rendición de cuentas. Así, Francia apoya, en general, las medidas propuestas en la nota WP/423 (Estados Unidos). Tomando nota de que, recientemente, la OACI ha vivido unos momentos un tanto turbulentos, particularmente en la esfera de la seguridad de la información, Francia hace hincapié en la necesidad de reforzar las medidas correctivas que se han tomado con objeto de que la OACI siga siendo el punto de referencia para todas las partes interesadas de la aviación. Como se ha puesto de relieve en la declaración de carácter general presentada por la delegación de Francia en la segunda sesión plenaria (P/2) el 24 de septiembre de 2019 (véase la nota WP/612), es esencial que la OACI reforme su estructura orgánica y métodos de trabajo con el fin de responder a los desafíos a los que se enfrentará el sector de la aviación internacional en los próximos 75 años y posteriormente. Francia alienta al Consejo a adoptar su enfoque y a acometer esa labor con ambición y espíritu de cooperación.

139. La delegación de Mozambique manifiesta su firme apoyo a la nota WP/48 (Consejo) y al proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de la misma, así como al informe oral y a las aclaraciones del jefe de la SPCP. Si bien reconoce el liderazgo de la OACI en el campo de la aviación civil internacional, también hace suya la nota WP/423 (Estados Unidos), en particular las medidas propuestas en el párrafo 3.1 a) - d) y el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de la nota.

140. Asimismo, la delegación de México expresa su apoyo a la nota WP/48 y al proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice. Hace hincapié en que su Estado está firmemente comprometido con los principios de la eficiencia y la eficacia, la transparencia y la rendición de cuentas y con disponer de un marco ético, cuestiones estas que también se plantean en la nota WP/423 (Estados Unidos). La delegación de México coincide con ponentes anteriores en que las medidas propuestas en esa nota, que van en el mismo sentido que las planteadas en el proyecto de resolución de la Asamblea mencionado, deberían ser examinadas por el Consejo durante la labor que se está llevando a cabo para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI, teniendo en cuenta los principios consagrados en el Convenio de Chicago y en las políticas pertinentes de la OACI.

141. Haciendo suyos los comentarios formulados por la delegación de Singapur, la delegación de Colombia manifiesta su apoyo a la nota WP/423, que complementa la nota WP/48. Afirma que las mejores prácticas éticas, tales como la buena gobernanza, la transparencia, y la eficiencia y eficacia, deberían guiar a la OACI en su avance hacia el futuro.

142. La delegación del Reino Unido celebra la labor expuesta en la nota WP/48, así como el informe oral del jefe de la SPCP relativo al examen que se está llevando a cabo sobre la estructura de la Secretaría de la OACI. Hace hincapié en que las líneas de trabajo, la organización y las prioridades de la OACI deberían seguir reflejando las demandas de sus partes interesadas, pero a la vez ser lo suficientemente flexibles para adaptarse a esos desafíos a nivel orgánico. Tomando nota de que la Secretaria General y la Secretaría ya han dado pasos en esa dirección e implementado varias iniciativas, la delegación del Reino Unido subraya la necesidad de hacer todo lo posible para apoyarlas y permitirles seguir haciendo esos cambios lo más rápido posible.

143. Teniendo esto presente, la delegación del Reino Unido se suma a muchas otras delegaciones para apoyar la nota WP/423 (Estados Unidos). Subraya que el ritmo del cambio en el sector de la aviación en el siglo XXI es asombroso, como se ha puesto de manifiesto durante la Feria de la Innovación de la OACI, que tuvo lugar los días 22 y 23 de septiembre de 2019, antes de la apertura del 40º período de sesiones de la Asamblea. Es necesario que la OACI, al igual que otras organizaciones, se adapte, evolucione y se modernice para que el sistema de transporte aéreo, cada vez más complejo y cambiante, sea eficaz y ágil y tenga capacidad de respuesta ante los nuevos desafíos, además de estar en la vanguardia de la innovación en el sector de la aviación. La delegación del Reino Unido recuerda que su Estado ya ha apoyado firmemente la labor realizada por la Secretaría en numerosas esferas, incluido el examen del presupuesto del Programa Regular, respecto al cual desea colaborar estrechamente con la Secretaría para modernizar la gestión financiera de la Organización.

144. Señalando que su Estado también ha apoyado firmemente las iniciativas para aumentar la colaboración de la OACI con las partes interesadas, la delegación del Reino Unido hace hincapié en que, si bien se está llevando a cabo un ingente e importante trabajo con la industria de la aviación, podría hacerse más todavía. Haciendo alusión al incremento de la participación de los actores no tradicionales del sector de la aviación, recalca la necesidad de que la OACI tenga una mayor proyección hacia el exterior con el fin de adquirir información de gran utilidad y de trabajar en coordinación con quienes se encuentran en la vanguardia tecnológica. La delegación del Reino Unido subraya que la OACI también podría hacer más para comunicar mejor lo que hace, yendo más allá de la prensa aeronáutica especializada para llegar a los medios de comunicación generales. Señala que la marcha de jóvenes que hicieron una huelga en favor del clima en Montreal y en otras ciudades del globo el 27 de septiembre de 2019 ha puesto de manifiesto la necesidad de que la OACI llegue a un público nuevo. La delegación del Reino Unido recalca que la OACI debería promover el buen trabajo que realizó el Comité Ejecutivo en su reunión anterior (EX/6) con respecto al impacto de la aviación en el clima mundial y dar a conocer la labor que se está llevando a cabo para que la aviación sea más segura y esté más protegida que nunca, así como sus iniciativas de creación de capacidad en todo el mundo, que deberían ser motivo de orgullo. Hace hincapié en que la OACI debería además seguir la práctica de otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y abrir más debates propios al público en general. Recordando que eso ya es posible con el actual Reglamento Interno, la delegación del Reino Unido indica que es necesario determinar cuál es la mejor manera de usar esa posibilidad en beneficio de la percepción pública de la OACI.

145. Reiterando que el objetivo esencial de la OACI consiste en que el sector de la aviación civil sea seguro, eficiente, esté protegido y sea económicamente sostenible y respetuoso con el medioambiente, la delegación del Reino Unido hace hincapié en que, para lograr ese objetivo, es necesario que la Organización siga atrayendo a las personas mejor preparadas de todo el mundo, seleccionándolas sobre la base de su experiencia y conocimientos especializados, tanto del sector de la aviación como de otros sectores de los que la OACI podría aprender. Subraya que, puesto que es preciso apoyar al personal de la OACI y preservar su felicidad, es necesario considerar qué medidas podrían tomarse para modernizar y actualizar continuamente las prácticas de gestión de recursos humanos de la Organización a fin de que estén en consonancia con los mejores enfoques del sistema de las Naciones Unidas y de los Estados de todo el mundo, entre otras cosas en relación con el Marco de Ética de la OACI y la política de protección contra represalias.

146. En conclusión, la delegación del Reino Unido hace hincapié en que su Estado apoya firmemente la evolución y modernización de la OACI y considera que esto debería tratarse como un asunto prioritario en los meses y años venideros, trabajando conjuntamente en cooperación con los Estados miembros y la Secretaría para asegurarse de que la OACI siga a la cabeza de la aviación civil en los próximos 75 años y aún después.



147. Las delegaciones de Qatar, Dinamarca y la República de Corea también manifiestan su apoyo a la nota WP/423, incluido el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en su apéndice. Al hacerlo, la delegación de Qatar pone de relieve que la OACI tiene una trayectoria de seguimiento, e incluso de anticipación, de los notables avances de la aviación civil que se han dado desde la adopción del Convenio de Chicago hace 75 años y que continuarán sin descanso. Subraya que esto brinda la oportunidad de volver a examinar las prácticas y métodos de trabajo actuales de la OACI para velar por que la Organización siga respondiendo a las expectativas de la comunidad internacional, a la cual se debe.

148. La delegación de Dinamarca reconoce la necesidad de que la OACI renueve su compromiso con el mantenimiento de la tradición de la Organización basada en el consenso y, a la vez, ajuste sus métodos de trabajo con el fin de hacer frente a los retos derivados del ritmo acelerado de los avances en el dinámico sector de la aviación civil. Señalando que la eficacia es una palabra clave, subraya que, para hacer frente a esos retos, es muy importante que la OACI refuerce sus políticas sobre transparencia, rendición de cuentas y ética, incluida la protección de las personas que denuncian irregularidades.

149. La delegación de Cuba declara su apoyo a la nota WP/48 (Consejo). Recordando que Cuba ha sido un Estado miembro del Consejo durante el trienio en curso, la delegación indica que considera que la reestructuración de la Organización debería abordarse de una manera más holística. Cuba coincide con la opinión manifestada por la delegación de la Federación de Rusia de que la OACI debe seguir siendo una organización técnica y evitar convertirse en un foro de debate de cuestiones políticas. Así pues, la OACI debería proseguir su labor para alcanzar sus cinco objetivos estratégicos, así como las metas y objetivos de sus planes globales. Cuba comparte también la opinión manifestada por la delegación de Sudáfrica de que el Consejo recientemente elegido debería considerar los útiles elementos de la nota WP/423 (Estados Unidos) relativos al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI como parte del programa de trabajo de la Organización para el próximo trienio. En su conclusión, la delegación de Cuba señala que su Estado aplaude los resultados conseguidos por la OACI durante los tres últimos años bajo el liderazgo del Presidente del Consejo y la Secretaria General, y que seguirá trabajando de forma constructiva con el recién elegido Consejo para alcanzar todos los objetivos que se han propuesto durante la presente Asamblea.

150. Señalando que la buena gobernanza, la eficiencia y la eficacia, y la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI son de la máxima importancia, la delegación de Turquía expresa su confianza en que la Secretaría sostenga esos principios y objetivos estratégicos al ejecutar las medidas enunciadas en la nota WP/48 durante el próximo trienio. Al mismo tiempo, considera que la nota WP/423 (Estados Unidos) contiene propuestas muy significativas para modernizar la gestión y la vigilancia de la OACI, que el Consejo debería evaluar y la Secretaría utilizar de la mejor manera posible.

151. La delegación del Uruguay hace suya la nota WP/48, así como los principios enunciados en la nota WP/423, siempre que contribuyan a acrecentar la eficiencia y la eficacia de la OACI de manera constructiva.

152. La delegación de Malasia expresa su pleno apoyo a la nota WP/423 y está de acuerdo con ponentes anteriores en que el Consejo debería considerar las medidas que en ella se proponen. Con respecto a la nota WP/48, expresa su agradecimiento a la Secretaría por la esforzada labor que ha realizado durante el trienio en curso para mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI en numerosas esferas, incluido el desarrollo del plan de actividades, el presupuesto basado en los resultados y la Herramienta de gestión interna e información (CMRT) de la OACI; fomentar la comunicación con los Estados miembros por medio de la amplia difusión de información; mejorar los procedimientos y métodos de trabajo mediante el uso de la automatización y las herramientas de IT; y aumentar las actividades de información pública y difusión. La delegación de Malasia afirma que esas medidas son vitales para atender las necesidades cambiantes de la Organización, sus Estados miembros y la comunidad de la aviación internacional. Asimismo, hace suyas las medidas adicionales encaminadas a seguir modernizando los procedimientos y procesos de la OACI durante el trienio 2020-2022, como se indica en la nota WP/48.

153. Felicitando a la OACI por los logros que ha conseguido durante el trienio en curso, la delegación de Mali expresa su apoyo a la nota WP/48 y al proyecto de resolución de la Asamblea que figura en su apéndice. Coincidiendo con ponentes anteriores en que la nota WP/423 (Estados Unidos) complementa esa nota, se suma a su llamamiento de que las propuestas para modernizar la gestión y vigilancia de la OACI se consideren parte del programa de trabajo de la Organización para el próximo trienio.

154. La delegación de Panamá brinda su apoyo a las medidas propuestas en la nota WP/48, así como a las propuestas en la nota WP/423, que tienen el mismo objetivo de acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI.

155. Observando que es necesario que toda organización se modernice constantemente, la delegación de España subraya que, en el caso de la OACI, esa modernización consiste en servir los intereses de sus Estados miembros. Haciendo hincapié en que las prácticas de buena gobernanza son esenciales y constituyen la piedra angular de la cultura institucional de la OACI, manifiesta un firme apoyo a las medidas propuestas en la nota WP/48 (Consejo) para mejorar todavía más la eficiencia y eficacia de la Organización durante el trienio 2020-2022. Señando, no obstante, que podrían no ser suficientes, la delegación de España coincide con ponentes anteriores en que las propuestas complementarias enunciadas en la nota WP/423 (Estados Unidos) deberían considerarse parte del programa de trabajo de la Organización en el próximo trienio. Con respecto al proyecto de resolución de la Asamblea que figura en apéndice a esa nota, la delegación de España sugiere que se revise la cláusula dispositiva 1 con el único fin de solicitar al Consejo que tome las medidas concretas mencionadas en la misma ya que es responsabilidad de este conseguir los objetivos previstos, con la asistencia de la Secretaria General y la Secretaría, e informar a la Asamblea, en su próximo período de sesiones, acerca de la aplicación de las medidas y de sus consecuencias.

156. Haciendo hincapié en que la OACI pronto celebrará su 75° aniversario, la delegación de la India indica que está orgullosa de que la Organización haya afrontado con éxito los retos que se le han presentado a lo largo de los años en su labor de garantizar la seguridad operacional del transporte aéreo. Tomando nota de que el Presidente del Consejo y la Secretaria General han trabajado de manera extremadamente ardua durante el trienio en curso para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI, les manifiesta su gratitud y hace suyas las medidas destinadas a lograr nuevas mejoras que se proponen en la nota WP/48 (Consejo). A la luz de los nuevos desafíos planteados por la innovación en la aviación y la tecnología y la necesidad de que la OACI esté preparada para los próximos 75 años y posteriormente, la delegación de la India apoya también las medidas propuestas en la nota WP/423 (Estados Unidos).

157. La delegación del Camerún también hace suya la nota WP/48. Expresando su agradecimiento a las medidas propuestas por los Estados Unidos en la nota WP/423 para modernizar la gestión y vigilancia de la OACI, y reconociendo una cierta convergencia entre esas medidas y las medidas propuestas al Consejo en la nota WP/48, sugiere que se combinen los elementos básicos de todas ellas y se consideren parte del programa de trabajo de la Organización en el próximo trienio.

158. Haciendo también suya la nota WP/48, la delegación de Mauritania agradece los significativos esfuerzos desplegados durante el trienio en curso para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI. Señalando, no obstante, que podrían hacerse más progresos en ese sentido, manifiesta igualmente su apoyo a las medidas propuestas en la nota WP/423. Señalando a la atención las demás medidas destinadas a mejorar la eficiencia y eficacia de la Organización que se enumeran en el apéndice del proyecto de resolución de la Asamblea de la nota WP/48, la delegación de Mauritania se pronuncia a favor de toda medida que refuerce el grado de autonomía que se otorga al proceso de planificación regional y la autoridad y recursos correspondientes que reciben las oficinas regionales de la OACI, asegurando al mismo tiempo una coordinación adecuada a escala mundial [véase el párrafo d)]. Hace hincapié en que es importante reforzar los recursos de las oficinas regionales para que estén en condiciones de proporcionar la asistencia que requieren regularmente los Estados miembros.

159. La delegación de Nueva Zelandia acoge con beneplácito la información recogida en la nota WP/48 (Consejo) y hace suyas las medidas propuestas en la nota. Manifestando también su apoyo a la nota WP/423 (Estados Unidos) y a los principios contenidos en la misma, está de acuerdo con ponentes anteriores en que ambas notas son complementarias. Así, la delegación de Nueva Zelandia hace suyas las intervenciones de las delegaciones de Australia, Singapur y los Estados europeos en ese sentido.

160. Expresando su pleno apoyo a la nota WP/48 y a la nota complementaria WP/423, la delegación de Eritrea hace hincapié en que las medidas propuestas en ambas notas deberían considerarse —e implementarse, según corresponda—, parte del programa de trabajo de la Organización para el próximo trienio. Hace suyos los comentarios formulados por las delegaciones de China y Singapur a ese respecto. La delegación de Eritrea subraya que la ética, la eficiencia y eficacia, la transparencia, la rendición de cuentas, la credibilidad y la neutralidad revisten una importancia fundamental para la salud institucional de la OACI y su futuro desarrollo.

161. Refiriéndose al párrafo 2.5.3 de la nota WP/48, en el que se indica que diversas oficinas regionales de la OACI se han dotado de estrategias institucionales para ejecutar las actividades de la Iniciativa NCLB, felicita a la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) por el hecho de que todos los Estados de la Región NACC hayan firmado la Declaración de Intención para la ejecución de la Estrategia NCLB para la NACC. La delegación de Costa Rica subraya que su Estado es testigo del hecho de que en la Región NACC ningún país se queda atrás y de que cada uno recibe el apoyo que necesita para aplicar los SARPS de la OACI. Señalando que el sector de la aviación es un importante pilar de la economía mundial, que actualmente proporciona más de 390 000 puestos de trabajo en todo el mundo, y que está creciendo y evolucionando rápidamente, recalca la necesidad de que el Consejo siga mostrando, en el próximo trienio, un liderazgo transformador de forma transparente y mejore el acceso a la información de la OACI.

162. Manifestando su apoyo a la nota WP/423 (Estados Unidos), la delegación de los Emiratos Árabes Unidos indica que su Estado está deseando cooperar con otros Estados y con la OACI en la modernización de la gestión y vigilancia de la Organización, que a su vez potenciará la ejecución eficaz de los SARPS, las políticas y programas de la OACI.

163. Expresando su apoyo a la nota WP/48 (Consejo), la persona observadora de la CANSO afirma que acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI es esencial en este período de importantes y rápidas innovaciones en la aviación. La delegación también hace suya la nota complementaria WP/423 (Estados Unidos) y el proyecto de resolución de la Asamblea que figura en su apéndice, en la que se pide que el Consejo y la Secretaría General tomen medidas concretas para “aumentar la transparencia, mejorar el ambiente de trabajo, forjar asociaciones nuevas e innovadoras con partes interesadas externas, aumentar la eficacia institucional y asegurarse de que los resultados basados en el consenso sigan siendo un valor y un objetivo fundamentales de la OACI y sus órganos expertos, así como para movilizar recursos adicionales destinados a producir mejores resultados”. La persona observadora de la CANSO subraya que su Organización está decidida a prestar asistencia para mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI. Además, hace hincapié en que el rápido ritmo de las innovaciones en la aviación ha hecho necesario que la OACI sea proactiva y prepare el marco reglamentario y los textos de orientación necesarios.

164. La Secretaría General da las gracias a los Estados miembros por su reconocimiento de los progresos conseguidos por la Secretaría, bajo su liderazgo, para mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI durante el presente trienio. Como han indicado algunos Estados miembros, sin tales progresos la OACI no habría podido prestar un mayor volumen de servicios mejorados a lo largo de los últimos tres años. La Secretaría General señala que los debates del Comité Ejecutivo durante la semana pasada han demostrado claramente que los Estados miembros están satisfechos con los servicios prestados por la OACI.

165. Subrayando que la eficiencia y la eficacia, la transparencia y una cultura ética han sido su prioridad durante el trienio en curso y que seguirán siéndolo en el próximo trienio, la Secretaria General reafirma su compromiso de trabajar en ese sentido, junto con su personal directivo superior y los Estados miembros. En ese contexto, acoge con satisfacción las recomendaciones formuladas por los Estados Unidos en la nota WP/423 y examinará las que son de su competencia con el personal directivo superior para determinar cómo podrían llevarse a la práctica en el marco de los esfuerzos que se están desplegando para acrecentar aún más la eficiencia y la eficacia de la OACI con el fin de poder prestar servicios todavía mejores a los Estados miembros. La Secretaria General acoge con beneplácito las recomendaciones de los Estados miembros en ese sentido y les pide su apoyo para hacer de la OACI una de las mejores organizaciones del sistema de las Naciones Unidas. Asimismo, pide a los Estados miembros que proporcionen a la OACI recursos adicionales para que la Secretaría pueda llevar a cabo las tareas conexas. Reiterando que la transformación de la Organización no puede hacerse de la noche a la mañana, la Secretaria General hace hincapié en que las iniciativas encaminadas a tal fin se han acelerado durante el trienio en curso. No obstante, señala que el mundo de la aviación, en rápido cambio con la introducción de nuevas tecnologías y la duplicación prevista del volumen del tránsito aéreo de aquí a 2030, exige una reduplicación de esfuerzos para acrecentar la eficiencia y la eficacia de la Organización. La Secretaria General expresa su confianza en que, con el apoyo de su personal directivo superior y de los Estados miembros, la OACI pueda hacerse más eficiente, eficaz y transparente en la prestación de los servicios que se esperan los Estados miembros.

166. El Presidente del Consejo, Dr. Aliu, agradece a todos los Estados miembros sus comentarios y su participación constructiva en el presente debate. Señala que acrecentar la eficiencia y la eficacia de la OACI ha sido una cuestión recurrente del orden del día en varios períodos de sesiones de la Asamblea ya que se trata de una labor en curso. Su convicción, pese a lo dicho en las deliberaciones, es que la OACI es una de las organizaciones más eficientes y eficaces del sistema de las Naciones Unidas. No obstante, toda organización debe ser objeto de una mejora continua. Impulsada por su deseo de ser la principal organización encargada de las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional, la OACI se ha perfeccionado continuamente a lo largo de los años, tomando decisiones audaces y transformando la Organización en beneficio de los Estados miembros y de la industria de la aviación. Disipando toda idea errónea que pueda haber surgido de las deliberaciones, en el sentido de que la OACI sea una Organización disfuncional, el Presidente del Consejo afirma que es una organización eficiente y eficaz, que trata de ser aún más eficiente y eficaz.

167. El Presidente del Consejo cita, a modo de ejemplo, dos iniciativas que ha inspirado él mismo durante sus seis años de mandato, concretamente la Iniciativa NCLB y la Feria de la Innovación. Destaca que la Feria de Innovación inaugural se celebró los días 22 y 23 de septiembre de 2019 junto con el quinto Foro Mundial sobre Aviación (IWAF) de la OACI, cuyo tema fue: Innovación en la Aviación. El Presidente del Consejo señala que el IWAF/5 se centró en dos aspectos: proporcionar al funcionariado gubernamental de alto nivel presente en el Foro ideas sobre las maneras como se podrían llevar a cabo innovaciones para el desarrollo de la aviación e innovar los marcos y procesos de reglamentación tradicionales con el fin de adaptarse a las tecnologías emergentes. El Presidente del Consejo examina el presente debate dentro de ese contexto.

168. El Presidente del Consejo señala que durante el trienio en curso, el Consejo se ha concentrado en la cuestión de la gobernanza y ha tomado, y seguirá tomando, decisiones para asistir a la Secretaría en su labor para garantizar que la OACI sea la Organización más eficiente y eficaz del sistema de las Naciones Unidas. Recuerda que, al presentar la nota WP/423, la delegación de los Estados Unidos afirmó que el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la Organización es una de las cuestiones más importantes que tiene ante sí la Asamblea. Observando que se trata de una cuestión prioritaria, el Presidente del Consejo indica que, si bien todo el trabajo que realiza la OACI es importante, es necesario ordenar sus actividades por orden de prioridades ya que los recursos para llevar a la práctica la totalidad del plan de actividades de la Organización son insuficientes. Reconociendo la importancia de la cuestión de la

gobernanza, exige a los Estados miembros que se aseguren de que, al priorizar el trabajo de la Organización para el próximo trienio, se aseguren de concederle prioridad a las importantes cuestiones de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medioambiente. El Presidente del Consejo pone de relieve los logros de la OACI en esas esferas en los últimos tres años, citando el reforzamiento de la seguridad operacional y la implementación efectiva; la menor tasa de accidentes; la implementación del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) en beneficio de los Estados miembros; la mejora de las comunicaciones con los Estados miembros; y la Iniciativa NCLB.

169. El Presidente del Consejo requiere a los principales contribuyentes financieros de la OACI que sigan apoyando a la Organización para satisfacer las necesidades de los países desarrollados y en desarrollo con el fin de que la red de aviación mundial siga prosperando en todas las regiones del mundo. Además, hace un llamamiento al Consejo recién elegido para que asigne tiempo y servicios, no solo a las cuestiones de la gobernanza y el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI, sino también a las cuestiones que sustentan el desarrollo de la aviación civil internacional en todo el mundo, a saber, la seguridad operacional de la aviación, la seguridad de la aviación y la facilitación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, el desarrollo económico del transporte aéreo y la protección del medioambiente.

170. Recordando el anuncio hecho anteriormente por la delegación de los Estados Unidos de que, en vez de seguir su práctica habitual de pagar la mitad de su cuota antes del 30 de septiembre —final de su ejercicio fiscal—, los Estados Unidos no pagarán esa cuota y retendrán el pago de todas las demás cuotas a la OACI hasta nuevo aviso (véase el párrafo 101 anterior), el Presidente del Consejo también pide a los Estados Unidos que no se alejen de la OACI. Insta a los Estados Unidos a seguir proporcionando apoyo a la Organización de tal manera que la gran labor que llevan a cabo las personas expertas de la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de los Estados Unidos en los diversos grupos técnicos especializados para mejorar la seguridad operacional de la aviación y la seguridad de la aviación a escala mundial continúe mientras que el Consejo se ocupa de las cuestiones mencionadas de la gobernanza y el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la OACI. El Presidente del Consejo hace hincapié en que sin todos los recursos que los Estados Unidos aportan a la OACI no será posible conseguir todos los nobles programas enunciados por la secretaria de Transporte de los Estados Unidos en la declaración de carácter general que pronunció en la segunda sesión plenaria (P/2) (véase la nota WP/603).

171. El Presidente del Consejo insta a la Secretaria General y a la Secretaría a tener en cuenta algunas de las importantes cuestiones planteadas durante el debate sobre el acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI. Con respecto a la cuestión de una resolución de la Asamblea, aclara que el enfoque tradicional de la OACI consiste en tener una sola resolución de la Asamblea relacionada con una determinada cuestión del orden del día para evitar confusión. Hablando en favor de la medida propuesta por la delegación de Australia con respecto a la nota WP/423 (Estados Unidos), el Presidente del Consejo propone que la Asamblea señale a la atención del Consejo los elementos clave de esa nota y le pida que los estudie atentamente con vistas a incorporarlos a los esfuerzos que se están desplegando para acrecentar la eficiencia y eficacia de la Organización.

172. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota de la nota WP/48 presentada por el Consejo y reconoce los logros obtenidos para acrecentar la eficiencia y eficacia de la OACI en el trienio en curso. El Comité Ejecutivo también toma nota de la información presentada en el informe oral del jefe de la SPCP acerca del examen de la estructura actual de la Secretaría de la OACI. Reconoce también que este proceso se presentará en el marco de un proceso consultivo con los Estados miembros a través del mecanismo de consulta de una comunicación a los Estados y su objetivo será lograr una solución equilibrada y pragmática, que privilegie el cumplimiento de los objetivos estratégicos y el interés de los Estados miembros, a fin de que la Organización mantenga su pertinencia.

173. El Comité Ejecutivo señala que la nota WP/48 (Consejo) y la nota WP/423 (Estados Unidos) son complementarias y apoya la adopción por la Asamblea de la resolución actualizada propuesta sobre el acrecentamiento de la eficiencia y la eficacia de la OACI que figura en el apéndice de la nota WP/48.

174. El Comité Ejecutivo apoya las recomendaciones derivadas de la nota WP/423, en las que se pone de relieve que es necesario proseguir los esfuerzos para seguir modernizando los métodos de trabajo, la gestión y la vigilancia de la OACI para atender mejor las necesidades de los Estados miembros y mantenerse a la par del entorno en constante evolución. Esos esfuerzos deberían concentrarse en incrementar la transparencia para una mejor adopción de las decisiones, brindar un entorno positivo para obtener mayores rendimientos en consonancia con el *Marco de Ética* de la OACI, aprovechar las asociaciones y movilizar recursos, y mejorar la eficacia institucional por medio de una mejor programación, el reforzamiento de los mecanismos de coordinación, y la reestructuración cuando corresponda. Si bien el Comité Ejecutivo apoya la nota WP/423, se conviene en que el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto que figura en su apéndice ya está abarcado por las políticas y resoluciones existentes de la Asamblea sobre este tema. El Comité Ejecutivo propone que la OACI prosiga sus esfuerzos para acrecentar la eficiencia y eficacia de la Organización. Asimismo, conviene en que la Secretaría proporcionará periódicamente información actualizada al Consejo e informará a la Asamblea en su 41º período de sesiones.

175. Respondiendo al resumen del presidente, la delegación de los Estados Unidos discrepa con la afirmación de que todas las preocupaciones planteadas en el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto por su Estado (WP/423) ya estén abarcadas por las políticas y resoluciones existentes de la Asamblea. Reiterando que los Estados Unidos desean que la OACI sea eficaz, la delegación hace hincapié en que no pondría en peligro los principios fundamentales enunciados en la nota WP/423. Señalando que ha preparado una propuesta para incorporar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en el apéndice de esa nota a la resolución de la Asamblea actualizada propuesta por el Consejo que figura en el apéndice de la nota WP/48, la delegación de los Estados Unidos pide que se le preste la debida consideración.

176. Recordando la aclaración que facilitó durante las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 16 del orden del día (EX/5), el Presidente del Consejo pone de relieve que la Asamblea tiene a su disposición dos formas de darle instrucciones al Consejo sobre este tema: en el cuerpo de la resolución de la Asamblea o en el informe sobre la cuestión 19 del orden del día. Propone que los elementos clave de la nota WP/423 (Estados Unidos), en particular, de la cláusula dispositiva 1 del proyecto de resolución de la Asamblea que figura en su apéndice, queden reflejados en el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 19 del orden del día.

177. Tomando nota de los puntos planteados por la delegación de los Estados Unidos, el presidente del Comité Ejecutivo indica que él y el Presidente del Consejo, así como el personal relevante de la Secretaría, se reunirán con el delegado de ese país inmediatamente después de la presente reunión para discutir su propuesta. Se informará al Comité Ejecutivo de los resultados de su próxima reunión cuando reanude el examen de la cuestión 19 del orden del día.

178. Se levanta la sesión a las 1230 horas.

**Acta de la octava sesión**  
(Lunes, 30 de septiembre de 2019, a las 1430 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI (continuación)  
*Mejora de la estructura de las comunicaciones a los Estados y de la respuesta a las mismas para aplicar los SARPS, PANS y planes globales de forma más adecuada*
  - Nota presentada por el Camerún
  - Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
  - Nota presentada por Cuba y copatrocinada por la Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, el Paraguay, el Perú, la República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de)
  
2. Cuestión 23: Programa de Asistencia Técnica  
*Asistencia técnica*
  - Informe sobre el programa de asistencia técnica de la OACI
  - Nota presentada por el Canadá y Nueva Zelandia
  - Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
  - Nota de información presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
  - Nota de información presentada por el Canadá
  - Nota de información presentada por Indonesia
  - Nota de información presentada por Venezuela (República Bolivariana de)*Plan AFI SECFAL*
  - *Informe sobre el avance en la implementación del Plan de ejecución regional integral para la seguridad de la aviación y la facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*
  - Nota presentada por la CAFAC
  
3. Cuestión 24: Cooperación técnica - Política y actividades
  - *Política y actividades de cooperación técnica durante el período 2016 2018*
  - Nota de información presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC)
  
4. Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo  
*Espacio comercial*
  - *Informe sobre el transporte espacial comercial (CST)*
  - Nota presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

### *Innovación*

- *Innovación en la aviación*
- Nota presentada por la República Dominicana
- Nota presentada por Francia, Italia y Suecia
- Nota presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Islas Cook, Fiji, Indonesia, Macedonia del Norte, Islas Marshall, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, el Reino Unido, la República Democrática Popular Lao, Samoa, Trinidad y Tabago, y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por la CANSO, la IATA y la IFALPA
- Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la CANSO
- Nota presentada por el ICCAIA

## **RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

### **Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

1. El Comité Ejecutivo reanuda (EX/7) y concluye sus deliberaciones relativas a la cuestión 19. Se proporciona información actualizada sobre el resultado de la sesión celebrada inmediatamente después de la EX/7 entre el presidente, el Presidente del Consejo, el personal pertinente de la Secretaría y la delegación de los Estados Unidos en relación con la propuesta de esta última de incorporar el texto del proyecto de resolución de la Asamblea que figura como adjunto en la nota WP/423 a la propuesta del Consejo de resolución actualizada de la Asamblea relativa al acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI contenida en el adjunto de la nota WP/48. A continuación, las deliberaciones se centran en la cuestión de la mejora de la estructura de las comunicaciones a los Estados y de la respuesta a las mismas para aplicar los SARPS, PANS y planes globales de forma más adecuada, documentada en tres notas presentadas por los Estados.

*Información actualizada sobre los proyectos de resolución de la Asamblea que figuran como adjunto en las notas WP/48 (Consejo) y WP/423 (Estados Unidos)*

2. El presidente informa al Comité Ejecutivo de que durante la sesión mencionada con la delegación de los Estados Unidos se han examinado los proyectos de resolución de la Asamblea que figuran como adjunto en las notas WP/48 (Consejo) y WP/423 (Estados Unidos). Dado que las recomendaciones incluidas en las notas son de carácter complementario, como se conviene de manera generalizada durante las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo (EX/7), ambos proyectos de resolución de la Asamblea se pudieron fusionar bajo el título *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*. El Comité Ejecutivo tendrá la oportunidad de examinar el texto resultante de la resolución de la Asamblea cuando considere el proyecto de informe sobre la cuestión 19 (WP/582).

*Mejora de la estructura de las comunicaciones a los Estados y de la respuesta a las mismas para aplicar los SARPS, PANS y planes globales de forma más adecuada*

3. La delegación del Camerún presenta la nota WP/467 (*Mejoramiento de las herramientas de respuesta a las comunicaciones relativas a las enmiendas de los Anexos y los PANS enviadas por la OACI a los Estados miembros*), en que se recalca la necesidad de que los Estados miembros cuenten con herramientas eficaces para responder a las comunicaciones de la OACI relativas a las enmiendas de los



Anexos y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) a fin de remediar la situación del bajo nivel de respuesta a estas comunicaciones constatado desde hace varios años. En la nota se destaca que en el examen de las enmiendas a los Anexos y PANS por los Estados miembros también deben participar las partes interesadas pertinentes, principalmente la industria, y se señala que esto podría facilitarse estableciendo herramientas de colaboración para compartir las comunicaciones de la OACI y recabar comentarios. Al respecto, en la nota se recuerda la presentación que tuvo lugar en unas reuniones de la OACI celebradas en la Sede y en algunas regiones en 2014 de una herramienta llamada *Aviso electrónico de propuesta de enmienda* (ENOPA) como parte de su conjunto de herramientas electrónicas de la OACI para la seguridad operacional. La ENOPA permite a los Estados miembros, entre otras cosas, recibir las comunicaciones de la OACI sobre propuestas de enmiendas, proporcionar comentarios sobre las comunicaciones de la OACI, e invitar a especialistas a colaborar en línea en el examen de las propuestas de enmienda presentando comentarios y mediante teleconferencias. En la nota se indica que la OACI no ha instaurado la ENOPA de manera que los Estados puedan aprovecharla y subraya que, en virtud de la Resolución A39-21 de la Asamblea, cláusula 4 de la parte dispositiva, la Organización debe concentrarse en finalizar e implantar eficazmente esta herramienta o cualquier otra plataforma similar para facilitar la respuesta a las comunicaciones a los Estados de la OACI.

4. En la nota WP/467 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la nota; y
- b) pedir a la OACI que finalice la elaboración de la herramienta de colaboración en línea para facilitar la respuesta a las comunicaciones a los Estados relativas a enmiendas de Anexos y PANS.

5. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/245 (*Exploración de nuevos métodos de trabajo para la OACI*). En la nota se reitera la creciente inquietud por los desafíos que enfrentan los Estados miembros como consecuencia del volumen de correspondencia de la OACI, planteada en la última Asamblea por los Emiratos Árabes Unidos por medio de la nota informativa A39-WP/320. En la nota se solicita a la OACI que evalúe el volumen y la frecuencia de sus publicaciones y determine si efectivamente se logran los resultados esperados.

6. En la nota WP/245 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del Informe sobre la evaluación del proceso de elaboración de normas de la OACI (EV/2018/01) de la Oficina de Evaluación y Auditoría Interna (EAO);
- b) encargar al Consejo de la OACI que evalúe las metodologías de trabajo de la OACI con miras a obtener productos más orientados a resultados que de carácter prescriptivo, en especial en lo atinente al proceso de promulgación de publicaciones; y
- c) encargar a la OACI que implemente un sistema para medir y hacer seguimiento de los métodos de la OACI que efectivamente aliente el desarrollo de enfoques de trabajo innovadores tendientes a facilitar la implementación de normas y métodos recomendados (SARPS), el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) dentro de los Estados.

7. La delegación de Cuba presenta la nota WP/461 (*Recomendación sobre la estructuración del texto de las enmiendas a los SARPS adoptadas por el Consejo de la OACI, cuando su contenido aplique en distintas fechas*), copatrocinada por la Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), el Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, el

Paraguay, el Perú, la República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de). En la nota se destaca que las nuevas prácticas editoriales de la OACI con respecto a los SARPS que tienen diferentes fechas de aplicación complican el proceso de incorporar dichos SARPS en la reglamentación nacional de los Estados y de notificar las diferencias. En consecuencia, se invita a la Asamblea a recomendar que la OACI estructure el texto de las enmiendas a los SARPS adoptadas por el Consejo de la Organización, cuando existen diferentes fechas de aplicación para cada requisito, aplicando la división del contenido en partes (A, B, C, etc.), de acuerdo a cada fecha de aplicación, como en el caso concreto mostrado en el párrafo 1.7 inciso a) de la nota, lo cual simplificaría la notificación de diferencias y permitiría mayor claridad en la interpretación de las diferencias notificadas por cada período de aplicación.

## **Análisis**

8. Las delegaciones de Chile, Nicaragua, Venezuela (República Bolivariana de), Colombia, el Uruguay, la Argentina, Nigeria, el Congo, Argelia y el Camerún respaldan las medidas propuestas en la nota WP/461 (Cuba y copatrocinadores), que consideran que simplificaría el formato de los SARPS con diferentes fechas de aplicación, haciéndolos más comprensibles y facilitando su aplicación, así como la notificación de las diferencias. Además, las delegaciones de la Argentina, Nigeria, el Congo y Argelia manifiestan su apoyo a la medida propuesta en la nota WP/467 (Camerún), puesto que mejoraría la elaboración y aplicación de los SARPS. Las delegaciones de Francia, el Senegal, Benin, Sudáfrica, Malí y Cuba también manifiestan su apoyo a la nota WP/467. En este sentido, la delegación del Senegal reitera que la medida propuesta en aquella nota es conforme a la Resolución A39-21 de la Asamblea, cláusula 4 de la parte dispositiva, en que se pedía a la Secretaria General que investigara y, de ser necesario, introdujera 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.

9. Las delegaciones de Suiza, Turquía y España también respaldan las medidas propuestas en las notas WP/461 (Cuba y copatrocinadores) y WP/467 (Camerún). La delegación de España subraya que se deberían remitir al Consejo para su consideración, con el apoyo de la Comisión de Aeronavegación (ANC).

10. La delegación de los Estados Unidos señala que, si bien su Estado apoya a la OACI en la búsqueda de formas de mejorar la estructura del texto de las enmiendas de los SARPS con diferentes fechas de aplicación, sugiere que la Secretaría considere no solo el método propuesto en la nota WP/461, sino también otros métodos.

11. Destacando que hoy, el 30 de septiembre, es el Día Internacional de la Traducción, la delegación de Cuba felicita a los equipos de interpretación y traducción de la OACI por su excelente labor en la facilitación de las deliberaciones de la Asamblea. Refiriéndose al examen anterior por parte del Comité Ejecutivo de la cuestión 18, *Multilingüismo en la OACI*, reitera su preocupación por que los textos de orientación para la implementación de SARPS y PANS no se publiquen de manera simultánea en los seis idiomas y reitera su sugerencia de que se considere la posibilidad de incluir en los futuros presupuestos trienales una partida específica para la traducción de los textos de orientación en todos los idiomas oficiales de la Organización (véase A40-Min. EX/2, párrafo 137).

12. Al expresar su pleno apoyo a la nota WP/467 (Camerún), la delegación de Cuba señala que la acción propuesta mejoraría el índice de respuesta a las comunicaciones a los Estados relativas a las enmiendas de Anexos y PANS, que en 2018 fue de solo el 40 %, es decir, que solo respondieron a ellas unos 77 Estados miembros (véase WP/48, párrafo 2.5.1; EX/7). Además, se atendería la inquietud que expresó anteriormente en el Consejo de que a pesar de que en el Artículo 90 a) del Convenio de Chicago se especifica que la adopción de las enmiendas a los Anexos requiere el voto de dos tercios del Consejo, no se dispone ningún requisito sobre el número mínimo de respuestas a las comunicaciones a los Estados

relativas a las propuestas de enmienda de los Anexos que deben recibirse antes de presentarse al Consejo para su adopción (véase C-MIN 217/2, párrafo 10). La delegación de Cuba reconoce que es difícil obtener respuestas a esas comunicaciones de la mayoría de los Estados miembros y señala que a menudo los comentarios que se reciben no son aceptados por la OACI. Manifiesta que espera que la Secretaría General tenga en cuenta la acción propuesta en la nota WP/467 al implementar más medidas destinadas a mejorar la eficiencia y eficacia de la OACI durante el próximo trienio.

13. Al ofrecer aclaraciones, el jefe de Coordinación de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales (C/PRC) señala, con respecto a la nota WP/467 (Camerún), que la OACI aún no ha finalizado la elaboración de la ENOPA debido a la limitación de recursos. Destaca que el Consejo ha considerado recientemente el Informe sobre la evaluación del proceso de elaboración de normas de la OACI (EV/2018/01) de la EAO y que la Secretaría tendrá en cuenta la información proporcionada en la nota WP/467 a la hora de aplicar las recomendaciones del informe.

14. En referencia a la nota WP/245 (Emiratos Árabes Unidos), el C/PRC subraya que el GANP y el GASP han establecido nuevos procesos para que ambos planes mundiales sigan centrados en resultados. Tomando nota de que eso incluye la creación de los grupos de trabajo del GANP y del GASP, que harán un seguimiento continuo de la eficiencia y eficacia de los planes mundiales y formularán recomendaciones de mejora, sugiere que las recomendaciones que figuran en la nota WP/245 se remitan a esos dos grupos de trabajo para su consideración. Asimismo, el C/PRC pone de relieve que la Secretaría está trabajando en la introducción de un enfoque por proyectos que vincula los programas de trabajo de la Sede y de las oficinas regionales con el GANP y el GASP, así como con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

15. Con respecto a la nota WP/461 (Cuba y copatrocinadores), el C/PRC acoge con agrado las observaciones proporcionadas sobre las nuevas prácticas editoriales con respecto a los SARPS que tienen diferentes fechas de aplicación. No obstante, subraya que volver a las prácticas editoriales anteriores eliminaría la visibilidad solicitada por los Estados miembros. A pesar de ello, se muestra de acuerdo con que es necesario seguir examinando las complicaciones no intencionadas del nuevo formato para la presentación de diferencias por parte de los Estados miembros.

16. Al resumir las deliberaciones sobre la cuestión de la mejora de la estructura de las comunicaciones a los Estados y de la respuesta a las mismas para aplicar los SARPS, PANS y planes globales de forma más adecuada, el Presidente indica, con respecto a la nota WP/467 (Camerún), que el Comité Ejecutivo reconoce que la creación del sistema en línea para las respuestas a las propuestas de enmiendas a los SARPS y PANS no se ha completado, y señala también que las actividades a las que se alude en la nota estarán sujetas a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa Regular correspondiente a 2020-2022 y a recursos extrapresupuestarios. Asimismo, se informa al Comité Ejecutivo de que el Consejo ha considerado el Informe sobre la evaluación del proceso de elaboración de normas de la OACI (EV/2018/01) de la EAO y que la Secretaría tendrá en cuenta la información que figura en la nota WP/467 a la hora de aplicar las recomendaciones del informe.

17. En cuanto a la nota WP/245, el Comité Ejecutivo acoge con beneplácito la información proporcionada y reconoce que, si bien la OACI ha realizado avances significativos hacia el establecimiento de un marco de gestión centrado en los resultados, aún queda trabajo por hacer. Reconoce que los nuevos procesos establecidos en el GANP y el GASP buscan que los planes mantengan vigencia y den resultados concretos, y conviene en que las recomendaciones que figuran en la nota WP/245 se deberían remitir a los grupos de trabajo del GANP y del GASP para que las examinen y tomen medidas al respecto. Asimismo, el Comité Ejecutivo toma nota de que la Secretaría está trabajando en la introducción de un enfoque por proyectos que vincula los programas de trabajo de la Sede y de las oficinas regionales con el GANP y el GASP, así como con los ODS de las Naciones Unidas.

18. Con respecto a la nota WP/461 (Cuba y copatrocinadores), el Comité Ejecutivo reconoce los beneficios derivados de la mayor visibilidad de los SARPS con fechas diferidas de aplicación en las nuevas prácticas editoriales de la OACI, pero también reconoce las preocupaciones manifestadas con respecto a las complicaciones en la presentación de diferencias con el uso del nuevo formato. El Comité Ejecutivo recomienda que la OACI tenga en cuenta dichas complicaciones y efectúe los ajustes necesarios para subsanarlas.

### **Cuestión 23: Programa de Asistencia Técnica**

19. En el marco de la cuestión 23, el Comité Ejecutivo considera la asistencia técnica y el Plan AFI SECFAL basándose en dos notas de estudio principales presentadas por el Consejo, WP/4 y WP/63, así como en notas conexas presentadas por los Estados y organizaciones internacionales.

#### *Asistencia técnica*

20. El jefe de la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (C/GAT) presenta la nota WP/4 (*Informe sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI*), en que se informa sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI en los ámbitos de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medioambiente en el trienio en curso. En ella se destaca que, en este período, varios Estados han hecho esfuerzos concertados por corregir sus deficiencias en el sistema de transporte aéreo, con resultados positivos que se demuestran en el Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y el Programa de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP). No obstante, en la nota se subraya que para los Estados que no han alcanzado las metas de mejoras en sus sistemas de aviación, el compromiso permanente de la OACI de prestar asistencia es crucial, y muy acorde con el propósito de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) Por lo tanto, es vital que la OACI y todas las partes, particularmente las asociadas en la aviación, canalicen sus esfuerzos de una manera coordinada y colaborativa, evitando así duplicarlos.

21. En la nota también se destaca que, considerando que incrementar la capacidad del sistema de aviación con frecuencia exige enormes cantidades de recursos, que muchos países no tienen, el apoyo continuo y las contribuciones de Estados y la industria son muy importantes para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). Con tal fin, la OACI espera que se mantengan el apoyo y las contribuciones de todas las partes interesadas, para beneficio de los Estados que requieren asistencia.

22. En la nota WP/4 se invita al Consejo a:

- a) alentar a los Estados a apoyar las actividades de asistencia técnica de la OACI; y
- b) pedir que la OACI continúe su trabajo en desarrollo y ejecución de asistencia técnica en el marco de los respectivos objetivos estratégico y en asociación con los Estados, organizaciones internacionales y regionales, y la industria.

23. La delegación del Canadá presenta la nota WP/129 (*Fortalecer las iniciativas de asistencia técnica*), presentada por su Estado y Nueva Zelanda. Reconociendo que la asistencia técnica constituye un medio que ayuda a velar por que todos los Estados puedan beneficiarse de un sistema de aviación civil seguro y protegido, la nota alienta a la Asamblea a armonizar sus esfuerzos de asistencia técnica y respaldar una mayor implicación de las oficinas regionales de la OACI en las cuestiones de este ámbito. A fin de respetar los objetivos de la NCLB, recomienda además que los proyectos de asistencia técnica incluyan

componentes de medición del desempeño, siempre que sea posible, para contribuir a lograr la mayor eficacia de la actividad de asistencia. En la nota se reconoce que la OACI ha iniciado recientemente varias actividades a tal efecto y se alienta a la Asamblea a apoyarlas y a tomar más medidas para reforzar las actividades de asistencia técnica en todo el mundo.

24. En la nota WP/129 se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los Estados miembros y otras entidades a sincronizar sus iniciativas de asistencia técnica, coordinando multilateralmente los proyectos entre los donantes y los beneficiarios para que las actividades de asistencia técnica se realicen en forma oportuna y sostenible siempre que sea posible;
- b) favorecer una mayor intervención de las oficinas regionales de la OACI en los asuntos de asistencia técnica, con más cooperación y eficiencia en la ejecución de las actividades, armonizando los proyectos técnicos cuando proceda; y
- c) fortalecer las medidas para evaluar las iniciativas de asistencia técnica y su contribución al transporte aéreo internacional mediante la incorporación en los proyectos de desarrollo de un componente de medición del rendimiento.

25. En nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC, la delegación de Côte d'Ivoire presenta la nota WP/319 [*Apoyo a la continuidad del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI)*], en que se reseñan los avances en el fortalecimiento de la seguridad operacional en África logrados con la ejecución del Plan AFI. En vista de los logros registrados, la CAFAC y los Estados africanos respaldan los objetivos del Plan AFI y están convencidos de que su continuación contribuirá a fortalecer aún más la seguridad operacional en África y ayudará a acelerar el progreso y mantener en forma sostenible lo ya hecho por los Estados africanos. En la nota se subraya la necesidad de armonizar las distintas iniciativas en el continente africano para hacer un uso óptimo de los recursos y reducir las duplicaciones de esfuerzos.

26. En la nota WP/319 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los avances del Plan AFI y el compromiso de los Estados africanos con su ejecución y con sus objetivos;
- b) apoyar la continuación de las actividades del Plan AFI y del enfoque por proyectos;
- c) pedir a la OACI, los Estados contratantes, las organizaciones internacionales y la industria que apoyen el programa y sus proyectos;
- d) pedir a la OACI que armonice las distintas iniciativas con la CAFAC y con los asociados para evitar que se dupliquen esfuerzos y dar más transparencia al uso de los recursos comprometidos en el marco del plan de seguridad operacional; y
- e) alentar a otras regiones a considerar la conveniencia de adoptar un enfoque similar al del Plan AFI para resolver las deficiencias y dar respuesta a las dificultades en el ámbito de la seguridad operacional.

27. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/77 Revisión núm. 1 [*Reconocimiento a la Oficina regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)*], presentada por los Estados miembros de la COCESNA; WP/441 [*Tailored assistance to Haiti (Asistencia dirigida a Haití)*], presentada por el Canadá; WP/493 Revisión núm. 1 [*Experiencia de asistencia técnica a Estados de la región suramericana en materia de seguridad de la aviación civil*], presentada por Venezuela (República Bolivariana de); y WP/511 [*Indonesia Funding of Aviation Training (Financiación de la instrucción en aviación en Indonesia)*], presentada por Indonesia.

## **Análisis**

28. Las delegaciones de la República de Corea, Suecia y Venezuela (República Bolivariana de) manifiestan su apoyo a la nota WP/4 (Consejo). En este sentido, la delegación de la República de Corea subraya que la implementación de los SARPS es esencial para el desarrollo seguro, protegido, sostenible y eficiente de la aviación civil internacional. Haciendo hincapié en que el apoyo a la implementación proporcionado a través del programa de asistencia técnica de la OACI, conforme a la iniciativa NCLB, contribuye notablemente al logro de los objetivos estratégicos de la OACI, reitera el empeño de la República de Corea en contribuir de manera continuada a los fondos voluntarios de la Organización, en especial los relativos a la seguridad operacional, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, y la seguridad de la aviación, a fin de que pueda alcanzar sus correspondientes objetivos estratégicos.

29. Acogiendo con satisfacción y apoyando las recomendaciones contenidas en la nota WP/4, la delegación de Suecia alude a la nota WP/107, Revisión núm. 1 (*Apoyo a la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás*), presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por Nueva Zelanda y el Canadá, que el Comité Ejecutivo examinó previamente al considerar la cuestión 20 (EX/2). La delegación subraya que en la nota se presenta una serie de sugerencias concretas para mejorar la puesta en práctica de la iniciativa NCLB y destaca la importancia de incrementar la cooperación y coordinación con miras a que la política de la NCLB sea aún más fructífera y eficaz. En particular, en la nota se recomienda que la OACI, en colaboración con sus socios y los Estados miembros beneficiarios, coordine las actividades de asistencia técnica, cooperación técnica y creación de capacidad a fin de optimizar los efectos derivados de esas actividades.

30. Reconociendo las actividades importantes de asistencia técnica y creación de capacidad llevadas a cabo por la OACI durante el trienio en curso según se describe en la nota WP/4, que han fortalecido la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la delegación de Venezuela (República Bolivariana de) reafirma la voluntad de su Estado de participar en las actividades mencionadas en coordinación con la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica (SAM) (Lima). En este contexto, pone de relieve la nota de información WP/493 Revisión núm. 1 (*Experiencia de asistencia técnica a Estados de la región suramericana en materia de seguridad de la aviación civil*), en la que se exponen los detalles de la asistencia técnica relacionada con la seguridad de la aviación que su Estado ha proporcionado por conducto de la Oficina Regional SAM, al Paraguay, el Ecuador, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia y Guyana durante el trienio en curso.

31. Tras manifestar su apoyo a las recomendaciones que figuran en la nota WP/129 (Canadá y Nueva Zelanda), la delegación de Portugal acoge con beneplácito que las oficinas regionales de la OACI asuman una función de coordinación regional en los asuntos de asistencia técnica a fin de evitar la duplicación de esfuerzos. La delegación también destaca que las iniciativas y medidas a las que se hace referencia en la nota forman parte de la Alianza para la Asistencia en la Implantación de la Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAP) establecida por la Secretaría, y alienta a los Estados a compartir sus proyectos y actividades de apoyo con la ASIAP. La delegación de Portugal subraya que apoyar a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y colaborar con ellas también sería una manera de proporcionar asistencia técnica a los Estados.

32. Suscribiendo también la nota WP/129, la delegación de Australia conviene con los copresentadores en que la red de oficinas regionales de la OACI constituye una vía clave para que la OACI asista a los Estados miembros en el logro de los objetivos estratégicos de la Organización y manifiesta su apoyo a una mayor implicación de las oficinas regionales en los asuntos de asistencia técnica, entre otras cosas mediante una mayor cooperación y una implementación eficiente de las actividades. Resalta que este punto es especialmente pertinente en la Región Asia/Pacífico (APAC), donde los Estados están trabajando para cumplir los ambiciosos compromisos de la Declaración de Beijing de 2018 y pronto se considerará cómo responder al análisis de las necesidades de la aviación de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP), que el Comité Ejecutivo examinó previamente al considerar la cuestión 20 (EX/2). La delegación de Australia conviene en que los Estados miembros y otras entidades también deben coordinar sus esfuerzos de asistencia para velar por el uso óptimo de los recursos y lograr resultados positivos y sostenibles para los Estados miembros. A esos efectos, sigue alentando a la OACI a cerciorarse de que las oficinas regionales dispongan de recursos adecuados y suficientes a fin de estar en la mejor disposición para satisfacer las necesidades de los Estados miembros en cada región.

33. Manifestando su apoyo a la nota WP/319 (CAFAC), la delegación de Italia subraya que, en consonancia con los objetivos de la Resolución A36-1 de la Asamblea, el Plan AFI ha demostrado su validez avanzando en todas las áreas primordiales durante el trienio en curso. Señalando que los logros han sido muy positivos, alude a la mejora significativa de todos los indicadores de rendimiento y el incremento mensurable en el nivel medio de implementación efectiva de los ocho elementos críticos de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, la delegación de Italia observa que aún hay necesidades importantes de formación en ámbitos como la ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional. En vista de lo expuesto, invita a la Asamblea a respaldar la continuidad del Plan AFI. La delegación de Italia indica que su Estado, como miembro de la UE, acoge con agrado la nueva asignación de recursos de la Comisión Europea al Plan AFI para los próximos tres años e invita a todos los Estados miembros y la industria a redoblar sus esfuerzos en ese sentido. La delegación destaca asimismo que el Plan AFI es un ejemplo concreto de la iniciativa NCLB de la OACI y se debe preservar.

34. Las delegaciones del Chad, el Senegal y el Congo también manifiestan su apoyo a la nota WP/319. En este sentido, la delegación del Chad expresa su agradecimiento por la asistencia técnica que la OACI ha proporcionado a su Estado por conducto de la Oficina Regional para África Occidental y Central (WACAF) (Dakar). Las delegaciones del Senegal y el Congo reiteran la importancia de que la Asamblea apoye la continuidad del Plan AFI y de que la OACI, los Estados miembros, las organizaciones internacionales y los socios de la industria respalden el Plan AFI y sus proyectos asociados.

35. Las delegaciones de Botswana, la República Democrática del Congo y el Togo respaldan las notas WP/4 (Consejo) y WP/319 (CAFAC).

36. Las delegaciones de Sudáfrica, Nicaragua, el Sudán del Sur, Nigeria, los Emiratos Árabes Unidos, la República Unida de Tanzania, Bangladesh y China respaldan las tres notas que se han presentado. En este sentido, la delegación de Sudáfrica manifiesta su apoyo a la continuidad del programa de asistencia técnica de la OACI. No obstante, conviene en que la falta de coordinación en la prestación de asistencia técnica señalada en las notas WP/129 (Canadá y Nueva Zelanda) y WP/139 (CAFAC) podría dar lugar a la duplicación y pérdida de esfuerzos. La delegación de Sudáfrica conviene, por tanto, en la necesidad de coordinación y liderazgo por parte de la OACI, con las oficinas regionales desempeñando una función clave en materia de asistencia técnica, como se propone en la nota WP/129. También conviene en la necesidad de fortalecer las medidas para evaluar las iniciativas de asistencia técnica y su contribución al transporte aéreo internacional mediante la incorporación en los proyectos de desarrollo de un componente de medición del rendimiento, según lo propuesto en la nota mencionada. Poniendo de relieve la coordinación entre la OACI y la CAFAC en la ejecución del Plan AFI, la delegación de Sudáfrica agradece a las dos organizaciones la asistencia prestada en su marco.

37. La delegación de Nicaragua destaca que la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA) proporciona apoyo a la implementación relacionada con la seguridad operacional a los Estados de su región. Asimismo, la delegación manifiesta su agradecimiento por la asistencia técnica proporcionada por la OACI a todos los Estados en los ámbitos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y medioambiente con miras a alcanzar los objetivos estratégicos de la Organización y los objetivos de los planes mundiales, así como por el apoyo prestado por la OACI al Plan AFI y sus proyectos asociados.

38. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos reitera la necesidad de que la OACI, los Estados miembros y otras entidades sincronicen sus iniciativas de asistencia técnica para incrementar su eficacia. La delegación también recalca que los Emiratos Árabes Unidos están dispuestos a proporcionar apoyo adicional al programa de asistencia técnica de la OACI, cuyas actividades están en total consonancia con la iniciativa NLCB de la Organización.

39. La delegación de la República Unida de Tanzania manifiesta su respaldo al programa de asistencia técnica de la OACI, así como al Plan AFI. En vista de los avances importantes alcanzados mediante la ejecución del Plan AFI, la delegación aboga por su continuidad y afirma que se trata de un modelo que pueden seguir otras regiones para atender las deficiencias y dificultades en materia de seguridad operacional.

40. La delegación de Bangladesh reitera la necesidad de coordinar las diversas actividades de asistencia técnica llevadas a cabo por la OACI, los Estados miembros y otras entidades a fin de que se satisfagan las necesidades de los Estados beneficiarios y ningún país se quede atrás.

41. La delegación de China conviene en la importancia de que ningún país se quede atrás asegurando la prestación coordinada de asistencia técnica. La delegación respalda las observaciones de la delegación de Australia con respecto a una mayor intervención de las oficinas regionales de la OACI en los asuntos de asistencia técnica, con más cooperación y eficiencia en la ejecución de las actividades, lo cual resulta de especial pertinencia en la Región APAC, donde los Estados están trabajando para cumplir los ambiciosos compromisos de la Declaración de Beijing de 2018 y pronto se considerará cómo responder al análisis de las necesidades de la aviación de los PEIDP.

42. Suscribiendo la nota WP/129 (Canadá y Nueva Zelandia), la persona observadora de la CANSO subraya que su organización es partidaria de fortalecer los programas de asistencia técnica y está preparada para ayudar en lo posible. Apoyando también la nota WP/319 (CAFAC), señala que la CANSO considera que el Plan AFI es de suma importancia para mejorar la seguridad operacional de la aviación en la región de África y resalta que está prestando, y lo seguirá haciendo, asistencia en su implementación.

43. Al resumir las deliberaciones sobre la asistencia técnica, el presidente indica que a tenor de la nota WP/4 (Consejo), el Consejo Ejecutivo toma nota del apoyo a la implementación proporcionado por la OACI a través de su programa de asistencia técnica durante el trienio en curso, que abarca todos los objetivos estratégicos, y alienta a los Estados a que continúen apoyando el trabajo de la OACI en colaboración con todas las partes interesadas. El Comité Ejecutivo concluye que el apoyo continuo y las contribuciones de los Estados y la industria son vitales para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como las SSC y las SSeC. A este respecto, el Comité insta a la Asamblea a continuar con su apoyo y contribuciones al programa de asistencia técnica de la OACI para beneficio de los Estados que requieren asistencia.



44. Con respecto a la nota WP/129 (Canadá y Nueva Zelandia), en la que se pide que se fortalezcan y sincronicen las iniciativas de asistencia técnica y se favorezca una mayor intervención de las oficinas regionales en asuntos de asistencia técnica, particularmente la Oficina Regional APAC según enfatizaron algunos Estados, el Comité Ejecutivo reconoce la importancia de que todas las partes, incluida la OACI, procedan de manera armonizada y sincronizada en relación con las actividades de asistencia técnica para Estados. El Comité respalda las recomendaciones de la nota dirigidas a fortalecer la asistencia técnica a los Estados de manera segura, protegida, sostenible y eficiente. Además, reconoce los beneficios de las iniciativas de asistencia técnica, así como de la ASIAP y las RSOO.

45. En cuanto a la nota WP/319 (CAFAC), el Comité Ejecutivo toma nota de los logros en la seguridad operacional de la Región AFI a través de la implementación del Plan AFI en el trienio en curso. El Comité apoya la continuación del Plan AFI en el próximo trienio, teniendo en cuenta los logros registrados hasta la fecha, no solo para mantener el progreso alcanzado sino también para seguir mejorando la seguridad operacional en la región.

#### *Plan AFI SECFAL*

46. El director de Transporte Aéreo (D/ATB) presenta la nota WP/63 [*Informe sobre el avance en la implementación del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*], en que se destaca que la amenaza de posibles actos de interferencia ilícita contra la aviación civil sigue manifestándose debido a la presencia de eventos y grupos terroristas activos en la región de África. En la nota también se pone de relieve que aunque el nivel general de implementación efectiva de los SARPS pertinentes de la OACI indica que se han logrado avances en los tres años anteriores, como demuestran los resultados de las actividades del USAP-CMA, es necesario seguir actuando para alcanzar las metas establecidas en el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y los planes regionales conexos.

47. En la nota se resalta que desde que se inició en 2015 en Maputo, Mozambique, el Plan AFI SECFAL ha mostrado avances significativos bajo la orientación del Comité Directivo con la asistencia de la Secretaría de la OACI. En la nota se presentan los avances realizados en la implementación del Plan AFI SECFAL y su programa de trabajo desde el último período de sesiones de la Asamblea celebrado en 2016, y se propone actualizar la Resolución A39-38 de la Asamblea teniendo en cuenta la importancia del Plan AFI SECFAL para afianzar de forma sostenible la seguridad de la aviación y la facilitación en África. En la nota se señala que la fase de corto plazo del plan concluyó el 31 de diciembre de 2017 tras haberse logrado en gran medida las actividades y objetivos planeados, y que brinda una buena plataforma para la implementación de las fases de mediano y largo plazo (2018-2020 y 2021-2023, respectivamente). Sin embargo, se recalca que el Plan AFI SECFAL continúa enfrentándose con dificultades de financiación que podrían dificultar el logro de todos los objetivos del plan y la plena implementación de la Declaración de Windhoek y las metas del GASeP. Por ese motivo, se insta a los Estados, los asociados para el desarrollo y la industria a que sigan efectuando aportaciones financieras o en especie, y que también aporten apoyo político para la implementación del importante Plan AFI SECFAL. Además, se debería considerar la posibilidad de que la implementación del plan se respalde y financie a través del presupuesto regular para asegurar un mecanismo de financiación sostenible.

48. En la nota WP/63 se invita a la Asamblea a:

- a) revisar los avances en la implementación de la Resolución A39-38 de la Asamblea sobre el Plan AFI SECFAL según lo indicado en la nota;
- b) apoyar la implementación continua del Plan AFI SECFAL;

- c) aprobar el proyecto actualizado de resolución de la Asamblea sobre el Plan AFI SECFAL que se presenta en el apéndice C de la nota;
- d) instar a los Estados a que efectúen aportaciones financieras, en especie o de otra índole para respaldar la implementación del Plan AFI SECFAL; y
- e) instar a los Estados a coordinar iniciativas y actividades de asistencia a través del Plan AFI SECFAL y a compartir con el mismo información relativa a sus propias actividades de asistencia.

49. En nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC, la delegación de Zambia presenta la nota WP/288 Revisión núm. 1 [*Apoyo a la continuación del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL)*], en que se subrayan y respaldan los importantes avances y logros en la ejecución del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL desde que se inició en 2015, incluido el cumplimiento de la Declaración y metas de Windhoek, y el establecimiento del Plan de Colaboración de Expertos en Seguridad de la Aviación y Facilitación para la Región AFI (AFI-CES). En la nota también se destaca la cooperación regional y la colaboración entre la OACI y la CAFAC para resolver las SSeC en los Estados africanos.

50. También se resalta que uno de los problemas principales que se enfrenta en la ejecución del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL y la puesta en práctica de las recomendaciones y decisiones de su Comité Directivo es la falta de financiamiento y los recursos mínimos de los que se dispone para cumplir los objetivos fijados. Se indica que los resultados de las auditorías del USAP-CMA de la OACI y las deliberaciones sostenidas en diversas reuniones regionales han revelado que aún queda trabajo por hacer y se hace hincapié en que el financiamiento sostenible posibilitaría el cumplimiento pleno de los objetivos del Plan AFI SECFAL.

51. En la nota WP/288 Revisión núm. 1 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a la OACI a que continúe brindando su liderazgo y apoyo al Plan AFI SECFAL;
- b) tomar nota de las decisiones del Comité Directivo del Plan AFI SECFAL y la resolución de los/as directores/as generales de la región AFI sobre el establecimiento, puesta en funcionamiento y financiamiento del AFI-CES;
- c) tomar nota de la necesidad de reforzar y coordinar las misiones de asistencia técnica en África por medio del AFI-CES y trabajar en colaboración para evitar la duplicación del trabajo a la hora de prestar asistencia a los Estados africanos para la ejecución del GAsEP y el logro de las metas regionales; y
- d) alentar a los Estados miembros, las organizaciones internacionales y los asociados a que contribuyan para apoyar las actividades del AFI-CES.

## **Análisis**

52. Todas las personas delegadas que toman la palabra manifiestan su apoyo a las notas WP/63 (Consejo) y WP/288 Revisión núm. 1 (CAFAC). En este sentido, la delegación de Nigeria señala los avances importantes logrados mediante la implementación del Plan AFI SECFAL y reitera el llamamiento a la asistencia continuada de Estados miembros, organizaciones internacionales y asociados para apoyar el programa.

53. La delegación de Italia indica que su Estado acoge con beneplácito los avances logrados en la ejecución del Plan AFI SECFAL y respalda su trabajo. Italia reconoce los efectos positivos del plan en los sistemas de seguridad de la aviación, la mejora del cumplimiento de los SARPS pertinentes del Anexo 17 — *Seguridad* y el Anexo 9 — *Facilitación*, y la contribución al fortalecimiento del nivel de seguridad de la aviación mundial. Italia considera que todas las actividades de creación de capacidad en los ámbitos de seguridad y facilitación llevadas a cabo en el marco de la iniciativa NCLB son positivas y felicita a la OACI por su función destacada en la coordinación de dichas iniciativas. Con el fin de mantener la dinámica, Italia aprueba la propuesta actualizada de resolución de la Asamblea sobre el Plan AFI SECFAL que se presenta en el apéndice C de la nota WP/63 (Consejo). La delegación de Nicaragua también respalda la citada propuesta de resolución de la Asamblea.

54. Tras expresar su agradecimiento a los Estados y las partes interesadas que han contribuido a la ejecución del Plan AFI SECFAL, la delegación de Sudáfrica destaca que el plan constituye un proyecto importante que debe apoyarse porque dará lugar a una mejora de la implementación efectiva de los SARPS pertinentes del Anexo 17 y el Anexo 9 en el continente africano. Asimismo, pone de relieve que, a fin de seguir aplicando el Plan AFI SECFAL, es necesario considerar la sostenibilidad de las medidas que han adoptado los Estados africanos en virtud de él.

55. La delegación de la República Unida de Tanzania comparte este punto de vista, manifiesta su agradecimiento a la OACI por el liderazgo y apoyo que proporciona al Plan AFI SECFAL y respalda la propuesta actualizada de resolución de la Asamblea sobre el Plan AFI SECFAL que se presenta en el apéndice C de la nota WP/63 (Consejo).

56. Enfatizando que los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil afectan a todos los Estados, la delegación de Mozambique señala que su Estado sigue apoyando el Plan AFI SECFAL. Aludiendo al párrafo 3.4 de la nota WP/288 Revisión núm. 1 (CAFAC), reitera la necesidad de armonizar las diversas asistencias técnicas para las actividades en la Región AFI y mejorar la colaboración entre partes interesadas y asociados a fin de sacar máximo provecho de los recursos disponibles y reducir la duplicación de esfuerzos.

57. En vista de los efectos positivos que la implementación del Plan AFI SECFAL está teniendo en la situación de la seguridad de los Estados africanos, la delegación del Senegal se suma al llamamiento planteado en la nota WP/288 Revisión núm. 1 para que la OACI continúe brindando su liderazgo y apoyo al plan.

58. La delegación de Malí indica que respalda totalmente las medidas propuestas en ambas notas en vista de la continua amenaza terrorista en la Región AFI.

59. Al manifestar su apoyo a la nota WP/288 Revisión núm. 1 (CAFAC), la persona observadora de la CANSO aplaude la coordinación de los esfuerzos y las actividades de asistencia en África, de la que el Plan AFI SECFAL es un ejemplo excelente. Alienta a la OACI y los Estados a prestar su apoyo máximo al Plan AFI SECFAL a fin de velar por que mantengan sus avances y éxito.

60. Al resumir las deliberaciones sobre el Plan AFI SECFAL, el presidente indica que el Comité Ejecutivo toma nota del avance en la implementación del plan que se presenta en la nota WP/63 (Consejo). El Comité destaca la importancia de establecer mecanismos regionales para abordar los desafíos de seguridad de la aviación y facilitación en África, la necesidad de fortalecer y coordinar las misiones de asistencia técnica en África a través del AFI-CES y de trabajar colaborativamente para evitar duplicaciones en la asistencia a los Estados africanos mientras se ejecuta el GAsEP y las metas regionales, y de los esfuerzos realizados para aumentar el compromiso político. El Comité Ejecutivo respalda la propuesta del Consejo de actualizar la Resolución A39-38 de la Asamblea referente al Plan AFI SECFAL, instando a los

Estados miembros de la Región AFI a comprometerse a cumplir las metas y objetivos del plan. Toma además nota de la necesidad de continuar la estrategia de movilización de recursos, junto con la campaña del Consejo y la Secretaría de la OACI para aumentar los recursos financieros, para asegurar un mecanismo de financiación sostenible que permita ejecutar efectivamente el Plan AFI SECFAL.

61. Con respecto a la nota WP/288 Revisión núm. 1 (CAFAC), el Comité Ejecutivo aplaude el progreso alcanzado en la implementación del Plan AFI SECFAL. En particular, destaca la importancia del establecimiento del AFI-CES como vehículo para la asistencia a los Estados africanos, y apoya la ejecución del programa de trabajo, y concretamente la contribución del equipo experto a las actividades del Plan AFI SECFAL y a la CAFAC prestando asistencia a los Estados africanos por medio de misiones técnicas relacionadas con SSeC existentes o potenciales y otras deficiencias de seguridad de la aviación y facilitación.

#### **Cuestión 24: Cooperación técnica - Política y actividades**

62. El Comité Ejecutivo examina la cuestión 24 basándose en la principal nota de estudio presentada por el Consejo, WP/66 (*Política y actividades de cooperación técnica durante el período 2016-2018*).

63. El director de Cooperación Técnica (D/TCB) presenta la nota WP/66, en que se proporciona una visión general de las actividades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI llevadas a cabo en el trienio en curso e información actualizada sobre la aplicación de las políticas y la estrategia de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI. Recordando que el Programa de Cooperación Técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el apéndice A de la nota se presenta un análisis de los resultados financieros y operacionales del programa en el trienio en curso, en el apéndice B se ofrecen los resultados del fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (Fondo AOSC) correspondientes al período sobre el que se informa, y en el apéndice C se presenta un resumen de los logros por objetivo estratégico. En la nota se proporciona asimismo información sobre las novedades importantes en la TCB durante el trienio, que refuerza el compromiso de la OACI de mejorar continuamente el papel de la Dirección como proveedor de servicios de valor agregado, y sobre la exitosa transición de su sistema de gestión de calidad a la norma ISO 9001:2015 y el desarrollo en curso de un sistema de gestión de procesos de trabajo (BPMS) para la automatización y optimización de los procesos, a fin de facilitar la supervisión en tiempo real de todos los proyectos en curso y la presentación de informes detallados. En la nota también se recuerda que el Consejo ha aprobado la *Política de la OACI de sanción a los contratistas* para reforzar la supervisión de las actividades de adquisiciones, y se informa acerca del desarrollo de un plan de divulgación de conocimientos para responder al déficit existente de competencias esenciales en la aviación, y de la implementación continua del Programa OACI de Voluntarios de la Aviación (IPAV).

64. En el plano estratégico, la nota destaca el desarrollo de un proceso mejorado de aseguramiento de la calidad, con la participación de las direcciones pertinentes, y la asignación de nuevas funciones de divulgación a las oficinas regionales, como resultado de un análisis holístico de los mecanismos institucionales y administrativos para la prestación de cooperación y asistencia técnicas en la Organización. También se comunica que el Consejo ha aprobado la integración de la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) en la estructura de la TCB y la alineación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica que se implementarán para fines de 2020.

65. En el plano operacional, la nota subraya que la prioridad del Programa de Cooperación Técnica de la OACI sigue siendo promover la armonización mundial para la implementación de los SARPS de la OACI a fin de que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro, confiable y sostenible. También señala que la Secretaría redoblará los esfuerzos para apoyar a los países en desarrollo a través del Programa de Cooperación Técnica de la OACI, como parte de la iniciativa NCLB de la Organización.

66. Además, en la nota se propone, para su adopción por la Asamblea, una pequeña modificación de la Resolución A39-16 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*, para tener en cuenta cambios de redacción necesarios.

67. En la nota WP/66 se invita a la Asamblea a:

- a) recordar a los Estados contratantes que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Cooperación Técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil, en particular a los efectos del desarrollo o la mejora de infraestructuras;
- b) instar a los Estados miembros a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a rectificar las deficiencias detectadas, resolver las SSC y SSeC, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;
- c) instar a los Estados miembros a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del IPAV, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de los SARPS de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo;
- d) encargar a la Secretaría General que continúe sensibilizando a los Estados, entidades del sector privado y donantes sobre las ventajas de utilizar los servicios de la OACI para la ejecución de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el campo de la aviación civil; y
- e) adoptar la *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI* revisada que figura en el apéndice D de la nota y sustituye la Resolución A39-16 de la Asamblea.

68. Se toma nota de que también se ha presentado la nota de información siguiente: WP/109 [*Main results of the ICAO-IAC regional project in the last 20 years (Principales resultados del proyecto regional OACI-IAC en los últimos 20 años)*], presentada por el IAC.

## **Análisis**

69. Con respecto a la nota WP/66 (Consejo), la delegación de Portugal señala a la atención la nota WP/107 Revisión núm. 1 (*Apoyo a la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás*), presentada por Finlandia en nombre de la UE, sus Estados miembros y otros Estados miembros de la CEAC, EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia y el Canadá, que el Comité Ejecutivo examinó

previamente al considerar la cuestión 20 (EX/2). La delegación indica que en la nota se insta a una mejor coordinación de todas las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica para incrementar la eficiencia y evitar duplicaciones. También destaca la necesidad de coordinar dichas actividades con los donantes por medio de la ASIAP, entre otros.

70. La delegación de Portugal recuerda que en el inciso b) de la parte en que figuran las medidas propuestas de la nota WP/66 se insta a los Estados miembros a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como las conclusiones y decisiones de los PIRG y los RASG, entre otros. La delegación de Portugal pone de relieve que si bien quienes han presentado y copatrocinado la nota WP/107 Revisión núm. 1 coinciden en que las constataciones y recomendaciones del USOAP deberían usarse como un punto de partida en dichos proyectos, recomiendan un enfoque más realista que tenga en cuenta la infraestructura y recursos humanos de la administración de aviación civil de los Estados, pues es conveniente para crear sistemas sólidos de vigilancia de la seguridad operacional que sean sostenibles y adaptables. La delegación es también partidaria de centrarse en dar cumplimiento a las prioridades de seguridad operacional determinadas por los PIRG y los RASG. La delegación de Portugal solicita que se considere la posibilidad de reflejar estas recomendaciones en la propuesta de *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI* revisada que figura en el apéndice D de la nota WP/66.

71. Las delegaciones de Colombia, Nicaragua, México, el Uruguay, la República de Corea, Panamá, Cuba, el Perú, España, Costa Rica y Guatemala manifiestan su apoyo a la nota WP/66 (Consejo). En este sentido, la delegación de Colombia expresa su agradecimiento por el trabajo eficaz llevado a cabo por la TCB en la ejecución del Programa de Cooperación Técnica de la OACI durante el trienio en curso.

72. La delegación de Nicaragua elogia el formato mejorado de la nota, que proporciona una descripción más detallada de la implementación de las políticas y la estrategia de la OACI para la cooperación técnica y la asistencia técnica que anteriormente.

73. Afirmando que la TCB tiene una reputación excelente, la delegación de México subraya que su Estado está muy satisfecho con los servicios proporcionados. México respalda las medidas propuestas en la nota WP/66, incluida la adopción de la versión revisada de la Declaración consolidada, y alienta a los Estados que aún no han utilizado el Programa de Cooperación Técnica de la OACI a hacerlo.

74. Señalando que su Estado apoya el programa, la delegación del Uruguay pone de relieve el proyecto de cooperación técnica llevado a cabo en su marco en 2018-2019 relativo a la preparación de un Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) del Uruguay para orientar la modernización de su sistema de aviación civil (Proyecto URU17801). El Uruguay considera que la estrategia planteada en la nota WP/66 situaría a la TCB en una posición aún mejor para satisfacer las necesidades y requisitos de los Estados miembros en el futuro.

75. La delegación de la República de Corea subraya que su Estado apoya el IPAV y está comprometido con la participación continuada en fondos voluntarios de la OACI como el Fondo para la Seguridad Operacional de la Aviación (SAFE) y el Fondo para la Seguridad de la Aviación (AVSEC) a fin de respaldar el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Organización.

76. La delegación de Panamá destaca que su Estado apoya las actividades de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI descritas en la nota WP/66, ya que fortalecen la capacidad de los Estados para implementar los SARPS, lo cual es clave para el funcionamiento de un sistema de transporte aéreo seguro, confiable y sostenible.

77. La delegación de Cuba subraya que la cooperación técnica y la asistencia técnica son extremadamente importantes y que los Estados pueden extraer muchos beneficios de ellas.

78. Reconociendo la alta calidad de los servicios proporcionados por la TCB, la delegación del Perú subraya al mismo tiempo la necesidad de mantener el proceso de mejora continua en virtud de su sistema de gestión de la calidad, como se reseña en el párrafo 1.6 de la nota WP/66.

79. La delegación de España observa que la prestación de cooperación técnica y asistencia técnica es una de las tres funciones principales de la OACI, siendo las otras dos la elaboración de normas y la realización de auditorías USOAP y USAP. Sin embargo, observando que la Asamblea está considerando la cooperación técnica y la asistencia técnica como dos cuestiones separadas del orden del día, recalca la importancia de la que OACI trate esas dos cuestiones de manera coordinada.

80. Elogiando las actividades del Programa de Cooperación Técnica llevadas a cabo por la TCB durante el trienio en curso que se detallan en la nota WP/66, la delegación de Costa Rica alienta a la OACI a seguir promoviendo los servicios de la TCB, entre otras vías por medio de las oficinas regionales que trabajan en colaboración estrecha con las administraciones de aviación civil de los Estados.

81. La delegación de Guatemala alienta a la TCB a seguir proporcionando respaldo a los Estados en el marco del Programa de Cooperación Técnica de la OACI, en especial a los países en desarrollo en su región (NACC).

82. El director de Cooperación Técnica (D/TCB) indica que la Secretaría considerará posibles maneras de reforzar la coordinación entre la cooperación técnica y la asistencia técnica a fin de mejorar la eficiencia y eficacia, teniendo en cuenta las observaciones formuladas. Enfatiza que la Secretaría acoge con agrado la oportunidad de trabajar con los Estados para proporcionar soluciones duraderas a las constataciones del USOAP y el USAP, así como a seguir fortaleciendo sus capacidades de vigilancia.

83. La Secretaria General manifiesta su agradecimiento a los Estados miembros por depositar su confianza en la TCB para ejecutar sus proyectos de aviación civil y por transmitir su satisfacción con los servicios de la TCB. Recordando las medidas puestas en práctica durante el trienio en curso para mejorar la calidad y rendición de cuentas de los proyectos ejecutados por la TCB, expresa su confianza en que en el próximo trienio se puedan alcanzar resultados aún mejores en lo que se refiere a la prestación de servicios a los Estados.

84. Señalando que el D/TCB designado recientemente ha introducido el concepto de simplificación de las actividades de la TCB, la Secretaria General indica que se han puesto en marcha varias iniciativas. En este sentido, destaca la futura implementación de una plataforma en línea accesible para los Estados que facilitará el seguimiento financiero y operacional en tiempo real de los hitos de los proyectos y, por lo tanto, incrementará la transparencia tanto para los Estados beneficiarios como para los donantes. La Secretaria General observa que, basándose en la experiencia obtenida con dicha plataforma, la Secretaría planea estudiar el desarrollo de otra plataforma en línea parecida para las contribuciones voluntarias en el próximo trienio con el fin de aumentar la transparencia.

85. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que el Comité Ejecutivo observa que los resultados del Programa de Cooperación Técnica de la OACI en el período de notificación 2016-2018 han reflejado el continuo interés de Estados, donantes y entidades privadas, con una ejecución total del programa de 356,2 millones USD, y en promedio 107 proyectos al año en más de 138 Estados y diez organizaciones en todas las regiones. En la parte operacional, el programa ha desempeñado una importante función de apoyo a los Estados miembros con más de 1 061 personas expertas internacionales sobre el terreno, la contratación de 2 566 personas expertas nacionales, la provisión de instrucción a 19 565 integrantes del personal de aviación civil y la adquisición de un gran volumen de equipos de aviación civil por 217,3 millones USD.

86. El Comité Ejecutivo se muestra alentado por los esfuerzos realizados por la TCB durante el trienio para mejorar la prestación de servicios mediante una mayor transparencia, rendición de cuentas y el más alto nivel de calidad en beneficio de los Estados miembros. En especial, en el período objeto de la nota se ha realizado la transición del sistema de gestión de la calidad de la Dirección a la Norma 9001:2015 y el establecimiento de un proceso mejorado de aseguramiento de la calidad para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, con un mayor alcance, con funciones y responsabilidades redefinidos, con la participación de partes interesadas clave de la OACI y una nueva función de divulgación para las oficinas regionales. Se ha informado al Comité Ejecutivo acerca de la próxima implementación de una plataforma en línea accesible a los Estados, que facilitará la supervisión financiera y operacional en tiempo real de los hitos de los proyectos.

87. Reconociendo la importancia del intercambio de información, la priorización de las necesidades y la movilización de recursos para actividades de creación de capacidad, el Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea aliente a los Estados, a las organizaciones internacionales y a los donantes a aunar esfuerzos para la provisión de apoyo específico a nivel regional o de Estado, a través de iniciativas de colaboración, tales como la ASIAP, y apoya una propuesta de coordinación centralizada y vigilancia dentro de la OACI.

88. Teniendo en cuenta las funciones de elaboración de normas, auditorías y apoyo técnico de la OACI, el Comité Ejecutivo reconoce que se requiere una mayor alineación entre las actividades de asistencia técnica y las actividades de cooperación técnica para asegurar un enfoque armonizado, coherente y eficiente entre las distintas entidades dentro de la Organización que tienen a su cargo el apoyo a la implementación, para así evitar la duplicación innecesaria, los conflictos de intereses y la competencia por recursos limitados.

89. El Comité Ejecutivo reconoce que la prioridad sigue siendo promover la armonización mundial para la implementación de los SARPS de la OACI, para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro, confiable y sostenible. La Secretaría redoblará los esfuerzos para apoyar a los países en desarrollo a través del Programa de Cooperación Técnica de la OACI, como parte de la iniciativa NCLB de la Organización. Por consiguiente, el Comité Ejecutivo recomienda que la Asamblea continúe apoyando el programa, reconociendo su importancia para la cooperación y las actividades de creación de capacidad centradas en asistir a los Estados para que mejoren sus sistemas de aviación civil y las infraestructuras conexas, y fortalezcan sus capacidades de recursos humanos.

90. El Comité Ejecutivo invita a la Asamblea a tomar las medidas propuestas por el Consejo en la nota WP/66 (véase el párrafo 67 anterior), ampliándolas para incluir el siguiente nuevo inciso e) en el párrafo en que figuran las medidas propuestas: “solicite a la Secretaría General que mejore la coordinación y la alineación entre las actividades de asistencia técnica y las actividades de cooperación técnica para poder asegurar un enfoque armonizado, coherente y eficiente entre las entidades dentro de la organización que tienen a su cargo el apoyo a la implementación, para así evitar la duplicación innecesaria, los conflictos de intereses y la competencia por recursos limitados”. En este sentido, el Comité Ejecutivo conviene en presentar, con miras a su aprobación en sesión plenaria, la *Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica* revisada que figura en el apéndice D de la nota WP/66, y sustituye la Resolución A39-16 de la Asamblea, con sujeción al examen de los cambios propuestos por la delegación de Portugal (véase el párrafo 70 anterior).



**Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

91. El Comité Ejecutivo da inicio a su examen de la cuestión 26 del orden del día. Las deliberaciones se centran en las cuestiones del espacio comercial y la innovación, documentadas en las dos notas principales presentadas por el Consejo, las notas WP/15 y WP/14, y las notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.

*Espacio comercial*

92. El jefe de Planificación Estratégica y Coordinación de Asuntos Regionales (C/PRC) presenta la nota WP/15 [*Informe sobre el transporte espacial comercial (CST)*], en que se presenta una reseña sobre el surgimiento del CST y su superposición con el sector del transporte aéreo actual. En la nota se subraya que si bien todavía no existen operaciones de CST regulares, es importante tenerlas en cuenta y observar su desarrollo puesto que podrían convertirse en algo habitual en el próximo decenio, y se describe el trabajo al respecto ya emprendido por la OACI. La nota destaca que la cuestión se ha examinado en la decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13), prestando una especial atención a los ámbitos en que se solapan ambos sectores. Como la cuestión en general no es de carácter exclusivamente técnico, resulta importante reafirmar el resultado de la AN-Conf/13 en el plano de las políticas. Con tal fin, se invita a la Asamblea a considerar y adoptar el proyecto de resolución sobre CST expuesto en el apéndice de la nota WP/15. Se resalta que las actividades a las que se refiere la nota estarían sujetas a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa Regular 2020-2022 y contribuciones extrapresupuestarias.

93. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/126 (*Integración de las operaciones del espacio comercial*), presentada por la IFATCA, la IFALPA y la IATA. En la nota se indica que los avances en el ámbito de los desplazamientos por el espacio comercial y las previsiones de crecimiento de las operaciones tanto de tráfico aéreo como del espacio comercial han generado importantes inquietudes dentro de la comunidad de la aviación. También se destaca que la naturaleza del lanzamiento y recuperación de naves espaciales comerciales daría lugar al cierre de un volumen significativo del espacio aéreo durante diversos períodos, y se resalta que estas operaciones no deberían considerarse como aceptables en vista del crecimiento proyectado en ambos sectores. En la nota también se pone de relieve que, en caso de no producirse ningún cambio, se dificultará la eficiencia de las operaciones y se incidirá de manera desproporcionada en la aviación comercial y otros usuarios del espacio aéreo. Asimismo, la forma en que se han utilizado las limitaciones del espacio aéreo han provocado un desequilibrio, favoreciendo a una industria con respecto a otra. En la nota se recalca que, a fin de fin de garantizar una integración segura y eficiente de todas las actividades en el actual espacio aéreo, en particular en el situado sobre alta mar que está asignado a los Estados, es necesario que la OACI, con el apoyo de la industria, cree normas, textos de orientación y políticas que aborden aspectos tales como la separación, las restricciones del espacio aéreo y las tarifas de cobro.

94. En la nota WP/126 se invita a la Asamblea a:

- a) invitar a los Estados a tomar nota del desarrollo de actividades en el espacio comercial y reconocer que estas han de integrarse de manera segura y eficiente en el actual espacio aéreo; y
- b) solicitar además a la OACI que formalice la formulación de disposiciones para integrar las operaciones en el espacio comercial dentro de un espacio aéreo controlado.

## Análisis

95. Con respecto a la nota WP/15 (Consejo), la delegación de Nueva Zelandia respalda la propuesta de la OACI de vigilar el avance y la evolución del CST a fin de dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo conforme se incrementa el solapamiento entre el CST y la aviación civil internacional. Reconoce que la OACI y el sector de la aviación disponen de amplia experiencia en un marco completo de reglamentación y cooperación para tratar con los explotadores comerciales y las interfaces pertinentes. La delegación de Nueva Zelandia también señala que la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos (COPUOS) de las Naciones Unidas es el foro principal para las normas y directrices internacionales relativas al espacio y ha desarrollado una vasta experiencia en este ámbito. Por ese motivo, considera que uno de los componentes clave de la función de la OACI en el CST debería ser mantener la coordinación y cooperación entre la OACI, la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas (UNOOSA) y la COPUOS.

96. En cuanto a la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), la delegación de Nueva Zelandia resalta que, como Estado de lanzamiento y como regulador, Nueva Zelandia se toma muy seriamente los efectos de las operaciones del espacio comercial en las actividades de aviación. Reconoce que las zonas de exclusión podrían repercutir negativamente en el sector de la aviación y en el uso eficiente del espacio aéreo. Nueva Zelandia tiene un gran interés en colaborar con la OACI y otras partes a fin de velar por que el espacio aéreo se gestione de manera segura y eficiente, y acogería con agrado textos de orientación e información de buenas prácticas sobre la gestión óptima de las exigencias contradictorias sobre el espacio aéreo conforme sigan creciendo las operaciones en el espacio comercial.

97. La delegación del Canadá indica que, si bien su Estado apoya totalmente el uso compartido del espacio aéreo existente entre las operaciones comerciales y las espaciales de forma segura y eficiente, considera que aún es algo prematuro y que la OACI debería estudiar la cuestión más en detenimiento antes de elaborar disposiciones para la integración de las operaciones del espacio comercial en el espacio aéreo controlado. Por lo tanto, el Canadá no puede respaldar el inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas de la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA) hasta que se haya completado una evaluación más pormenorizada de la intersección de las actividades en el espacio comercial y la seguridad operacional de la aeronavegación y el control del tránsito aéreo internacional en relación con el mandato de la OACI y otras organizaciones, organismos y comisiones internacionales, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la COPUOS. En consecuencia, el Canadá recomienda que la OACI inicie ese trabajo antes de dedicar recursos a la elaboración de disposiciones u orientaciones relativas a las operaciones del espacio comercial.

98. La delegación de Francia señala que su Estado respalda ambas notas, que son compatibles con la posición europea expuesta en la nota WP/86 (*Nuevos participantes*), presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL. La nota, en que figura una propuesta de resolución de la Asamblea sobre nuevos participantes, se ha presentado a la Comisión Técnica para su consideración. Al señalar a la atención el inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas de la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), la delegación de Francia reitera que las operaciones del espacio comercial plantean un desafío en un espacio aéreo ya congestionado e indica que si bien el objetivo en el largo plazo es la “integración” de las operaciones espaciales comerciales en el espacio aéreo controlado, su Estado considera que en este momento resulta más apropiado aludir a su “incorporación” en el espacio aéreo, el término utilizado en la recomendación 5.5/2 – *Transporte espacial comercial (CST)* de la AN-Conf/13 (véase la nota WP/15, párrafo 1.3). La delegación subraya que Francia respalda que se realicen más análisis y la elaboración por parte de la OACI de orientaciones sobre políticas para las áreas en que el CST se entrecruza con la aviación civil internacional a fin de posibilitar la incorporación del CST. Asimismo, sugiere que para llevar a cabo ese trabajo, la OACI se coordine con la UNOOSA y utilice las reglamentaciones nacionales y subnacionales ya en vigor.

99. La delegación de Australia reitera que es fundamental que la interacción entre la aviación convencional y el nivel creciente de actividades en el espacio comercial se gestione cuidadosamente en interés de la seguridad operacional de la aviación civil convencional. La delegación destaca que la actuación de la OACI debería centrarse en esa interacción, más que en ampliar el mandato o las actividades de la Organización. Por ese motivo, Australia considera que el acento de las actividades de la OACI debería ponerse en el intercambio de información y la difusión de mejores prácticas, y que en este momento no debería empezar a elaborar normas o reglamentaciones en el ámbito del CST.

100. La delegación del Brasil respalda esta intervención y la de la delegación del Canadá.

101. La delegación de los Estados Unidos señala que su Estado apoya, en principio, las notas WP/15 (Consejo) y WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), y respalda la posición manifestada por la delegación del Canadá. Los Estados Unidos reconocen que, para poderse ampliar a escala mundial, las operaciones espaciales comerciales se deben llevar a cabo a través del espacio aéreo existente en las mejores condiciones posibles de seguridad operacional y eficiencia, y que la OACI es el foro para elaborar las disposiciones globales relacionadas con la seguridad operacional y la eficiencia del espacio aéreo civil controlado. Sin embargo, consideran que la OACI no es el foro indicado donde elaborar disposiciones para operaciones espaciales comerciales específicas. Los Estados Unidos comparten la opinión expresada por muchos Estados de que la OACI debería centrarse más bien en una integración segura y eficiente de los vehículos espaciales comerciales en su tránsito por el espacio aéreo civil controlado.

102. Manifestando su apoyo a la nota WP/15, la delegación de México afirma que en este momento la OACI no debería ir más allá de las medidas señaladas en el proyecto de resolución de la Asamblea relativo al CST que figura en adjunto a la nota, a saber, que se consulte a los Estados sobre el papel de la OACI con respecto al CST y se profundice la coordinación con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas para vigilar el avance y la evolución del CST y dar respuesta a las dificultades que vayan surgiendo, incluido el impacto en las operaciones de la aviación civil internacional. Señala que el inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas de la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), en que se solicita a la OACI que formule disposiciones para integrar las operaciones espaciales comerciales dentro del espacio aéreo controlado, es demasiado ambicioso. Sugiriendo que esa medida se deje en suspenso por el momento, la delegación de México indica que en la próxima Asamblea se debería examinar esta cuestión con mayor detenimiento, de ser necesario, teniendo en cuenta las novedades durante el trienio.

103. La delegación de Nigeria también da su respaldo a la nota WP/15.

104. La delegación de Austria manifiesta su agradecimiento por la reseña sobre el surgimiento del CST que se proporciona en la nota WP/15. La delegación sugiere que a fin de resaltar la importancia de mantener unos vínculos estrechos entre la OACI y la UNOOSA para evitar discrepancias en la manera de afrontar la cuestión del CST, el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto se enmienda añadiendo una cláusula en el preámbulo que refleje la relevancia de los mandatos de la UNOOSA y la COPUOS con respecto a esta cuestión y modificando la cláusula 1 de la parte dispositiva para que señale la necesidad de que la OACI elabore, en coordinación con la UNOOSA, orientaciones sobre políticas para las áreas en que las operaciones del CST se entrecruzan con la aviación civil internacional, de conformidad con la recomendación 5.5/2, párrafo c) de la AN-Conf/13 (véase WP/15, párrafo 1.3). El C/PRC manifiesta su apoyo a las propuestas de enmienda del proyecto de resolución de la Asamblea.

105. Al respaldar la nota WP/15 (Consejo), la delegación de España señala que comparte las opiniones expresadas por las delegaciones de México y Austria. Con respecto a la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), sugiere que el inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas se enmiende a fin de solicitar a la OACI que, en el marco de su programa de trabajo para el próximo trienio, evalúe los avances en el ámbito de las actividades en el espacio comercial basándose en la información proporcionada a la Organización con miras a una posible integración de las operaciones espaciales comerciales dentro del espacio aéreo controlado.

106. Aludiendo a las deliberaciones conexas de la Comisión Técnica, la delegación de la Federación de Rusia sostiene que la OACI, en coordinación con la UNOOSA, debería considerar los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales.

107. Manifestando su apoyo a la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), la persona observadora de la CANSO destaca que su organización, como voz mundial reconocida del sector de la gestión del tránsito aéreo, dispone de la experiencia necesaria para ayudar a la OACI y sus Estados miembros a integrar las operaciones espaciales comerciales dentro del espacio aéreo controlado.

108. El Presidente del Consejo recuerda que dicho órgano ha mantenido deliberaciones de fondo sobre el proyecto de texto de la nota WP/15 antes de aprobarlo para su presentación a la Asamblea y ha convenido en la importancia de que la OACI proporcione un marco de políticas para las deliberaciones sobre los aspectos técnicos del CST que tuvo lugar en la AN-Conf/13. Llamando a la atención el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota, destaca que este tiene por objeto proporcionar un marco de políticas para el trabajo técnico relacionado con el CST, que en esta etapa se limita a compartir textos de orientación, mejores prácticas y disposiciones nacionales relacionadas con las operaciones espaciales comerciales a través del espacio aéreo controlado. En cuanto a la propuesta de la delegación de Austria de añadir una cláusula en el preámbulo, el Presidente del Consejo señala que, más que referirse a la relevancia de los mandatos de la UNOOSA y la COPUOS con respecto a la cuestión del CST, lo cual quizá no se refleje adecuadamente, debería referirse a la necesidad de colaboración entre la OACI y esas entidades de la ONU con miras a ser conforme con la cláusula 2 de la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea. También aclara que la referencia en la cláusula 2 de la parte dispositiva a una mayor coordinación con, entre otras, las entidades pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, engloba también a la COPUOS, la UNOOSA y la UIT. El Presidente del Consejo respalda la propuesta de la delegación de Austria de enmendar la cláusula 1 de la parte dispositiva para que señale la necesidad de que la OACI elabore, en coordinación con la UNOOSA, orientaciones sobre políticas.

109. Con respecto al inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas en la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), el Comité Ejecutivo observa que en la AN-Conf/13 se trató la elaboración por parte de la OACI de disposiciones relativas a la integración de las operaciones del espacio comercial en el espacio aéreo controlado y se llegó a la conclusión de que en estos momentos no hay ningún Estado de la OACI que cuente con disposiciones maduras que puedan formar la base para las disposiciones solicitadas. Señalando que esta cuestión seguirá evolucionando desde ahora hasta la próxima Asamblea de 2022, reitera la importancia de que la OACI proporcione un marco de políticas para el trabajo técnico relacionado con el CST en la forma de la resolución enmendada mencionada de la Asamblea.

110. Al resumir las deliberaciones sobre el espacio comercial, el presidente indica que el Comité Ejecutivo considera que es importante observar las operaciones del CST puesto que podrían hacerse regulares para el próximo decenio. Asimismo, toma nota de la labor realizada por la OACI y descrita en la nota WP/15 (Consejo), y conviene en que el número de operaciones en el espacio comercial está aumentando, como también lo están haciendo sus efectos sobre la aviación civil internacional. El Comité Ejecutivo también toma nota de que las actividades a las que se refiere la nota WP/15 estarán sujetas a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa Regular 2020-2022 y contribuciones extrapresupuestarias.

111. El Comité Ejecutivo conviene en que el proyecto de resolución de la Asamblea sobre CST adjunto a la nota WP/15 se modifique de conformidad con la propuesta del Presidente del Consejo (véase el párrafo 108 anterior).

112. Con respecto a la nota WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), el Comité Ejecutivo observa que en la AN-Conf/13 se trató la elaboración por parte de la OACI de disposiciones relativas a la integración de las operaciones del espacio comercial en el espacio aéreo controlado y se llegó a la conclusión de que en estos momentos no hay ningún Estado de la OACI que cuente con disposiciones maduras que puedan formar la base para las disposiciones solicitadas. Sin embargo, la conferencia alentó a los Estados a compartir toda práctica pertinente relacionada con la superposición entre las operaciones en el espacio y de la aviación a fin de mantener la seguridad operacional al más alto nivel posible. El Comité Ejecutivo concuerda con la posición de la AN-Conf/13.

### *Innovación*

113. El C/PRC presenta la nota WP/14 (*Innovación en la aviación*), en que se señala que en la industria de la aviación están surgiendo rápidamente nuevas tecnologías y se destaca que esas innovaciones tienen un gran potencial para reforzar la seguridad operacional, seguridad de la aviación, sostenibilidad, accesibilidad y asequibilidad de la aviación en todo el mundo. Además, en la nota se resalta que esas innovaciones también pueden facilitar procesos de reglamentación más eficientes y simplificados. Por ese motivo, resulta primordial que en el sector de la aviación civil internacional mundial se adopten de forma oportuna medidas encaminadas a supervisar y evaluar esos avances para aprovechar sus ventajas, y que la OACI lo haga de modo que, desde el principio, ningún país se quede atrás. Con tal fin, se propone para su adopción un proyecto de nueva resolución de la Asamblea sobre la innovación en la aviación, uno de cuyos elementos clave es la cláusula 2 de la parte dispositiva, que encarga al Consejo “que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello”. El C/PRC toma nota de que la mayoría de las notas sobre la innovación en la aviación que se han presentado contienen información pertinente que el Consejo debería tener en cuenta al realizar dicha evaluación.

114. La delegación de la República Dominicana presenta la nota WP/383 (*El potencial del software de código abierto en la implementación del sistema global de navegación aérea*), en que se señala el potencial del *software* libre y de código abierto (FOSS, por sus siglas en inglés) para el desarrollo del sistema global de navegación aérea, así como la importancia de que la OACI se plantee alianzas con fundaciones de *software* de código abierto para asistir en este proceso.

115. En la nota WP/383 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar a la OACI que considere proyectos de código abierto para apoyar la implementación de futuros sistemas de navegación aérea; y
- b) solicitar a la OACI que considere asociarse con fundaciones de *software* de código abierto para ayudar en la planificación, desarrollo y/o implementación de *software* de código abierto para el sistema global de aviación.

116. La delegación de Francia presenta la nota WP/113 (*Facilitación de una nueva relación entre la OACI y la industria aeronáutica*), presentada por Francia, Italia y Suecia. En la nota se destaca que el sector de la aviación está experimentando cambios cada vez más rápidos en materia de tecnología, amenazas y expectativas del público, y que los Estados y la OACI consideran cada vez más difícil mantenerse a la par de estos cambios. A fin de atender esta situación, se propone que el Consejo establezca con urgencia un diálogo de alto nivel constante con la industria por medio de una Junta Consultiva sobre

Innovación (ICB) que proporcione al Consejo asesoramiento estratégico acerca de las innovaciones en la aviación. En la nota se proponen los principios básicos para la gobernanza de dicha junta, como la presidencia, las personas miembros, la frecuencia de las reuniones, los costos y los resultados. Al subrayar que correspondería al Consejo decidir sobre tales arreglos, la delegación de Francia señala que está previsto que los informes y recomendaciones de la ICB se presenten al Consejo para su examen y decisión. Afirma que la OACI solo puede beneficiarse si obtiene la experiencia estratégica de altos representantes de la industria de la aviación que están a la vanguardia de la innovación y su integración en la aviación civil. La delegación de Francia señala asimismo que la creación de la ICB es una manera de poner en práctica la Declaración acordada en el quinto Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/5), celebrado recientemente, en que se insta a establecer un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración en relación con la innovación.

117. La delegación de Francia sugiere que, conforme a la nota WP/113, el proyecto de resolución de la Asamblea sobre innovación en la aviación adjunto a la nota WP/14 (Consejo) se amplíe a fin de incluir una nueva cláusula en la parte dispositiva que diría lo siguiente: “*Encarga* al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano permanente de alto nivel con la industria para ofrecer asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación”.

118. En la nota WP/113 se invita a la Asamblea a:

- a) considerar la propuesta detallada en las partes 4 y 5 de la nota de estudio para fortalecer la participación de la industria de la aviación en la labor de la OACI con el fin de ayudar a la OACI a responder con más rapidez a los nuevos desafíos que surgen en el sector; y
- b) adoptar la resolución de la Asamblea sobre la creación de una Junta Consultiva sobre Innovación (ICB) presidida por la industria, según se establece en el apéndice de la nota.

119. La delegación de Singapur presenta la nota WP/320 (*La aviación mancomunada frente al avance tecnológico*), copatrocinada por Australia, las Islas Cook, las Islas Marshall, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, el Reino Unido, Samoa, Trinidad y Tabago, y la CANSO. En la nota se resumen las deliberaciones que mantuvieron líderes de la aviación internacional en el Séptimo Foro Mundial de Cargos Ejecutivos de Aviación Civil (WCACEF/7), celebrado en Singapur del 8 al 10 de abril de 2019 con el tema “Promoción de la aviación: Construyendo nuestro futuro juntos”. En la nota se señala que en el foro se coincidió en que la tecnología cada vez se amplía más y se vuelve más accesible, y que restringir su uso priva al público de los beneficios que puede aportar a la seguridad operacional y eficiencia de la aviación, además de retardar el desarrollo sostenible a escala mundial. Las y los participantes convinieron en que la nueva tecnología y las innovaciones crean nuevas capacidades y oportunidades para intensificar el desarrollo de la aviación, lo cual incluye considerar las demandas de capacidad que se prevé que sobrepasarán el crecimiento previsto del tránsito aéreo. Hubo también consenso en cuanto a que las nuevas tecnologías son pertinentes y aplicables a todos los Estados, garantizando así que ningún país se quede atrás. En particular, los Estados en desarrollo y los menos adelantados podrían hacer uso de la tecnología para superar las limitaciones de los sistemas heredados.

120. Las personas participantes también reconocieron que se plantean nuevos desafíos y riesgos, como el uso de tecnología disruptiva por parte de actores no tradicionales y las insuficiencias de los sistemas y procesos actuales para adaptarse a un nuevo mundo digital. También se reconoció que la reglamentación no sigue el ritmo de la tecnología y las innovaciones. Con el fin de aprovechar la tecnología y las innovaciones para construir un ecosistema de aviación internacional sostenible, el Foro recomendó que: las personas encargadas de la formulación de políticas y la reglamentación adopten un enfoque equilibrado y basado en el

riesgo con respecto a la tecnología y la innovación, y un marco sólido de evaluación y mitigación; los principios y normas fundamentales de la aviación civil se mantengan para guiar el desarrollo y la adopción de nuevas tecnologías e innovaciones; se incremente la colaboración entre los organismos reguladores y entre dichos organismos y la industria para formar comunidades de práctica que permitan compartir sus conocimientos especializados, mejores prácticas y experiencia, colaborando en espacios de prueba regulatorios e intercambiando perspectivas para elaborar reglas conjuntamente. En el Foro también se señaló que la OACI debe desempeñar un papel importante en la creación de un círculo de confianza en la comunidad de la aviación internacional y el establecimiento de plataformas para compartir información reservada.

121. En la nota WP/320 se invita a la Asamblea a:

- a) instar a las partes intervinientes en la aviación a trabajar en forma conjunta para hacer uso de la nueva tecnología y las innovaciones mediante asociaciones de colaboración con el propósito de obtener beneficios óptimos para todo el ecosistema de la aviación;
- b) reafirmar la importancia de los principios y normas permanentes de la OACI, incluyendo los relativos a gestión del tránsito aéreo (A35-15), navegación aérea (A35-15) y cooperación técnica (A39-16), e insistir en que el desarrollo y la adopción de nuevas tecnologías e innovaciones para el sector deberían regirse por estos principios y normas;
- c) recomendar que la OACI establezca nuevas plataformas para aprovechar los recursos y conocimientos especializados de la industria, y un marco basado en la confianza para el intercambio de conocimientos y datos entre los Estados con el fin de seguir el ritmo de la tecnología y la innovación; y
- d) recomendar que la OACI considere el establecimiento de foros técnicos de la industria para la actualización directa de la industria y el seguimiento de las recomendaciones técnicas respaldadas por los Estados que formulan las reuniones de alto nivel de la OACI, como la Conferencia de Navegación Aérea o la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional.

122. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos presenta la nota WP/292 (*Movilidad aérea urbana*), en que se señala el concepto de movilidad aérea como un nuevo modo de transporte aéreo para evitar la creciente congestión del tráfico terrestre. Si bien se señalan las dificultades asociadas, como la falta de reglamentos establecidos ya que no existen normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para ese modo de transporte aéreo y los diferentes criterios para la certificación entre los diversos Estados de diseño, la nota subraya que este tipo de operaciones se extenderá finalmente al transporte aéreo comercial internacional debido a su capacidad de realizar vuelos entre ciudades fronterizas de dos Estados. También destaca que los Emiratos Árabes Unidos están elaborando un marco de reglamentación viable para vigilar que en el futuro la movilidad aérea urbana se lleve a cabo de manera segura.

123. En la nota WP/292 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar a la OACI que se acoja a sus procedimientos habituales para evaluar este nuevo modo de transporte aéreo con el fin de determinar el alcance y el orden de prioridad de la labor que deberá llevar a cabo la Organización en relación con este tema (incluidos los SARPS y textos de orientación);
- b) solicitar a la OACI que elabore nuevos procedimientos, conforme sea necesario, para seguir el ritmo de los progresos en esta nueva esfera; y

- c) instruir a la OACI para que considere las operaciones no tripuladas (pilotadas a distancia) al elaborar los SARPS y las orientaciones para la movilidad aérea urbana.

124. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/342 (*Integración segura y eficaz de los UAS en el espacio aéreo*), presentada por la CANSO, la IATA y la IFALPA. En la nota se destaca que recientemente se ha acelerado la aplicación de la automatización, las aplicaciones digitales, la robótica y la inteligencia artificial, lo cual ha permitido desarrollar nuevos vehículos y modos de funcionamiento, y que esta tecnología puede propiciar una transformación positiva del sector del transporte aéreo si se gestiona correctamente. En la nota se reconoce el empeño de la OACI a la hora de abordar las prioridades e inquietudes en relación con los UAS, incluida la creación de un Grupo Asesor sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS-AG). Sin embargo, se necesita más trabajo, en especial en vista de los ensayos y demostraciones en curso y previstos. En la nota se subraya que, con el crecimiento previsto en el uso comercial de los UAS, la visión a largo plazo debe centrarse en la integración y no en la segregación. Por lo tanto, se propone crear un marco mediante el cual, con la colaboración de la industria de los UAS, poder identificar los ámbitos que requieren la preparación de textos de orientación y disposiciones provisionales para la integración segura y eficaz de los UAS en el espacio aéreo. Ese trabajo tendría un alcance pactado previamente con la OACI, que incluiría (pero no únicamente) la definición y los requisitos de rendimiento relativos a la gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM), las exigencias de interrelación entre UTM y gestión del tránsito aéreo (ATM), y la transformación en esta última modalidad (ATM). Ese trabajo coordinado con la industria y las posibles propuestas, una vez terminados, se evaluarían en el marco de revisión periódica de la OACI. En la nota se destaca que la propuesta reduciría la carga sobre los recursos de la OACI y complementaría los programas existentes.

125. La persona observadora de la IATA señala que su organización se ofrece de forma voluntaria a iniciar este empeño, colaborando con la OACI y con otros socios de la industria para impulsar la integración segura y eficiente de los UAS en el espacio aéreo. También apunta que se aprovecharía el trabajo ya realizado en las plataformas y grupos existentes y que se abarcarían tanto las operaciones tripuladas como las no tripuladas.

126. En la nota WP/342 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del contenido de la nota de estudio; y
- b) solicitar que la OACI considere la creación de un marco mediante el cual pueda colaborar con la industria en la formulación de disposiciones relativas a nuevos participantes del espacio aéreo.

La persona observadora del ICCAIA presenta las cuatro notas siguientes con una sola declaración en vista de las limitaciones de tiempo: WP/268 (*Inteligencia artificial y digitalización en la aviación*), copresentada por la CANSO; WP/459 (*Innovación en aviación*); WP/327 (*Nuevos conceptos operativos relativos a sistemas autónomos*) y WP/317 (*Vuelo automático en formación*). Las cuatro notas tratan sobre nuevos conceptos en la innovación en aviación. Hace hincapié en que los avances importantes en materia de automatización, digitalización, aprendizaje automático, inteligencia artificial y tecnología de la información que se están produciendo en varias industrias comerciales podrían utilizarse en la aviación civil para permitir el aumento de la eficiencia, la reducción del impacto medioambiental y la mejora de la seguridad operacional y la capacidad. La persona observadora del ICCAIA subraya que, a pesar de los grandes posibles beneficios, existen problemas, y que es necesario que la industria de la aviación se esfuerce por integrar rápidamente las nuevas tecnologías y, al mismo tiempo, ejerza la prudencia para asegurar la continuidad de la larga tradición de seguridad operacional en la aviación civil. La persona observadora del ICCAIA destaca además que una nueva forma de trabajar en colaboración con los socios de la industria podría aportar beneficios oportunos, respetando al mismo tiempo el principio del enfoque de consenso basado en el Estado que se aplica actualmente.



124. La persona observadora del ICCAIA indica que la WP/459 es una nota general que incluye elementos del resto de notas y presenta una propuesta para que la OACI considere opciones que permitan a la industria y otras partes interesadas ayudar a la Organización a enfrentar los retos que plantean las tecnologías nuevas y emergentes en la aviación. Resalta que la industria de la fabricación aeroespacial tiene la firme determinación de ayudar a la OACI a facilitar un entorno mundial que permita que prosperen las tecnologías nuevas y emergentes en la aviación. En la nota se propone que se establezcan nuevos enfoques que respondan a las necesidades y la dirección de la OACI, pero que permitan a la industria avanzar en los temas de forma más ágil, respetando al mismo tiempo la necesidad de transparencia y rendición de cuentas.

125. La persona observadora del ICCAIA destaca que el enfoque propuesto en la nota WP/459 permitiría a la industria, especialistas en la materia y otras partes interesadas ayudar a la OACI a abordar cuestiones con respecto a las que la Organización podría no tener la experiencia o los recursos necesarios para encarar por sí misma. Destacando que ese enfoque tiene un precedente en el sistema de las Naciones, cita el ejemplo de la UIT, que emplea diversos grupos focales de la industria para desempeñar tareas adicionales con objeto de elaborar rápidamente estándares en determinadas áreas. Esos organismos son responsables en última instancia de un área específica de la UIT, aunque poseen un alto grado de libertad para determinar los métodos de trabajo apropiados. El ICCAIA propone una estructura parecida a la de la UIT, en la que los grupos independientes sigan siendo responsables ante la OACI. La propuesta está concebida para ayudar a la OACI utilizando los recursos de la industria y otras partes interesadas en los casos en los que están mejor posicionados para abordar estas cuestiones, respetando al mismo tiempo las funciones de la Organización en lo que se refiere a fomentar las mejores prácticas y en relación con decisiones que apoyen una aviación civil internacional, segura, eficiente, protegida, económicamente sostenible y responsable con el medioambiente.

## **Análisis**

126. Manifestando su apoyo a la nota WP/14 (Consejo), la delegación de México resalta su conclusión, que figura en los párrafos 5.1 y 5.2: “Puesto que cabe prever que la innovación en el sector de la aviación seguirá creciendo, es importante que la comunidad de la aviación mundial formule nuevas políticas de reglamentación que permitan evaluar las innovaciones de forma oportuna. Esas políticas no deberían ser específicas para cada tecnología, sino procurar un marco de alto nivel para evaluar las innovaciones y, en su caso, ajustarlas a políticas y normas mundiales. Los elementos específicamente relacionados a la tecnología seguirán siendo estudiados por los grupos expertos ya constituidos. A tal efecto, es importante que la Asamblea reconozca la necesidad de contar con dicho marco y de respaldar su elaboración”. Subraya que el marco de alto nivel mencionado reduciría los riesgos y aumentaría los beneficios potenciales de la innovación en la aviación. La delegación de México afirma que el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/14 está bien equilibrado y posibilitaría consultas entre la OACI y otras partes interesadas.

127. Tras acoger con agrado las propuestas constructivas que figuran en las otras notas presentadas, la delegación de México subraya que es difícil aceptarlas en este momento, ya que se requiere un análisis más en detalle para determinar la forma en que se podría incorporar el trabajo previsto, que involucraría a la Comisión de Aeronavegación (ANC) y a sus grupos expertos, en el trabajo indicado en la nota. Sugiere que dichas propuestas se remitan al Consejo a fin de que las examine y tome una decisión al respecto.

128. Recordado la Declaración del IWAF/5, en que se instó a establecer un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración en relación con la innovación, la delegación de México enfatiza que la OACI debe contar con esa orientación estratégica para su trabajo futuro. Tras señalar que la propuesta de una ICB que se presenta en la nota WP/113 (Francia, Italia, Suecia) es interesante, se pregunta si la creación de dicho organismo entra dentro de las competencias de la Asamblea. Al solicitar que se aclare cómo encajaría esa propuesta con las competencias del Consejo, aboga por tomar más bien la medida

indicada en la cláusula 4 de la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/14, por la que la Asamblea “*Encarga* al Consejo que dé instrucciones a la Secretaría General para que siga trabajando con los Estados, los organismos gubernamentales y no gubernamentales, el sector privado, el ámbito académico y las entidades correspondientes del sistema de las Naciones Unidas para propiciar un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación”.

129. La delegación de España observa que las notas WP/383 (República Dominicana), WP/320 (Singapur y copatrocinadores) y WP/292 (Emiratos Árabes Unidos) plantean ideas muy interesantes que la OACI podría evaluar y posiblemente incluir, en el momento oportuno, en el programa de trabajo de la Organización para su futura consideración. Asimismo, señala que las notas WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA) y WP/459 (ICCAIA) reflejan el interés de la industria en disponer de un marco de colaboración con la OACI, y que la nota WP/14 (Consejo) y el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto destacan la necesidad de establecer un diálogo inclusivo a nivel estratégico que aliente una mayor colaboración e intercambio de experiencia en relación con la innovación. La delegación de España conviene en la necesidad de estrechar la cooperación y colaboración con la industria de la aviación, en especial en el ámbito ejecutivo/estratégico, lo cual beneficiaría a la OACI y al sistema de aviación civil en general.

130. La delegación de España señala que la propuesta de una ICB planteada en la nota WP/113 (Francia, Italia, Suecia) está muy en consonancia con las propuestas presentadas en las notas WP/342 y WP/459, así como con la cláusula 4 de la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/14, tal como había indicado la delegación de México. No obstante, subraya que no es competencia de la Asamblea tomar una decisión sobre las disposiciones de gobernanza propuestas en la nota WP/113 para la ICB propuesta (presidencia, integrantes, reuniones, costos, resultados). A continuación, la delegación de España expone los parámetros principales por los que se debería regir la puesta en marcha de este tipo de iniciativas i) el órgano de innovación debería ser de carácter consultivo; ii) debería trabajar en el ámbito ejecutivo/estratégico, ya que de lo contrario no serviría a los fines de la OACI, puesto que la Organización ya cuenta con muchos grupos técnicos que cumplen tareas específicas; iii) debería ser inclusivo, e integrar no solo a los sectores conocidos de la industria sino también a nuevos participantes; iv) debería brindar asesoramiento al Consejo y presentarle un programa de trabajo adecuado para su aprobación; y v) sus repercusiones financieras para la OACI deberían ser mínimas.

131. La delegación de España indica que esos parámetros no están completamente cubiertos en la cláusula 4 de la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/14 y subraya que, dado que el diálogo previsto sería en el ámbito estratégico, debe informarse al Consejo. Destaca también que este elemento no se refleja en el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/113.

132. Haciendo referencia a la nota WP/113, la delegación del Canadá indica que su Estado apoya el principio de establecer una cooperación más eficaz entre el sector de la aviación y la OACI. El Canadá reconoce que el ritmo del cambio tecnológico requiere una coordinación estrecha y la prestación de un apoyo eficaz a la OACI para ayudarla a afrontar los retos de la innovación tecnológica acelerada y la transformación de los modelos técnicos, operacionales, económicos y comerciales. Dicho esto, el Canadá considera que la propuesta que figura en la nota WP/113 y se refleja en el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto relativo la creación de una Junta Consultiva sobre Innovación (ICB) presidida por la industria plantea algunas cuestiones relativas a la gobernanza de la OACI y a la forma en que dirige sus actividades. Por ejemplo, se propone que las personas miembros de la ICB sean representantes de la industria y altos/as funcionarios/as de la OACI (el/la Presidente/a del Consejo, el/la presidente/a de la ANC, el/la Secretario/a General y los/as directores/as de las Direcciones de Navegación Aérea y Transporte Aéreo) y que los informes y recomendaciones de la ICB se presenten directamente al Consejo. El Canadá considera que es necesario hacer una pausa para reflexionar antes de que el Comité Ejecutivo y la plenaria

respalden este enfoque, en especial en lo que se refiere a la posibilidad o la percepción de problemas de gobernanza, conflictos de intereses y “captura del regulador”. Así, aunque el Canadá apoya el principio de cooperación de la industria con la OACI, no respalda el proyecto de resolución de la Asamblea propuesto en la nota WP/113.

133. El Canadá considera que la nota WP/113 es demasiado específica en cuanto a la estructura y presentación de informes de la ICB e insta a realizar más estudios y profundizar las reflexiones, junto con una clara articulación del problema, de manera que los Estados puedan considerar opciones para enfrentar esas cuestiones mediante un debate exhaustivo y teniendo en cuenta las repercusiones que podrían tener en la gobernanza de la OACI.

134. Aunque expresa su apoyo a los objetivos a largo plazo que figuran en la nota WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA) con respecto a la integración de los UAS en el espacio aéreo, la delegación de Finlandia subraya que el trabajo de la OACI debe limitarse a los asuntos relacionados con la aviación internacional en virtud del Convenio de Chicago y que parte del plan propuesto en la nota podría quedar fuera de la responsabilidad de la OACI. La delegación recalca que toda participación de la OACI en este ámbito debería corresponder al Grupo Experto en Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPASP) de la Organización y debería basarse en los esfuerzos ya iniciados por diferentes regiones de todo el mundo para enfrentar el problema, ya que podría llevar demasiado tiempo a la OACI resolverlo desde cero. La delegación de Finlandia señala que la aviación no tripulada es un buen ejemplo de actividades en las que los procesos de la OACI deberían ser mucho más dinámicos.

135. En cuanto a la nota WP/292 (Emiratos Árabes Unidos), relativa a la movilidad aérea urbana, la delegación de Finlandia aboga por que la OACI base su trabajo en los marcos establecidos a escala regional y local. Tras señalar que la UTM y, en particular la movilidad aérea urbana, es más una cuestión nacional y regional que internacional, se pregunta si la OACI es el organismo pertinente para tratar esta cuestión.

136. Aludiendo a las notas WP/317 y WP/327 (ICCAIA), la delegación de Grecia reconoce los avances logrados en el ámbito de la automatización, el desarrollo de tecnologías digitales y la solidez creciente de la inteligencia artificial. No obstante, destaca que todavía se está trabajando mucho en los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y que se necesitan más investigaciones y validaciones. Al señalar a la atención la nota WP/84 (*GANP: Habilitación de la oportuna modernización de la ATM*), presentada por Finlandia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL, que se sometió a la consideración de la Comisión Técnica, la delegación de Grecia reitera la propuesta que figura en la nota de que la OACI trabaje con los Estados, así como con los programas regionales de modernización y mejora de la seguridad operacional de la ATM, a fin de elaborar las disposiciones adecuadas, según sea necesario.

137. La delegación de Italia destaca el contenido de la nota WP/113, que presenta su Estado junto con Francia y Suecia, ya que puede contribuir a fomentar un desarrollo seguro y protegido de la innovación tecnológica en la aviación civil aprovechando los conocimientos técnicos de la industria. La delegación reafirma que en los sectores emergentes de alta tecnología, como los drones, la ciberseguridad y los vuelos comerciales suborbitales, el apoyo constante de la industria es esencial para establecer una reglamentación compatible, basada en el riesgo y en el rendimiento, que sea flexible y permita el desarrollo de un nuevo ecosistema de la aviación y, al mismo tiempo, asegure un nivel aceptable de seguridad operacional. Por ese motivo, Italia considera que la creación de una Junta Consultiva sobre Innovación (ICB) de alto nivel gestionada por la industria de la aviación podría facilitar la adopción rápida de políticas eficientes y eficaces para la implementación gradual y segura de la innovación tecnológica en la aviación civil. La delegación de Italia señala que su Estado también apoya la nota WP/320 (Singapur y copatrocinadores).

138. La delegación de of Australia resalta que, en el futuro, será importante una mayor interacción entre la OACI y la industria, actual y emergente, a fin de promover la colaboración estratégica, aprovechar las nuevas tecnologías y fomentar, no dificultar ni impedir, la innovación. La delegación destaca que, a medida que las nuevas tecnologías evolucionan, también deben hacerlo los SARPS, los textos de orientación y los métodos de trabajo de la OACI a fin de que los beneficios de las nuevas tecnologías puedan aprovecharse totalmente. Para ello, la delegación de Australia recomienda que la Asamblea respalde las medidas propuestas en la nota WP/14 (Consejo), acoja con beneplácito todas las demás propuestas contenidas en las notas presentadas y solicite específicamente al Consejo que considere esa serie de propuestas al emprender su trabajo con respecto a la nota WP/14. La delegación pone de relieve que ese proceso permitiría examinar plenamente todas las cuestiones planteadas, incluidas las importantísimas preocupaciones planteadas por la delegación del Canadá, que comparten la delegación y su Estado.

139. Suscribiendo todos los principios que figuran en la nota WP/14 (Consejo), la nota WP/113 (Francia, Italia, Suecia) y la nota WP/320 (Singapur y copatrocinadores), la delegación del Camerún afirma que los rápidos avances tecnológicos que se están produciendo podrían ser beneficiosos para toda la comunidad de la aviación. La delegación reitera que es de suma importancia que la industria participe en las medidas de la OACI encaminadas a dar respuesta a los desafíos conexos, más allá de las estructuras existentes de la Organización, como se indica en la nota WP/113. La delegación del Camerún subraya que es necesario que el Consejo defina con mayor profundidad dichos principios y facilite el diálogo entre todos los actores.

140. La persona observadora del ICCAIA manifiesta su apoyo a la propuesta de un diálogo estratégico regular entre el Consejo y la industria que se expone en la nota WP/113 (Francia, Italia, Suecia), que complementa la propuesta del ICCAIA presentada en la nota WP/459 de que el Consejo explore las opciones disponibles para que la industria y a otras partes interesadas puedan enfrentar los retos que plantean las nuevas tecnologías de la aviación a través de un nuevo organismo independiente autorizado por la OACI. Además, recalca que el ICCAIA, como organización internacional que representa a la industria mundial de la fabricación aeroespacial, ofrece su apoyo al Consejo para hacer realidad los beneficios de ambas propuestas en caso de que sean aceptadas por la Asamblea.

141. La persona observadora de la IFATCA acoge con satisfacción la nota WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA). Tras reiterar que se necesita un conjunto sólido de SARPS y PANS en el ámbito de los UAS, subraya que la armonización mundial es algo deseable desde un principio no solo porque las operaciones transfronterizas con UAS pronto serán una realidad, sino también para evitar problemas futuros de interoperabilidad. Recalca que la IFATCA está dispuesta a contribuir a ese esfuerzo con su experiencia en el ámbito de la ATM y el espacio aéreo.

142. La persona observadora de la CANSO agradece a la OACI y al Consejo su trabajo para mejorar la preparación de la OACI con respecto a la innovación en la aviación, como se expone en la nota WP/14 (Consejo). La persona observadora indica que la CANSO conviene en que esas innovaciones tienen un potencial importante para mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la sostenibilidad, la accesibilidad y la asequibilidad en todo el mundo, así como para lograr procesos de reglamentación más eficientes y simplificados en la aviación. La CANSO considera que la industria puede y debe desempeñar un papel en ese proceso y está dispuesta a ayudar a la OACI y a los Estados, cuando proceda. Con respecto a la nota WP/383 (República Dominicana), la CANSO coincide en que la protección de las ayudas a la navegación (NAVAIDS), en especial los equipos del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), es esencial para velar por unas operaciones seguras. La CANSO apoya que se examinen los Anexos y los documentos conexos de la OACI para disponer de orientaciones claras sobre las normas de protección de las NAV AIDS que podrían aplicarse en los aeródromos existentes, teniendo en cuenta la eficacia de los ILS frente a las extensiones urbanas habituales. La CANSO alienta a los Estados y las regiones a compartir sus experiencias para contribuir a los avances en este sentido.

143. Habida cuenta de las limitaciones de tiempo, el Comité Ejecutivo conviene en continuar las deliberaciones sobre la innovación en la próxima sesión, en la que también se examinará, en el marco de la cuestión 26 del orden del día, asuntos relativos a cooperación regional y pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves, además de otros asuntos vinculados con políticas de alto nivel.

## **Otros asuntos**

### ***Día Internacional de la Traducción***

144. Tras reiterar que hoy es el Día Internacional de la Traducción, la Secretaria General recuerda que el 24 de mayo de 2017 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 71/288, *La función de la traducción profesional en el establecimiento de vínculos entre las naciones y la promoción de la paz, el entendimiento y el desarrollo*, en la que se declaró el 30 de septiembre Día Internacional de la Traducción. La Secretaria General señala que el Día Internacional de la Traducción es una oportunidad para rendir homenaje a la labor de las y los profesionales de la lengua, que desempeñan un papel importante en lo que respecta a acercar a las naciones, facilitar el diálogo, el entendimiento y la cooperación, contribuir al desarrollo y reforzar la paz y la seguridad mundiales. La Secretaria General aprovecha la oportunidad para saludar a todo el personal de los servicios lingüísticos de la OACI que están prestando apoyo al trabajo del 40º período de sesiones de la Asamblea y les desea un muy feliz Día Internacional de la Traducción. Recordando que tras el examen de la cuestión 18 del orden del día, *Multilingüismo en la OACI*, en su segunda sesión (EX/2), el Comité Ejecutivo recomendó, entre otras cosas, que la Asamblea reconozca el multilingüismo como un principio fundamental para alcanzar los objetivos de la OACI, la Secretaria General reafirma que la Organización seguirá defendiendo ese principio.

## **Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política**

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

145. El presidente recuerda que en su cuarta sesión (EX/4), celebrada el 28 de septiembre de 2019, el Comité Ejecutivo convino en crear un grupo de redacción de “Amigos del presidente”, presidido por la segunda vicepresidenta, Sra. Poppy Khoza (Sudáfrica), con el objetivo de perfeccionar el texto de la *Declaración mundial sobre seguridad de la aviación* que se expone en la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 y que sustituirá la declaración existente adoptada durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, en 2010. Tras observar que la propuesta del grupo de redacción para la *Declaración mundial sobre seguridad de la aviación* se ha publicado en el sitio web de la A40, en la sección de documentos de referencia, <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>, el presidente reitera (EX/5) su invitación para que las delegaciones envíen sus comentarios al respecto a la Secretaría, por correo electrónico a ASF@icao.int, a más tardar antes del cierre de las actividades de la jornada de hoy, 30 de septiembre de 2019. El grupo de redacción de “Amigos del presidente” tendrá en cuenta los comentarios recibidos y presentará una versión revisada de la declaración como Adenda núm. 1 de la nota WP/596 (proyecto de informe a la plenaria sobre la cuestión 12 del orden del día), que se examinará en la próxima sesión.

146. Se levanta la sesión a las 1700 horas.



**Acta de la novena sesión**  
(Martes, 1 de octubre de 2019, a las 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

*Innovación*

- *Innovación en la aviación*
- Nota presentada por la República Dominicana
- Nota presentada por Francia, Italia y Suecia
- Nota presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Islas Cook, Fiji, Indonesia, Macedonia del Norte, Islas Marshall, Nauru, Palau, Papua Nueva Guinea, el Reino Unido, la República Democrática Popular Lao, Samoa, Trinidad y Tabago, y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO)
- Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos
- Nota presentada por la CANSO
- Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y la CANSO
- Notas presentadas por el ICCAIA

*Cooperación regional*

- Nota presentada por el Qatar
- Nota de información presentada por la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)

*Pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves*

- *Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*
- Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)
- Nota de información presentada por el Canadá
- Nota de información presentada por el Comité Aeronáutico Interestatal (IAC)

*Otras notas*

- Nota presentada por Indonesia
- Nota presentada por Kiribati
- Nota presentada por el Qatar
- Nota de información presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
- Nota de información presentada por Arabia Saudita
- Nota de información presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
- Nota de información presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
- Nota de información presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF)
- Nota de información presentada por la ITF

2. Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
3. Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
4. Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
5. Cuestión 14: Programas de facilitación  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
6. Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
7. Cuestión 20: Iniciativa Ningún País se Queda Atrás  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
8. Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
9. Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria
10. Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria

## RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

### **Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo (continuación)**

1. El Comité Ejecutivo reanuda (EX/8) y concluye sus deliberaciones relativas a la cuestión 26. Retoma sus deliberaciones sobre la cuestión de la innovación, que se ha documentado en una nota de estudio principal presentada por el Consejo, la WP/14 (*Innovación en la aviación*), y en otras notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales. A continuación, las deliberaciones se centran en asuntos relativos a cooperación regional y pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves, además de otros asuntos vinculados con políticas de alto nivel, que se documentaron en una nota principal presentada por el Consejo, la WP/5 (*Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*), y en otras notas conexas presentadas por Estados y organizaciones internacionales.



## *Innovación*

### **Análisis (continuación)**

2. En alusión a algunas de las notas presentadas en la sesión anterior, el jefe de Coordinación de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales (C/PRC) señala que en la nota WP/113 (*Facilitación de una nueva relación entre la OACI y la industria aeronáutica*), presentada por Francia, Italia y Suecia, se destacan algunas cuestiones muy pertinentes. Sin embargo, subraya que, independientemente del formato utilizado por la OACI para colaborar con el sector de la aviación, todas las recomendaciones derivadas de dicha colaboración deberían presentarse al Consejo para su consideración y respaldo. Por lo tanto, para posibilitar un nuevo acuerdo entre la OACI y la industria de la aviación, como se propone en la nota WP/113, es importante que el Consejo, con la ayuda de la Secretaría, examine los detalles y las modalidades de funcionamiento de dicha colaboración para determinar la mejor manera de poner en práctica ese concepto antes de que se adopte el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la creación de una Junta Consultiva sobre Innovación (ICB) adjunto a la nota. El C/PRC destaca que ninguna resolución de la Asamblea debería prescribir el modo en que la OACI se relaciona con la industria de la aviación.

3. En lo que respecta a la nota WP/268 (*Inteligencia artificial y digitalización en la aviación*), presentada por el ICCAIA y la CANSO, y las notas WP/459 (*Innovación en la aviación*), WP/327 (*Nuevos conceptos operativos relativos a sistemas autónomos*) y WP/317 (*Vuelo automático en formación*), presentadas por el ICCAIA, el C/PRC recuerda que el programa de trabajo general aprobado por el Consejo del Comité Jurídico ya incluye, como primer elemento, “Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil” (véase la nota WP/78). También recalca que las partes interesadas podrían presentar notas relacionadas con este asunto en el 38º período de sesiones del Comité Jurídico.

4. En lo que respecta a la nota WP/292 (*Movilidad aérea urbana*), presentada por los Emiratos Árabes Unidos, el C/PRC observa que la OACI ya está elaborando normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación relativos a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). Por consiguiente, la elaboración de disposiciones adicionales relativas a las operaciones de movilidad aérea urbana a la que se alude en la nota debería considerarse a través de los procesos establecidos para la priorización del programa de trabajo de la OACI.

5. La delegación de Francia recuerda que, al presentar la nota WP/113 en la sesión anterior (EX/8), resaltó que correspondería al Consejo decidir sobre la propuesta que figura en la nota sobre los principios básicos de gobernanza para la ICB, como la presidencia, las personas miembros, la frecuencia de las reuniones, los costos y los resultados, y que está previsto que los informes y recomendaciones de la ICB se presenten al Consejo para su examen y decisión. Por lo tanto, coincide con los comentarios del C/PRC. La delegación de Francia reitera la sugerencia de que, de conformidad con la nota WP/113, el proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la innovación en la aviación adjunto a la nota WP/14 (Consejo) se amplíe a fin de incluir una nueva cláusula en la parte dispositiva que diría lo siguiente: “Encarga al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano permanente de alto nivel con la industria para ofrecer asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación”. La delegación también señala que otra posibilidad sería que dicho texto se refleje en el informe del Comité Ejecutivo relativo a la cuestión 26 del orden del día, y subraya que es muy importante captar ese concepto, ya que refleja las deliberaciones mantenidas en el Comité Ejecutivo sobre la innovación.

6. Las delegaciones de España, Alemania, Turquía y la Argentina, así como las personas observadoras de la IATA y el ICCAIA, manifiestan su acuerdo con incluir el texto en el proyecto de resolución de la Asamblea o en el informe del Comité Ejecutivo a fin de velar por que el concepto no se pase por alto, mientras que la delegación de Suecia se expresa a favor de incluirlo en el informe. En este sentido, la delegación de la Argentina también respalda la nota WP/320 (Singapur y copatrocinadores). La persona observadora de la IATA señala que la intención de todas las notas en las que se solicita una mayor interacción con la industria de la aviación no es entrar en los detalles en la Asamblea, sino remitir el asunto al Consejo para que lo examine y tome una decisión al respecto. La persona observadora del ICCAIA, que representa a la industria mundial de la fabricación aeroespacial, subraya que las sugerencias de la delegación de Francia abordan la necesidad de un compromiso estratégico de la industria con el Consejo sin ser excesivamente prescriptivas.

7. El C/PRC conviene en la sugerencia de la delegación de Francia de incluir una nueva cláusula en la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota (Consejo).

8. La persona observadora del ICCAIA sugiere que la cláusula 2 de la parte dispositiva de resolución de la Asamblea mencionada se modifique a fin de añadir, después de la palabra “Organización”, la frase “incluidos sus métodos de trabajo con la industria”, para transmitir la idea de cómo se desarrollaría el trabajo técnico pero sin ser demasiado prescriptiva. La disposición quedaría así: “*Encarga* al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello;”. La persona observadora resalta que el texto adicional que se propone está en consonancia con los comentarios del C/PRC y es conforme al enfoque estratégico que se propone en la nota WP/113 y que cuenta con el apoyo de varias delegaciones. El C/PRC conviene en la enmienda sugerida de la cláusula 2 de la parte dispositiva.

9. Con respecto a la nota WP/383 (República Dominicana), la persona observadora del ICCAIA indica que, a pesar de que su organización reconoce el interés del concepto de *software* de código abierto, insta a la cautela en su uso en el *software* de los sistemas de navegación aérea teniendo en cuenta las preocupaciones relativas a la protección de los derechos de propiedad intelectual y los incentivos de inversión a largo plazo por las partes interesadas de la industria.

10. La delegación de Bangladesh expresa su preocupación por que el uso de *software* de código abierto para los sistemas de navegación aérea pueda dar lugar a problemas de interoperabilidad, con el consiguiente riesgo de incumplimiento por parte de los explotadores de líneas aéreas. Por lo tanto, sugiere que se siga estudiando este asunto.

11. La persona observadora de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) llama a la atención el inciso del párrafo en que figuran las medidas de la nota WP/327 (ICCAIA), en que se invita a la Asamblea a “solicitar a la OACI explorar las opciones que permitan a la industria, y demás partes implicadas, abordar conceptos operativos emergentes como las operaciones con un solo piloto, operaciones con tripulación reducida, operaciones de HAPS, y operaciones parcialmente autónomas;”, destacando que no solo tiene implicaciones jurídicas, sino también para la seguridad operacional. Asimismo, señala que la IFALPA apoya totalmente cualquier novedad que mejore las actuales normas de seguridad operacional del transporte aéreo comercial. La IFALPA considera que el historial envidiable y la cultura de seguridad operacional de la aviación se basan en la presencia de dos pilotos/as que cuentan con el debido descanso, todas las cualificaciones y una buena instrucción. Es imprescindible que cualquier cambio en esta base de referencia represente una mejora y no degrade el nivel de seguridad operacional y seguridad de la aviación en ningún ámbito. Teniendo en cuenta la complejidad de los deberes de la tripulación de vuelo que ha acompañado a un nivel cada vez mayor de automatización, las dificultades que entraña mantener las habilidades de vuelo manual y los avances significativos en el nivel de seguridad

operacional debido a la gestión de los recursos en el puesto de pilotaje y la instrucción sobre factores humanos, la IFALPA es contraria a que se realicen operaciones con tripulación reducida o con un solo piloto o pilota. Asimismo, considera que los recursos limitados de que se dispone para avanzar en el ámbito de la seguridad operacional estarían mucho mejor invertidos en iniciativas más sólidas de instrucción del personal de pilotaje en operaciones con tripulación múltiple. Según la postura de la IFALPA, como las operaciones con tripulación reducida conllevan unos riesgos adicionales significativos con respecto a las operaciones con dos pilotos/as, estas darían lugar a una reducción grave de la seguridad operacional de los vuelos. La persona observadora de la IFALPA señala que la postura de su organización se expone en detalle en la nota WP/426 [*Reduced-crew operations (Operaciones con tripulación reducida)*], que ha presentado a la Comisión Técnica para su consideración.

12. Al resumir las deliberaciones sobre innovación, el presidente indica que el Comité Ejecutivo está de acuerdo con la evaluación presentada en la nota WP/14 (Consejo), y toma nota de que el presupuesto de la Organización es limitado y presenta restricciones importantes en cuanto a su capacidad para seguir el ritmo de las innovaciones. El Comité Ejecutivo coincide en que es necesario hacer una evaluación del proceso que sigue la OACI para adoptar innovaciones. Si bien comparte el espíritu de la nota WP/113 (Francia, Italia, Suecia) en cuanto a que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica a nivel ejecutivo podría, efectivamente, arrojar posibles ventajas para la Organización, no obstante observa que sería necesario contar con atribuciones claras para este tipo de participación y que se requiere más estudio y reflexión. Debido a ello, el Comité Ejecutivo no respalda el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/113, ya que se considera demasiado prescriptivo y prematuro. No obstante, conviene en que debe intensificarse el diálogo entre la industria y la OACI, y encargarse al Consejo que trate este asunto. A tal efecto, el Comité Ejecutivo acuerda agregar una nueva cláusula en la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea relativo a la innovación en la aviación adjunto a la nota A40-WP/14.

13. En lo que respecta a la nota WP/383 (República Dominicana), el Comité Ejecutivo toma nota de la importancia del *software* libre y de código abierto (FOSS) en la comunidad de la innovación, y observa que formará parte de las solicitudes de la Asamblea presentadas a la consideración del Consejo. El Comité Ejecutivo recibe con beneplácito la nota WP/320 (Singapur y copatrocinadores) y toma nota de las medidas sugeridas en ella. El Comité conviene en que el Consejo debe considerar el contenido del documento en el marco de su evaluación del proceso de la OACI para la adopción de innovaciones.

14. En cuanto a la nota WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA), el Comité Ejecutivo señala que la solicitud de que la OACI considere la creación de un marco mediante el cual pueda colaborar con la industria en la formulación de disposiciones relativas a nuevos partícipes del espacio aéreo es conforme al resultado de la AN-Conf/13, así como la nota WP/14 (Consejo). El Comité conviene en que el UAS debe ser un tema central en la evaluación que la Asamblea presentará a la consideración del Consejo.

15. El Comité Ejecutivo toma nota del contenido de las notas WP/268 (ICCAIA y CANSO), y WP/317, WP/327 y WP/459 (ICCAIA), así como de la amplitud y el alcance del trabajo técnico que queda por hacer para formular SARPS encaminados a facilitar el desarrollo de nuevas tecnologías de la aviación. El Comité observa además que el Comité Jurídico se encuentra examinando ya un estudio sobre el RPAS, y que las partes interesadas podrían considerar presentar una nota durante el próximo período de sesiones (38º) de dicho Comité sobre el estudio de las implicaciones jurídicas de la autonomía de vuelo. El Comité Ejecutivo conviene en que la información que se presenta en la nota WP/292 (Emiratos Árabes Unidos) con respecto a la cuestión de la movilidad aérea urbana sea considerada por el Consejo en la evaluación de sus procedimientos, así como en sus procesos establecidos para la priorización de su programa de trabajo.

*Cooperación regional*

16. El Comité Ejecutivo observa que todas las actividades propuestas en las notas relativas a la innovación no están financiadas, por lo que es posible que no se ejecuten si no se cuenta con recursos adicionales. El Comité recomienda que se examinen las propuestas a la luz de las prioridades existentes financiadas con el presupuesto del Programa Regular correspondiente a 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios. En ese sentido, el Comité Ejecutivo también alienta a la OACI a considerar nuevos métodos que permitan a la Organización tener acceso a recursos extrapresupuestarios y conocimientos especializados.

*Cooperación regional*

17. La delegación del Qatar presenta la nota WP/136 (*Modificación de la política de la OACI sobre cooperación regional*), en que se destaca la Política y marco para la cooperación regional de la OACI adoptada en el 37º período de sesiones de la Asamblea en vista de la experiencia adquirida desde el inicio de su aplicación entre la OACI (Sede y oficinas regionales) y las organizaciones y organismos de aviación civil regionales, a fin de tender mejor a su objetivo primordial de “evitar las duplicaciones y alcanzar la armonización en todas las regiones”. La idea central es lograr una mejor armonización y coherencia entre las distintas zonas geográficas delineadas como regiones de la OACI en lo referido a los reglamentos, requisitos y procedimientos operacionales nacionales que estén basados en los SARPS. A pesar de reconocer que se ha hecho un esfuerzo importante para la armonización entre los Estados atendidos por una misma oficina regional, en la nota se resalta que ese esfuerzo debería profundizarse entre las zonas geográficas delineadas como regiones de la OACI, en particular allí donde hay organizaciones y organismos de aviación civil regionales que atienden a Estados pertenecientes a dos o más oficinas regionales y que comparten cultura, historia e idioma, todo lo cual favorecería el proceso de armonización.

18. En la nota WP/136 se invita a la Asamblea a pedir al Consejo que modifique la Política de la OACI sobre cooperación regional con la incorporación de las siguientes medidas:

- a) alentar a las organizaciones y organismos de aviación civil regionales a organizar eventos multirregionales (seminarios, talleres, capacitación, etc.) con dos o más oficinas regionales según la distribución geográfica de sus Estados miembros;
- b) pedir que las oficinas regionales de la OACI tengan más participación en estos eventos multirregionales para facilitar una mayor armonización entre todas las regiones; y
- c) alentar a los Estados a participar en tales eventos multirregionales con la organización u organismo de aviación civil regional al que pertenezcan, procurando la economía de costos y la buena gobernanza tanto en términos de capital humano como de gastos.

19. Se toma nota de que también se ha presentado la nota de información siguiente: WP/424 [*Technical cooperation with the International Civil Aviation Organization and civil aviation international and regional organizations (Cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional y las organizaciones internacionales y regionales de aviación civil)*], presentada por la OACC.

## Análisis

20. El C/PRC señala que la Secretaría conviene en las medidas propuestas en la nota WP/136 y que la OACI debería examinar la política existente de cooperación regional.

21. No habiendo más comentarios, el presidente indica que el Comité Ejecutivo ha acordado que para lograr una mejor cooperación entre la OACI y las organizaciones y organismos de aviación civil regionales, la Organización debería revisar su política de cooperación regional, que se elaboró hace casi diez años.

### *Pandemias, sucesos que afectan a la salud pública y desinsectación de aeronaves*

22. El presidente recuerda que la nota WP/5 (*Informe sobre la desinsectación de aeronaves y las medidas de control de vectores*), presentada por el Consejo, fue analizada por el Comité Ejecutivo en su sexta sesión, celebrada el 29 de septiembre de 2019, en el marco de la cuestión 14 del orden del día: *Programas de facilitación*.

23. La persona observadora de la IATA presenta la nota WP/132 (*Perspectivas de la IATA en respuesta a casos de pandemia y problemas de salud pública*), en que se destaca la importancia que reviste dar una respuesta eficaz y adecuada a problemas de salud pública relevantes, como son los casos de pandemias, así como la significativa relación que guardan este tipo de sucesos y los viajes internacionales. En la nota se subraya que la aviación puede desempeñar un papel fundamental en la respuesta a los brotes, por ejemplo facilitando conocimientos médicos y medicamentos a los grupos afectados. También se recuerda que la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros organismos de salud pública de ámbito internacional prestan asesoramiento sobre la respuesta adecuada frente a los brotes y se recalca que es crucial que los Estados respeten las directrices de la OMS y de otros órganos de salud pertinentes a la hora de responder a casos de pandemia y otros problemas de salud pública relevantes. En particular, en la nota se destaca que las decisiones unilaterales de los Estados de introducir controles fronterizos, requisitos de inspección a la entrada/salida y otras medidas que obstaculizan la circulación de público pasajero y mercancías, podrían menoscabar la capacidad del país para responder al brote de una enfermedad, por ejemplo impidiendo la llegada de personas expertas en salud o el transporte de muestras biológicas. En la nota se pone de relieve que la IATA ha respaldado el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) desde que se creó bajo el liderazgo de la OACI, y que considera que la cooperación fiable entre entidades públicas y privadas resulta esencial para dar una respuesta global eficaz a problemas urgentes de salud pública.

24. En la nota WP/132 se invita a la Asamblea a:

- a) reafirmar la importancia de un planteamiento de asociación/coherente por todas las partes implicadas en la preparación para casos de pandemia o emergencias de salud pública o en la respuesta a estos;
- b) instar a todos los Estados a respetar las directrices de la OMS durante brotes de enfermedades que amenacen la salud pública, siguiendo el Reglamento Sanitario Internacional y, concretamente, evitando decisiones unilaterales de introducir controles fronterizos, exigencias de inspección y requisitos de vacunación u otras medidas que impidan viajar, no coordinadas con las directrices de la OMS;

- c) solicitar que el Consejo siga colaborando con el Foro Económico Mundial (WEF) y otras partes internacionales en la creación del “Epidemic Readiness Accelerator”, a fin de facilitar una respuesta coordinada a brotes de enfermedades que causen preocupación a nivel internacional; y
- d) solicitar que el Consejo siga avanzando en el trabajo del CAPSCA.

25. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/546 [*International travellers could be carriers of African swine fever (El público pasajero internacional podría ser portador de la peste porcina africana)*], presentada por el Canadá; y WP/90 [*Global cooperation mechanism in civil aviation on the prevention and overcoming of threats to the population health (CAPSCA) (Mecanismo de cooperación mundial en la aviación civil para la prevención y superación de las amenazas a la salud de la población (CAPSCA))*], presentadas por la IAC.

### **Análisis**

26. Haciendo referencia a la nota WP/132, el C/PRC indica que la Secretaría coincide con los puntos de vista de la IATA sobre la respuesta frente a las pandemias y los sucesos de salud pública, y los aprecia, e insta a los Estados a colaborar con el CAPSCA y adherirse a las orientaciones de la OMS durante los brotes de enfermedades. Sin embargo, la Secretaría se muestra preocupada por la disponibilidad de recursos para seguir desarrollando el trabajo del CAPSCA.

27. No habiendo más comentarios, el presidente indica que el Comité Ejecutivo apoya las propuestas de la IATA que se presentan en la nota WP/132, reconoce que ya existen varias iniciativas que abordan las cuestiones planteadas en la nota e insta a los Estados a colaborar con el CAPSCA y la OMS. El Comité Ejecutivo conviene en que la OACI debería seguir desarrollando la labor del CAPSCA, con sujeción a las prioridades existentes financiadas con cargo al presupuesto de 2020-2022 y a la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

### *Otras notas*

28. La delegación de Indonesia presenta la nota WP/318 (*Preparación de aeropuertos para catástrofes*), en que se destaca que la preparación de los aeropuertos en casos de catástrofe es importante con el fin de mejorar la capacidad de evacuación y gestionar la ayuda de emergencia recibida de la manera más eficaz posible. En la nota se pone de relieve la reglamentación de Indonesia al respecto, que abarca la Ley número 24 de 2007 sobre Gestión de Catástrofes, en particular el párrafo 3 del artículo 4, en que se estipula que el objetivo de la gestión de catástrofes consiste en “asegurar que la gestión de catástrofes se realice de manera planificada, integrada, coordinada y global”. En ella también se alude al plan maestro nacional de Indonesia formulado de conformidad con el artículo 194 de la Ley de Aviación número 1/2009, en que se identifican 74 aeropuertos aptos para el uso por aeronaves que puedan prestar asistencia en caso de catástrofe, así como aeropuertos que puedan brindar apoyo a las operaciones de gestión de las ayudas de emergencia recibidas y la evacuación.

29. En la nota WP/318 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo que revise las normas y métodos recomendados (SARPS) en relación con los aeródromos; y
- b) identificar y perfeccionar las disposiciones de la OACI para apoyar los procedimientos operacionales de los aeropuertos en la gestión de catástrofes.

30. La delegación de Kiribati presenta la nota WP/442 (*Facilitación para asistir a las reuniones de la OACI*), en que se destaca que los Estados más pequeños tienen dificultades y asumen costos considerablemente mayores para poder obtener los visados y documentos de viaje que les permiten participar en eventos y reuniones de la OACI debido a las restricciones de acceso a los servicios consulares y a la obtención de los visados necesarios por una sola entrada para los viajes que se relacionan con la Organización. Dado que esta situación reduce la posibilidad de los Estados de participar plenamente en los eventos y reuniones de la OACI a los que desean asistir, se pide la asistencia de la Secretaría de la OACI y de las oficinas regionales para que se solicite a las entidades pertinentes en el Canadá y en los Estados sede de las oficinas regionales la facilitación de visados y procesos de entrada para las delegaciones de Estados más pequeños, permitiendo la expedición de documentos de visado para múltiples entradas a las personas delegadas acreditadas que asisten a las reuniones y eventos de la OACI.

31. En la nota WP/442 se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las dificultades que tienen los pequeños Estados para participar en eventos y reuniones regionales e internacionales de la OACI; y
- b) obtener la asistencia de las oficinas regionales y de la Secretaría de la OACI para acercarse a los ministerios de relaciones exteriores a fin de que se facilite la entrada regular de funcionarios/as de la aviación de los Estados más pequeños a fin de asistir a los eventos y reuniones de la OACI.

32. La delegación del Qatar presenta la nota WP/135 (*Coherencia entre los objetivos estratégicos de la OACI*), en que se señala que en el Plan de Actividades de la OACI se establecen cinco objetivos estratégicos y prioridades generales para guiar las actividades de la Organización y posibilitar que los Estados logren tener una red de transporte aéreo segura, protegida, eficiente, económicamente viable y responsable en su relación con el medioambiente. En la nota se resalta que solo tres de los cinco objetivos estratégicos están respaldados por planes globales y [es decir, el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)] y las hojas de ruta conexas, que sirven como plan de acción que permite a la comunidad de la aviación lograr los objetivos del plan mediante un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinente.

33. En la nota WP/135 se invita a la Asamblea a que solicite al Consejo y la Secretaría:

- a) elaborar planes globales y hojas de ruta conexas para los objetivos estratégicos de *Protección del medioambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo* a fin de garantizar la coherencia entre todos los objetivos estratégicos; y
- b) vincular los planes globales con el Plan de Actividades de la OACI.

34. La persona observadora de la ITF presenta la nota WP/167 (*Promoción del papel crucial de los tripulantes de cabina en la seguridad operacional a través del reconocimiento de un Día Internacional del Tripulante de Cabina de Pasajeros*), en que se resalta que según proyecciones de la OACI, la industria aeronáutica mundial necesitará más de 1 185 000 tripulantes de cabina para el año 2037, el mayor número previsto en todas las categorías de personal de la aviación. En la nota se subraya que la ITF, como única organización mundial que representa a los sindicatos que reúnen a cientos de miles de tripulantes de cabina de más de 100 Estados, y con sus diez oficinas regionales, está dispuesta a colaborar con la OACI y con todas las partes interesadas para utilizar un día del año como punto de referencia para promover la seguridad operacional en la cabina y el papel que desempeñan en este ámbito las tripulaciones de cabina. También se aprovecharía la ocasión para dar a conocer el trabajo de la OACI y de la industria.

35. En la nota se señala que, dado que el puesto de tripulante de cabina tiene un alto nivel de empleo femenino, la promoción del papel crucial que cumple la tripulación de cabina en materia de seguridad operacional tiene mucho peso en términos de igualdad de género y ayuda a la OACI en sus esfuerzos por cumplir con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas y propiciar una fuerza de trabajo con equilibrio de género en la aviación, lo cual también es una de las prioridades del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI. La persona observadora de la ITF llama a la atención la nota WP/501 (*Establecimiento de un Día Internacional del Tripulante de Cabina de Pasajeros*), presentada por su Federación, en que se señala que, desde hace cinco años, muchas líneas aéreas y organizaciones de todo el mundo celebran de manera informal el 31 de mayo como Día Internacional del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero.

36. En la nota WP/167 se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo que establezca un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero a fin de aumentar el conocimiento sobre el papel de la tripulación de cabina con miras a atraer a futuros profesionales aeronáuticos a la industria a través del programa NGAP, así como a difundir entre los Estados miembros el *Manual de instrucción en seguridad operacional para la tripulación de cabina* y otras disposiciones de la OACI en materia de seguridad operacional en la cabina; y
- b) tomar nota de la fecha actualmente utilizada como Día Internacional del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero, el 31 de mayo, que fue celebrado por aerolíneas y organizaciones de al menos 32 Estados miembros en 2019.

37. Se toma nota de que también se han presentado las siguientes notas de información: WP/541 [*Global Aviation Summit, 2019 (Cumbre Mundial de Aviación)*], presentada por Arabia Saudita; WP/480 [*State of the airport industry: working for a more sustainable airport business (Estado de la industria aeroportuaria: por un negocio aeroportuario más sostenible)*], presentada por el ACI; WP/483 [*Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA) 60 years of service to international air transport (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA): 60 años al servicio del transporte aéreo internacional)*], presentada por los Estados miembros de la COCESNA; WP/500 [*International Air Crash Victims and their Families Day (Día Internacional de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias)*], presentada por la FIVAAF; y WP/501 [*Creation of a formal International Cabin Crew Day (Establecimiento de un Día Internacional del Tripulante de Cabina de Pasajeros)*] presentada por la ITF.

## **Análisis**

38. Las delegaciones de México, España, Bangladesh, Myanmar y Mozambique respaldan la nota WP/318 (Indonesia). En este sentido, la delegación de España destaca la necesidad de que el Consejo examine la elaboración de disposiciones para apoyar los procedimientos operacionales de los aeropuertos en la gestión de catástrofes de manera integral, teniendo en cuenta las diversas iniciativas ya en marcha en la OACI.

39. Tras señalar que la nota resulta muy pertinente para su Estado, ya que ha sufrido muchas catástrofes naturales como consecuencia del cambio climático, la delegación de Bangladesh solicita que la OACI estudie el asunto y se asegure de que las disposiciones propuestas no atenten contra la soberanía de los Estados.



40. Manifestando su firme apoyo a las medidas propuestas en la nota, la delegación de Mozambique recuerda que el 14 de marzo de 2019 el ciclón Idai azotó la ciudad de Beira, en su Estado, y causó unas 700 muertes, así como una gran destrucción de bienes y cultivos.

41. Tras señalar que su organización acoge con satisfacción el principio general de la importancia de preparar a los aeropuertos para hacer frente a las catástrofes, la persona observadora del ACI destaca que coopera con la OACI y con otros socios de la industria para ayudar en este sentido. El ACI considera esencial que se prioricen los servicios y que estos no representen una mayor carga para una infraestructura ya sobrecargada. La persona observadora señala que los miembros del ACI tienen una serie de iniciativas en ese ámbito. Afirmando la voluntad de su organización para seguir colaborando con la OACI y otros organismos a fin de avanzar en este asunto, la persona observadora del ACI resalta que su organización ya ha publicado manuales sobre la planificación de emergencias y continuidad de las actividades. En alusión al resumen de la nota WP/318, la persona observadora del ACI indica que, si bien su organización respalda el inciso b) del párrafo en que figuran las medidas propuestas, por el que se seguiría trabajando en este ámbito, no considera que el inciso a) del mismo párrafo sea necesario en este momento, ya que está relacionado con posibles cambios en los SARPS de la OACI y el ACI considera que es mejor avanzar por la vía voluntaria.

42. El C/PRC destaca que, de conformidad con la Resolución A39-24 de la Asamblea (*Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*), la OACI y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA) están copresidiendo un grupo de partes interesadas de los ámbitos de la aviación y la ayuda humanitaria con el fin de asegurar que se disponga de la orientación y los instrumentos pertinentes para prestar asistencia aérea oportuna y coordinada después de una catástrofe natural. Este grupo ha procurado aprovechar el material disponible y las buenas prácticas para proporcionar a los Estados y a todas las partes interesadas un repositorio de información útil y práctica. El C/PRC también pone de relieve que las medidas propuestas en la nota WP/318 podrían tener implicaciones en materia de recursos, ya que el trabajo propuesto no se incluye en el programa de trabajo de la ANC como parte del presupuesto del Programa Regular para el trienio 2020-2022.

43. Tras manifestar su apoyo a la nota WP/442 (Kiribati), la delegación de México subraya que muchos Estados, y no solo los más pequeños, han tenido dificultades y asumido costos considerablemente mayores para poder obtener los visados y documentos de viaje que les permitan participar en eventos y reuniones de la OACI y, por lo tanto, no han podido asistir a ellos. La delegación recalca que sería necesario obtener la asistencia de las oficinas regionales y de la Secretaría de la OACI para acercarse a los Ministerios de Relaciones Exteriores a fin de que se facilite la entrada regular de funcionarios y funcionarias de la aviación de todos los Estados afectados a fin de asistir a los eventos y reuniones de la OACI.

44. Tras señalar que su Estado también apoya dicha nota, la delegación de Australia destaca que, si bien la cuestión se planteó hace casi un año en la 55ª Conferencia de Direcciones Generales de Aviación Civil de Asia-Pacífico, hasta ahora no se ha tomado ninguna medida para darle respuesta. La delegación destaca que, si bien muchos Estados se enfrentan a dificultades parecidas, el problema es especialmente complejo para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) debido a la presencia limitada de misiones diplomáticas de los Estados anfitriones y a su capacidad para expedir visados.

45. La delegación del Canadá subraya que su Gobierno se esfuerza por prestar unos servicios de alta calidad a todos sus clientes y es consciente de que hay algunas dificultades con los Estados más pequeños que asisten a las reuniones y los eventos de la OACI. Destaca que el Canadá está determinado a mejorar los servicios ofrecidos, como demuestran sus amplias redes de centros de solicitud de visados (o VAC). En estos momentos, hay 153 VAC en 104 Estados, y su número va en aumento, y dan acceso a entre el 96 % y el 98 % de las personas solicitantes en su país de residencia. La delegación del Canadá asegura al Comité Ejecutivo que su Gobierno seguirá examinando la cuestión planteada en la nota WP/442 y trabajará para encontrar una solución que permita prestar los mejores servicios a Estados como Kiribati.

46. Las delegaciones de Francia, España, Tuvalu, Singapur, la Federación de Rusia, Turquía, el Níger, Grecia y Eritrea se suman a las delegaciones de México y Australia en su apoyo a la nota WP/442 (Kiribati). Al respecto, la delegación de Tuvalu señala que su experiencia de viaje a Montreal para esta Asamblea trienal no ha sido muy favorable, ya que tuvo que desplazarse hasta Sidney para obtener el visado canadiense, a pesar de que ya había sido aprobado en línea. Tras destacar que la asistencia a las reuniones y los eventos de la OACI resulta extremadamente costosa para los Estados pequeños como Tuvalu y Kiribati, la delegación enfatiza que una mejor facilitación de los visados y los documentos de viaje les ayudaría, sin duda alguna, a asistir a las reuniones de la Organización y a participar más eficazmente en ellas.

47. Coincidiendo con la opinión expresada por la delegación de Australia, la delegación de Singapur sugiere que una posible solución sería que todos los Estados anfitriones de las reuniones y los eventos de la OACI faciliten la concesión de visados de entrada a las delegaciones. La delegación agradece al Gobierno del Canadá sus esfuerzos por facilitar las solicitudes de visado de las delegaciones que asisten al 40º período de sesiones de la Asamblea.

48. Recordando la experiencia de su Estado al facilitar la participación de jugadores de fútbol para la Copa Mundial de la FIFA de 2018 mediante la expedición de visados electrónicos, la delegación de la Federación de Rusia sugiere que otros Estados que organizan reuniones y eventos de la OACI estudien esa solución.

49. Aunque aprecia mucho los esfuerzos del Gobierno canadiense para facilitar las solicitudes de visado de las delegaciones que asisten a las reuniones y los eventos de la OACI, la delegación de Turquía respalda las medidas propuestas en la nota WP/442, en vista de las dificultades que experimentan los Estados más pequeños, tal como se expone en dicha nota. La delegación hace hincapié en que las medidas de mitigación deben aplicarse a escala mundial.

50. La delegación del Níger expresa su agradecimiento a la Embajada del Canadá en Dakar (Senegal) por la diligencia con que tramitó los visados de quienes integran la delegación para que pudieran viajar a Montreal a fin de asistir a la Asamblea.

51. El C/PRC señala que la Secretaría de la OACI presta apoyo en materia de visados a las delegaciones y personas participantes en las reuniones y los eventos de la OACI, de conformidad con el Acuerdo de la Sede firmado con el Estado anfitrión, el Canadá. Ese apoyo con respecto a los visados es prestado por la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), a partir de la solicitud formal de las autoridades oficiales de los Estados miembros interesados. Sin embargo, la Secretaría es consciente de ciertas dificultades que pueden experimentar algunos Estados miembros para obtener los visados de entrada al Canadá, debido no solo al tiempo necesario para realizar los trámites de inmigración aplicables, sino también a cuestiones logísticas, ya que a veces las misiones canadienses que tramitan las solicitudes de visado no están ubicadas en el Estado de las personas solicitantes, sino en otro Estado. El C/PRC subraya que, tras recibirse la nota WP/442, las inquietudes planteadas en ella se señalaron inmediatamente a la atención de las autoridades canadienses, que, en coordinación con las autoridades de inmigración competentes, han resuelto seguir facilitando la expedición de los visados de entrada correspondientes a las delegaciones que asisten a las reuniones y los eventos de la OACI. La delegación del Canadá ha reafirmado a la Secretaría que se hará todo lo posible por expedir con prontitud los visados de entrada a las delegaciones debidamente designadas, incluida la de Kiribati, a condición de que se coordine de manera oportuna con la OACI.

52. El C/PRC aprovecha la oportunidad para recordar a todos los Estados miembros que deben avisar debidamente a la OACI sobre sus delegaciones designadas para asistir a las reuniones y los eventos de la Organización en la Sede, y solicitar a la Secretaría el apoyo pertinente en materia de visados, a fin de que se les facilite lo necesario en cooperación con las autoridades canadienses. También resalta que la Secretaría proporcionará la misma facilitación a las personas delegadas de las reuniones de la OACI que se

celebren en los Estados anfitriones de las oficinas regionales de la OACI, así como en otros Estados, a condición de que la Secretaría en las oficinas regionales de la OACI reciba solicitudes oficiales para que se les apoye con los visados, y se coordine con la Sede, cuando sea necesario.

53. En referencia a la nota WP/135 (Qatar), la delegación de Australia indica que su Estado no respalda la propuesta de elaborar planes globales y hojas de ruta conexas para los objetivos estratégicos de *Protección del medioambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo*. A este respecto, Australia señala que, mientras los tres planes globales existentes están vinculados con normas vinculantes, métodos recomendados claros y objetivos cuantificables, en el ámbito del transporte aéreo los Estados siguen teniendo libertad para tomar decisiones sobre sus políticas y adoptar medidas adecuadas a su propia situación. Australia considera que parte del éxito del GASP, el GANP y, seguramente, el GAsEP, es la universalidad de sus objetivos y su mensurabilidad. En su opinión, no se puede esperar el mismo nivel de consenso mundial con respecto a otros planes globales. Australia también es consciente de que la formulación y el mantenimiento de los planes globales requieren recursos, y prefiere que los recursos limitados de la OACI se dediquen a ayudar a los Estados en lugar de elaborar nuevos planes globales y supervisar su ejecución.

54. La delegación de Singapur comparte su opinión, al igual que la delegación de México, que observa que el Consejo ya examinó la posible elaboración de otros planes globales para los objetivos estratégicos *Protección del medioambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo*, y decidió que el asunto no estaba lo bastante desarrollado y debía estudiarse con más detenimiento.

55. La delegación de Francia señala que el establecimiento de nuevos planes globales debería hacerse caso por caso.

56. La persona observadora de la CANSO manifiesta el apoyo de su organización a las medidas propuestas en la nota WP/135, coincidiendo con el Qatar en que los planes globales de la OACI y las hojas de ruta conexas son una herramienta excelente para ayudar a los Estados y a la industria de la aviación. También indica que armonizar los planes globales para asegurar su coherencia es la mejor manera de mejorar su aplicación.

57. A continuación, se pasa a tratar la nota WP/167 (ITF), relativa al establecimiento de un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero, una propuesta que respaldan las delegaciones de Australia, la Argentina, Francia, Papua Nueva Guinea, Nigeria, España, Singapur, Argelia, la Federación de Rusia, Turquía, el Níger, el Líbano, Irlanda, Mozambique, Grecia y Eritrea, así como la persona observadora de la IATA. Al respecto, la delegación de la Argentina reconoce el papel fundamental que desempeñan los/as tripulantes de cabina en la protección del público pasajero, en especial en caso de accidentes e incidentes aéreos, y conviene en la necesidad de promover la sensibilización sobre dicho papel mediante el establecimiento de un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero. Asimismo, manifiesta su agradecimiento a la ITF por destacar, en su introducción a la nota, el fuerte peso de ese papel en términos de igualdad de género.

58. La delegación de Papua Nueva Guinea resalta que, una vez que se cierran las puertas de la aeronave y esta se desplaza por sus propios medios, la tripulación de cabina es el personal de primera línea que vela por la seguridad operacional del vuelo.

59. La delegación de Nigeria pone de relieve que el papel de la tripulación de cabina es decisivo para alcanzar la seguridad operacional en la industria de la aviación.

60. La delegación de España resalta que, cuando el Consejo examine la propuesta de la ITF de establecer un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero, también debería examinar la propuesta planteada por la FIVAAF en la nota de información WP/500 con respecto a un Día Internacional de las Víctimas de Siniestros Aéreos.

61. La persona delegada de la Federación de Rusia señala que, habiendo servido como integrante de una tripulación de cabina, no puede sino apoyar la propuesta de la ITF.

62. La delegación de Turquía indica que apoya la propuesta en vista de la importantísima función de seguridad operacional que desempeñan las tripulaciones de cabina.

63. La delegación del Níger señala que el establecimiento de un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero serviría para reconocer la dedicación que demuestran las tripulaciones de cabina por la seguridad operacional de los vuelos y les alentaría en sus continuos esfuerzos en este sentido.

64. Reiterando que quienes integran las tripulaciones de cabina desempeñan un papel fundamental en la seguridad del público pasajero durante los accidentes e incidentes aéreos, especialmente durante las evacuaciones de las aeronaves, la delegación del Líbano propone que las auditorías del USOAP de la OACI se amplíen a fin de incluir la auditoría de las tripulaciones de cabina de los explotadores de las líneas aéreas de los Estados.

65. La persona observadora de la IATA subraya que el establecimiento de un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero sería útil para alentar a las generaciones más jóvenes a elegir una carrera en la aviación.

66. Recordando la intervención de la delegación de España, el C/PRC sugiere que el Consejo evalúe todas las solicitudes de días internacionales de la aviación de forma global e informe al respecto en la próxima Asamblea.

67. Al resumir las deliberaciones, el presidente indica que, con respecto a la nota WP/318 (Indonesia), el Comité Ejecutivo toma nota de las iniciativas emprendidas por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de Indonesia, en cooperación con otros organismos nacionales y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), para la preparación de los aeropuertos en casos de catástrofes naturales, y reconoce que los Anexos de la OACI establecen SARPS relativos a la planificación y respuesta ante situaciones de emergencia así como a los trámites de control fronterizo para los vuelos de socorro tras una catástrofe natural o provocada por el ser humano. Sin embargo, el Comité Ejecutivo señala que las disposiciones actuales se limitan principalmente a los preparativos en los aeródromos para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. El Comité también toma nota de que la OACI y la OCHA están copresidiendo un grupo de partes interesadas de los ámbitos de la aviación y la ayuda humanitaria con el fin de asegurar que se disponga de la orientación y los instrumentos pertinentes para prestar asistencia aérea oportuna y coordinada después de una catástrofe natural. El Comité Ejecutivo recomienda que el Consejo examine la propuesta, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas con cargo al presupuesto del Programa Regular para 2020-2022 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

68. En cuanto a la nota WP/442 (Kiribati), el Comité Ejecutivo apoya las inquietudes planteadas en relación con las dificultades que pueden experimentar algunos Estados miembros para obtener un visado de entrada que les permita participar en las reuniones y los eventos de la OACI que se llevan a cabo en la Sede, en las oficinas regionales y en cualquier otro Estado. Asimismo, indica que esas inquietudes se señalaron inmediatamente a la atención de las autoridades canadienses tan pronto se recibió

la nota A40-WP/442, y que las autoridades canadienses, en coordinación con las autoridades de inmigración competentes, se comprometieron a seguir facilitando la expedición de los correspondientes visados de entrada a las delegaciones de las reuniones y eventos de la OACI. La delegación del Canadá reafirma que se hará todo lo posible por expedir con prontitud los visados de entrada a las personas delegadas debidamente designadas, a condición de que se coordine de manera oportuna con la OACI. La Secretaría proporcionará la misma facilitación a las personas delegadas de las reuniones de la OACI que se celebren en los Estados anfitriones de las oficinas regionales de la OACI, así como en otros Estados, a condición de que la Secretaría en las oficinas regionales de la OACI reciba solicitudes oficiales para que se les apoye con los visados, y se coordine con la Sede, cuando sea necesario.

69. Con respecto a la nota WP/135 (Qatar), el Comité Ejecutivo toma nota de que el Consejo ha deliberado sobre la posible elaboración de planes mundiales en relación con los objetivos estratégicos de *Desarrollo económico del transporte aéreo* (GATP) y de *Protección del medioambiente* [véase la nota A40-WP/22-EC/7 sobre un posible Plan Mundial de Transporte Aéreo (GATP)] y que sería necesario que el Consejo siga analizando esta cuestión.

70. En cuanto a la nota WP/167 (ITF) y la propuesta de establecer un Día Internacional anual del/de la Tripulante de Cabina de Público Pasajero, el Comité Ejecutivo, considerando la solicitud de varios días internacionales, como el Día Internacional de las Víctimas de Siniestros Aéreos (WP/500), recomienda que el Consejo evalúe esas solicitudes de manera global e informe al respecto en la próxima Asamblea.

#### **Cuestión 11: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018**

##### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

71. El Comité Ejecutivo examina y aprueba sin modificaciones, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 11 presentado en la nota WP/584.

#### **Cuestión 12: Seguridad de la aviación – Política**

##### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

72. El Comité Ejecutivo examina la nota WP/596, en que se presenta un proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 12, que abarca el proyecto de Resolución 12/1: *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, el proyecto de Resolución 12/2: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, y la Adenda núm. 1, en que se expone el proyecto de Resolución 12/3: *Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación*.

73. El presidente recuerda que en su cuarta sesión (EX/4), celebrada el 28 de septiembre de 2019, el Comité Ejecutivo convino en crear un grupo de redacción de “Amigos del presidente”, presidido por la segunda vicepresidenta, Sra. Poppy Khoza (Sudáfrica), con el objetivo de perfeccionar el texto de la *Declaración mundial sobre seguridad de la aviación* que se expone en la nota de información WP/528 Revisión núm. 1 y que sustituirá la declaración existente adoptada durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, en 2010. Además de la delegación de Sudáfrica, el grupo de redacción está compuesto por personas de los siguientes Estados miembros y organizaciones: Arabia Saudita, la Argentina, el Brasil, el Canadá, los Estados Unidos de América, Nueva Zelandia, Nigeria, Portugal, el Reino Unido, el Senegal, Singapur, Togo, la CAFAC y el ACI. Como indicó el presidente en la sesión anterior (EX/8), la propuesta del grupo de redacción para la *Declaración mundial sobre seguridad de la aviación* se publicó en el sitio web de la A40, en la sección de documentos de referencia, <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>, y se

invitó a las delegaciones a enviar sus comentarios al respecto a la Secretaría, por correo electrónico a asf@icao.int, a más tardar antes del cierre de las actividades del 30 de septiembre de 2019. El presidente señala que el grupo de redacción ha tenido en cuenta los comentarios recibidos y que estos se reflejan en el texto revisado de la declaración presentado en la Adenda núm. 1 de la nota WP/596 como proyecto de Resolución 12/3.

74. En nombre del Comité Ejecutivo, el presidente expresa su sincero agradecimiento a la presidenta y demás integrantes del grupo de redacción por su valioso trabajo de perfeccionamiento del texto de dicha declaración.

75. La persona delegada por Sudáfrica, en su calidad de presidenta del grupo de redacción, confirma que los comentarios recibidos se han tenido debidamente en cuenta e incluido en el texto.

76. Durante el examen posterior por parte del Comité Ejecutivo de la declaración revisada presentada como proyecto de Resolución 12/3 en la Adenda núm. 1 de la nota WP/596, se conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación de Rumania y el director adjunto de Seguridad de la Aviación y Facilitación (DD/ASF), se añada un nuevo inciso 5) en el párrafo en el que figuran las medidas propuestas que diga:

“5) asegurar que se lleve rápidamente a la práctica la Resolución A40-12/2 de la Asamblea, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*.”

- que a sugerencia de las delegaciones de Portugal y Singapur, y con el apoyo de la presidenta del grupo de redacción, el inciso 8) [ahora 9)] del párrafo en que figuran las medidas propuestas se modifique para que diga:

“9) disponer que se implementen efectivamente las disposiciones del Anexo 9 — Facilitación relacionadas con la seguridad de la aviación ~~que favorezcan la seguridad de la aviación~~.”

77. A continuación, el Comité Ejecutivo examina el proyecto de texto de su informe que figura en la nota WP/596 y conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación del Canadá, el párrafo 12.11 se modifique añadiendo a los Emiratos Árabes Unidos en la lista de copatrocinadores de la nota WP/248;
- que a sugerencia de la delegación de Bélgica, se modifique la última frase del párrafo 12.14 para que diga:

“... recomiendan que los Estados, la industria y la OACI adopten medidas concretas para instaurar más medidas para insertar una cultura de la seguridad en el sector de la aviación de conformidad con los resultados esperados prioritarios del GAsEP, lo que incluye la realización de campañas sobre la cultura de la seguridad.”

- que a sugerencia de la delegación de Singapur, el párrafo 20.20 se modifique añadiendo a Fiji, las Islas Marshall, Papua Nueva Guinea, Suiza y Trinidad y Tabago en la lista de copatrocinadores de la nota WP/328.
- que a sugerencia de la delegación del Reino Unido, se modifique la segunda frase del párrafo 12.49 para que diga:

“Se hicieron numerosas propuestas para que la OACI considerara crear una plataforma para notificar ~~y compartir información sobre los logros en el cumplimiento de la hoja de ruta del GAsEP~~ acerca de los avances en la ejecución de las acciones, medidas y tareas prioritarias en el GAsEP y asimismo demostrar el progreso hacia el logro de sus metas, por ejemplo, mediante un Repositorio del plan en el portal seguro, por medio del cual la información allí contenida se actualizaría a medida que se reciban nuevos datos y textos.”

- que el párrafo 12.55 se amplíe para incluir una segunda frase, a sugerencia de la delegación de Rumania, y que la última frase se modifique, a sugerencia de la delegación de Francia, para que el texto revisado diga:

“... asegurar la aplicación de un enfoque multidisciplinario a la ciberseguridad y fomentar el intercambio de información. El Comité debatió cuáles serían los criterios que articularían la estructura de gobernanza, tales como transparencia en todos los ámbitos de la aviación, colocar el trabajo del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC) y el Grupo de Estudio sobre el Marco de Confianza (TFSG) bajo la égida de una estructura más abarcadora, armonizar entre sí los Anexos pertinentes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que la gestionen los Estados asegurando la participación de los interesados de la industria, y que los expertos no excedan de un número manejable. En consecuencia, el Comité encargó a la OACI realizar con rapidez un estudio de viabilidad y un análisis de brechas para la consideración del Consejo, a fin de definir la estructura de gobernanza y el mecanismo de coordinación más apropiados para la ciberseguridad, considerando los ~~debidos~~ criterios antedichos”.

- que, a sugerencia de la delegación de Grecia, se modifique la última frase del párrafo 12.59 añadiendo la palabra “civil” después de la palabra “aviación”, para que diga: “... incorporar los principios de seguridad de la aviación en todos los aspectos de las operaciones de la aviación civil”.

78. No se acepta una sugerencia de la delegación del Canadá para modificar el párrafo 12.51 del proyecto de informe.

79. A continuación, el Comité Ejecutivo examina, y aprueba sin modificaciones, el proyecto de Resolución 12/1.

80. Durante el examen del proyecto de Resolución 12/2, el Comité Ejecutivo conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación de Singapur, y con el respaldo de las delegaciones del Senegal, Suiza, Arabia Saudita, Egipto y la Federación de Rusia, se modifique la cláusula 5 de la parte dispositiva del apéndice C para que diga:

“5. *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 ~~gestión de fronteras~~ y la seguridad de la aviación, ~~en las fronteras y que favorecen la seguridad de la aviación~~, a fin de intensificar sus esfuerzos...”.

- que a sugerencia de la delegación de Singapur, se modifique la cláusula 3 del preámbulo del apéndice D para que diga:

“*Considerando* que los Estados miembros están comprometidos a cumplir las normas del Anexo 17 – Seguridad y las normas del Anexo 9 – Facilitación ~~que coadyuvan por igual en la gestión de fronteras y a lograr los objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza~~ relacionadas con la seguridad de la aviación;”.

81. No se acepta una sugerencia de la delegación del Canadá para modificar la cláusula 2 de la parte dispositiva del apéndice C del proyecto de Resolución 12/2.

78. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 12 contenido en la nota WP/596. Asimismo, acuerda recomendar a la plenaria la adopción del proyecto de Resolución 12/1: *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*; proyecto de Resolución 12/2: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación*, con las modificaciones antes indicadas; y el proyecto de Resolución 12/3: *Declaración relativa a la seguridad de la aviación – Afirmar el compromiso mundial con el fortalecimiento de la implementación*, contenida en la Adenda núm. 1, con las modificaciones antes indicadas.

### **Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

79. A continuación, el Comité Ejecutivo examina la nota WP/595, que contiene el proyecto del texto de su informe sobre la cuestión 13, que incluye el proyecto de Resolución 13/1. *El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)*.

80. El Comité conviene en los cambios siguientes:

- que a sugerencia de la delegación de Irlanda, se modifique la cuarta frase del párrafo 13.3 para que diga:

“También ~~se tomó nota de se reconocieron~~ las medidas tomadas por la OACI para mejorar su organización interna a fin de apoyar la evolución del programa, y su operación efectiva, eficiente y sostenible.”.



- que a sugerencia de la delegación de Irlanda y el director adjunto de Observación y Vigilancia (DD/MO), se modifique el párrafo 13.4 para que diga:

“El Comité respaldó examinó la nota A40-WP/114 presentada por Finlandia, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil, EUROCONTROL y Nueva Zelandia, que pedía que el apoyaba la evolución del CMA del USOAP evolucionara hacia un sistema de observación dinámico, con capacidad de respuesta y basado en los riesgos y sólido, y proponía para consideración ciertos aspectos de alto nivel para su evolución futura. Entre estos aspectos se incluyen bases de datos, interacción e interfaces con otros programas, y las técnicas y los métodos de auditoría aplicados. La Secretaría comunicó al Comité Se reconoció también que algunas de las áreas de interés para la evolución se están adelantando...”.

- que a sugerencia de la delegación de Guinea, se modifique la primera frase del párrafo 13.4 del texto en francés sustituyendo las palabras “La Commission” por “Le Comité”.
- que a sugerencia de la delegación de Costa Rica, el texto en español del párrafo 13.7 se revise conforme al texto en inglés, y que el texto en inglés del párrafo 13.8 se modifique para que diga:

“Brasil presentó la nota A40-WP/326, en la que ponía de relieve los beneficios de la autoevaluación USOAP y de la evaluación por homólogos y compartía su experiencia al respecto. El Comité tomó nota de los beneficios de esos este tipos de evaluaciones iniciativa, y alentó a los Estados a participar en evaluaciones por homólogos y a promoverlas, especialmente a escala regional, iniciativas similares para mejorar aún más sus con miras a mejorar los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional.”.

- que a sugerencia de la delegación del Brasil, se amplíe la última frase del párrafo 13.15 para que diga:

“El Comité recomendó que la información se proporcione a los grupos de expertos pertinentes para su consideración, y que se respalde, si procede, la elaboración de los correspondientes textos de orientación.”.

- que a sugerencia de las delegaciones de Portugal y Singapur, y con el apoyo de las delegaciones de Bélgica, Turquía, Egipto y Arabia Saudita, se modifique el párrafo 13.19 para que diga:

“...Se señaló que estas recomendaciones deberían concentrarse en la aplicación operacional de las normas del Anexo 17 y deberían implementarse lo antes posible, fortaleciéndose de este modo la confianza en el sistema de seguridad de la aviación internacional la eficacia de la metodología de las auditorías e incrementándose el cumplimiento local, regional y mundial de las normas del Anexo 17. Al respecto, se encargó al Consejo priorizar las recomendaciones propuestas y garantizar la asignación de recursos suficientes al USAP. El CMA del USAP también debería tomar en cuenta las mejores prácticas pertinentes de los Estados y la industria.”

- que a sugerencia de la delegación de Portugal, y con el apoyo de la delegación de Bélgica, se modifique el párrafo 13.22 para que diga:

“El Comité también expresó su apoyo a la reforma y la continua mejora del programa a través de las consultas que están teniendo lugar con el SSG y pidió a los Estados que apoyen el CMA del USAP firmando el Memorando de acuerdo, aceptando las auditorías como están programadas y asignando suficientes recursos financieros y humanos para posibilitar la aplicación y evolución continua del programa con objeto de que proporcione auditores calificados, evalúe la aplicación operacional de medidas de seguridad, subsane deficiencias graves de forma oportuna y adopte un enfoque basado en el riesgo para priorizar las auditorías”.

85. Durante el examen del proyecto de Resolución 13/1, el Comité Ejecutivo conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación de Irlanda, se modifique la cláusula 9 de la parte dispositiva para que diga:

“9. *Encarga* a la Secretaria General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el CMA del USOAP y los programas de auditoría de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación con el objeto de compartir información de seguridad operacional de carácter confidencial con el fin de reducir la carga para los Estados que ocasionan las auditorías o inspecciones repetitivas, y para reducir la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias ~~actividades de supervisión,~~ y para incrementar la eficiencia del CMA del USOAP;”.

86. Se observa que, a petición de la persona observadora de la CANSO, la Secretaría comprobará si su organización tiene un acuerdo con la OACI para compartir información sobre seguridad operacional derivada de la realización de auditorías, inspecciones, exámenes, evaluaciones y/o valoraciones y, en caso afirmativo, modificará como corresponda la cláusula 16 del preámbulo del proyecto de Resolución 13/1.

87. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 13 contenido en la nota WP/595. Asimismo, acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la Resolución 13/1: *El Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)*, con las modificaciones antes indicadas y con sujeción a una comprobación con respecto a la cláusula 16 del preámbulo.

#### **Cuestión 14: Programas de facilitación**

##### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

88. A continuación, el Comité Ejecutivo examina la nota WP/594, que contiene el proyecto del texto de su informe sobre la cuestión 14, que incluye el proyecto de Resolución 14/1: *Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica*, proyecto de Resolución 14/2: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas*, y proyecto de Resolución 14/3: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*.

89. El Comité conviene en los cambios siguientes:

- que a sugerencia de las delegaciones de los Estados Unidos y Nueva Zelandia, se modifique el párrafo 14.6 para que diga:

“Con respecto al párrafo 2.6 de la WP/8, en la que se abordaba la elaboración de la hoja de ruta para la norma sobre pasaportes electrónicos, algunas delegaciones expresaron la opinión de que tal vez la introducción de pasaportes electrónicos no era económicamente viable en el caso de determinados Estados pequeños y el ATC considerará dichas inquietudes como parte de su trabajo al elaborar la hoja de ruta. Se introdujo una corrección de carácter técnico en el Apéndice B de la nota WP/8. Se pidió al Comité que tomara nota de la información contenida en la nota de información WP/550 de los Estados Unidos, que hacía mención del valor que aporta el Registro de nombres de los pasajeros (PNR) a la seguridad y la facilitación. Tras los debates, el Comité respaldó las prioridades propuestas para la estrategia TRIP de la OACI y los resultados esperados para el trienio 2020-2022, que se presentaban en el Apéndice A de la nota WP/8.”.

- que a sugerencia de la delegación de España, se modifique la segunda frase del párrafo 14.14 para que diga:

“Al comentar las notas de información que se presentaron, una delegación observó que la nota WP/462 incluía una cantidad de propuestas muy importantes para la labor futura de la OACI en materia de facilitación varias propuestas y que el tema debería considerarse en el programa de trabajo de la OACI;”.

- que a sugerencia de la persona observadora del ACI, se modifique la última frase del párrafo 14.17.1 para que diga “...invitó a la Asamblea a tomar nota de que existe orientación del ACI en la materia...”.
- que a sugerencia de la persona observadora del ACI, se modifique la última frase del párrafo 14.20 para que diga:

“Una de las delegaciones elogió al ACI ~~la OACI~~ y la IATA por haber incorporado la instrucción de concientización en los programas de instrucción operacional”.

- que a sugerencia de la persona observadora de la IATA, se suprima la tercera frase del párrafo 14.30 y se modifique la segunda frase de ese mismo párrafo para que diga:

“... ~~No obstante, si bien~~ El Comité respaldó los objetivos generales enunciados en la nota WP/346., ~~no estuvo de acuerdo con la propuesta de que los SARPS del Anexo 9 se basen en una única referencia, como se sugiere en la decisión b) de la Asamblea, por ser esto demasiado restrictivo y contraproducente. Se prefirió el enfoque propuesto en la nota WP/284 (véanse los párrafos 14.25 y 14.26 precedentes).”.~~

90. A continuación, el Comité Ejecutivo examina, y aprueba sin modificaciones, el proyecto de Resolución 14/1.

91. Durante el examen del proyecto de Resolución 14/2, el Comité Ejecutivo conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación de Grecia, se modifique la cláusula 3 de la parte dispositiva para que diga:

“3. *Solicita* que el Consejo se cerciore de que el texto de orientación pertinente relacionado con la lucha contra la trata ~~el tráfico de personas~~ esté actualizado y dé respuesta a las necesidades de los Estados miembros.”.

92. Durante el examen del proyecto de Resolución 14/3, el Comité Ejecutivo conviene en lo siguiente:

- que a sugerencia de la delegación de Francia, y con el apoyo de la persona observadora de la IATA, se añada una nueva cláusula 4 en el preámbulo y una nueva cláusula 3 en la parte dispositiva del apéndice A, que dirán lo siguiente:

“*Considerando* que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU;” y

“3. *Pide* al Consejo que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para los pasajeros con discapacidad a fin de lograr que el sistema de transporte aéreo sea inclusivo para las personas con discapacidad;”.

- que a sugerencia de la delegación de Italia, y con el apoyo de la delegación de España, se añada una nueva cláusula 9 en la parte dispositiva del apéndice C, que dirá lo siguiente:

“9. *Pide* al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y que los comuniquen a la OACI;”.

93. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 14 contenido en la nota WP/594. Asimismo, acuerda recomendar a la plenaria la adopción de la Resolución 14/1: *Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA (Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil) para ponerlos en práctica*; Resolución 14/2: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas*, con las modificaciones antes indicadas; y Resolución 14/3: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, con las modificaciones antes indicadas.

## **Cuestión 18: Multilingüismo en la OACI**

### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la Plenaria***

94. El Comité Ejecutivo examina la nota WP/599, Revisión núm. 1, que contiene el proyecto del texto de su informe sobre la cuestión 18.

95. El Comité conviene en los cambios siguientes:

- que a sugerencia de la delegación del Paraguay, y con el apoyo de la delegación de Portugal, se modifique el párrafo 18.3 para que diga:

“En la nota A40-WP/451, presentada por Paraguay, apoyada por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)<sup>1</sup> y por la Comunidad de Autoridades de Aviación Civil Luso parlantes<sup>2</sup> (CAACL)<sup>3</sup>, se subrayaba que la falta de disponibilidad de algunas publicaciones y documentos de la OACI, específicamente los manuales y circulares, en todos los idiomas oficiales está siendo un impedimento para el acceso de los Estados miembros a la información y adquisición de conocimientos, y que la Organización debía esforzarse por dar una respuesta dinámica a las necesidades de traducción e interpretación. ... Se concluía afirmando que era indispensable que la OACI proporcionara servicios de idiomas de alta calidad a los Estados miembros en todos los idiomas oficiales, sin hacer excepción alguna en los diversos medios de comunicación y/o difusión de información que estableciera la Organización para alcanzar sus objetivos, teniendo en consideración que un adecuado servicio indudablemente contribuye primordialmente para el logro de esos objetivos así como apoyo de la Organización a la traducción e interpretación de los Estados luso-parlantes.”.

- que a sugerencia de la delegación de Cuba, y con el apoyo de las delegaciones de Paraguay, la Federación de Rusia y el Perú, la cuarta frase del párrafo 18.9 se amplíe para que diga:

“... para lo cual se consideró la importancia de priorizar a esta cuestión en el presupuesto del trienio 2023-2025.”.

96. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 18 contenido en la nota WP/599 Revisión núm. 1.

## **Cuestión 20: Iniciativa Ningún País se Queda Atrás**

### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

97. El Comité Ejecutivo examina y aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 20 contenido en la nota WP/581, con sujeción a que, a sugerencia de la delegación de Australia, se modifique el párrafo 20.9 para que diga:

“... y tomó nota de las difíciles condiciones demográficas y operacionales de los pequeños Estados ~~acreditados ante la Oficina regional~~ insulares ubicados en la ~~región~~ para Asia-Pacífico. En la nota A40-WP/210 se pidió brindar un apoyo adecuado para mejorar la implementación de los SARPS relacionados con la

seguridad operacional, así como la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, así como con la seguridad operacional, con particular énfasis en los PSIDS...”.

**Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria*

98. El Comité examina y aprueba sin modificaciones, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 21 presentado en la nota WP/585.

**Cuestión 22: Movilización de recursos y fondos voluntarios**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria*

99. El Comité examina y aprueba sin modificaciones, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 22 presentado en la nota WP/586.

**Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI**

*Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria*

100. A continuación, el Comité Ejecutivo examina y aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 25 contenido en la nota WP/616, con sujeción a que, a sugerencia de la delegación de Singapur, se modifique el párrafo 25.13 para añadir a Fiji, las Islas Marshall y Macedonia del Norte a la lista de Estados copatrocinadores de la nota WP/206.

101. Se levanta la sesión a las 1100 horas.



**Acta de la décima sesión**  
(Miércoles 2 de octubre de 2019, 0900 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria
2. Cuestión 23: Programa de Asistencia Técnica  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria
3. Cuestión 24: Cooperación técnica – Política y actividades  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria
4. Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria
5. Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria
6. Cuestión 16: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

1. El Comité Ejecutivo da comienzo al examen del proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 19 del orden del día (WP/582).
2. Se toma nota de la enmienda editorial en la segunda oración del párrafo 19.5 señalada por el jefe de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales (C/PRC), consistente en agregar “y que dicho órgano” a continuación de “al Consejo” para que diga “El Comité convino en que la Secretaría proporcionaría periódicamente información actualizada al Consejo y que dicho órgano informaría a la Asamblea en su 41º periodo de sesiones.”



3. La delegación de Estados Unidos celebra que, gracias al acuerdo alcanzado por el Comité Ejecutivo durante el tratamiento de esta cuestión del orden del día (EX/8), se ha fusionado el proyecto de resolución propuesto por su Estado en la nota WP/423 con el proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/48 formando una única Resolución 19/1: *Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI*, tal como figura en el proyecto de informe (WP/582). Tras respaldar el cambio editorial en el párrafo 19.5, sugiere que se agregue además que la nota WP/423 obtuvo un amplio apoyo, a fin de reflejar más ajustadamente las deliberaciones.

4. En referencia a la primera oración del párrafo 19.4, la delegación de Estados Unidos apunta que, si bien es cierto que algunas delegaciones valoraron el liderazgo del Presidente del Consejo y de la Secretaría General de la OACI y les manifestaron su apoyo por los logros hasta la fecha, el Comité Ejecutivo no fue unánime al respecto. Varias delegaciones expresaron claramente su insatisfacción ante el progreso logrado en el último trienio, que fue lo que motivó a los Estados Unidos a presentar la nota WP/423. Dado que el texto actual está desequilibrado, la delegación sugiere modificar el párrafo 19.4 para que queden representados los dos puntos de vista manifestados durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo.

5. Las delegaciones de la Federación de Rusia, Canadá, Colombia, Alemania, España, República de Corea, Suecia, Países Bajos, Grecia, Japón, Italia, Nueva Zelandia, Irlanda, Eritrea, Reino Unido, Chipre, Brasil, Austria, Francia, Portugal, Finlandia, Argentina, Noruega y Mozambique apoyan las propuestas precedentes de modificar los párrafos 19.5 y 19.4.

6. La delegación de China apoya la modificación sugerida por la delegación de Estados Unidos para el párrafo 19.4, pero afirma que sería incorrecto mencionar en el párrafo 19.5 que la nota WP/423 recibió amplio apoyo en general, puesto que se expresaron opiniones divergentes respecto de algunas de las medidas detalladas que allí se presentan. Las delegaciones de Argelia, Cabo Verde y la República Popular Democrática de Corea comparten esta postura.

7. La delegación de Sudáfrica, aun cuando apoya el texto actual del párrafo 19.5 por considerar que refleja bien las deliberaciones, indica que, si se modifica como sugiere la delegación de Estados Unidos, entonces debería decir que hubo amplio apoyo no sólo para la nota WP/423 sino también para la WP/48.

8. La delegación de Australia respalda los comentarios de la delegación de Estados Unidos y a su vez propone, dadas las opiniones expresadas, que el principio del párrafo 19.4 diga “Si bien algunas delegaciones valoraron el liderazgo del Presidente el Consejo y la Secretaría General y les manifestaron su apoyo” y que el párrafo 19.5 se modifique de forma que diga “Visto el apoyo general a las recomendaciones incluidas en WP/48 y WP/423”.

9. Las delegaciones de Francia, Argentina, Sudáfrica, Arabia Saudita, Perú, Vanuatu, Líbano, Paraguay, Singapur, Cabo Verde, Túnez y Argelia apoyan las propuestas de la delegación de Australia.

10. La delegación de Estados Unidos respalda la modificación propuesta por la delegación de Australia para el párrafo 19.5, por considerar que refleja mejor el amplio apoyo recibido por ambas notas tal como señala la delegación de Sudáfrica. Sin embargo, considera que la modificación que se propone para el párrafo 19.4 no alcanza a equilibrar su contenido porque no deja en claro que algunas delegaciones se mostraron satisfechas con el nivel de avance hasta la fecha, pero otras expresaron insatisfacción. Es esa insatisfacción la que motivó la presentación de la nota WP/423 de Estados Unidos. La delegación de Estados Unidos afirma que la redacción del párrafo 19.4 necesita más ajustes y expresa su disposición de reunirse con el presidente y con la delegación de Australia, entre otras, tras la finalización de esta sesión para ese cometido.

11. Las delegaciones de Alemania, Canadá, Suecia y Colombia están de acuerdo con que vuelva redactarse el párrafo 19.4 pero las delegaciones de la Federación de Rusia y China se expresan a favor de conservar la redacción actual.

12. Destacando la necesidad del consenso en esta cuestión, ya que se trata de la eficiencia y eficacia de la Organización, la delegación de Sudáfrica manifiesta que si esto pudiera lograrse introduciendo mínimos cambios en el párrafo 19.4 para considerar los comentarios de la delegación de Estados Unidos, Sudáfrica daría su acuerdo. Sin embargo, puntualiza que es necesario que el texto del párrafo 19.4 refleje las deliberaciones mantenidas ese día. La delegación propone que un grupo de redacción reducido reexamine el texto e informe de los resultados.

13. A la luz de las deliberaciones, el presidente propone establecer un grupo reducido de redacción conformado por las delegaciones de Estados Unidos, Australia y Sudáfrica para reexaminar el párrafo 19.4 y presentar su informe al Comité Ejecutivo.

14. Las delegaciones de Colombia, Nigeria, China, Argelia, Mozambique, Túnez, la República Unida de Tanzania, Eritrea, la Federación de Rusia, Perú y Canadá apoyan esta propuesta, y las delegaciones de China, la Federación de Rusia y Canadá piden participar en el grupo de redacción. El presidente da su acuerdo.

15. La delegación de Estados Unidos sugiere entonces eliminar directamente el párrafo 19.4. Las delegaciones del Brasil y Canadá están de acuerdo, observando que con eso se eliminaría la necesidad del grupo de redacción. La delegación de Sudáfrica reitera su postura y recomienda enfáticamente conformar un grupo de redacción para refinar el texto del párrafo 19.4. Advierte que al eliminar totalmente ese párrafo se perderá información importante.

16. La delegación de Cuba está de acuerdo con el párrafo 19.7 sobre la nota WP/461 presentada por su Estado y el párrafo 19.8 sobre la nota WP 467 presentada por Camerún, pero de todos modos sugiere introducir las siguientes modificaciones en vista de la deliberación precedente en el seno del Comité Ejecutivo: que en la primera oración del párrafo 19.7 se agregue “y respaldada por un gran número de otros Estados” antes de “en relación” y que se modifique la segunda oración para que diga “... SARPS con diferentes fechas de aplicación... Inquietud manifestada en relación con el nuevo formato y, en particular, con las complicaciones en la notificación de diferencias”; y que la segunda oración del párrafo 19.8 se modifique para que diga “el Comité reconoció la inquietud expresada por el bajo índice de respuestas a las consultas que se realizan mediante comunicaciones a los Estados y la falta de respuesta a los Estados que presentan comentarios,...”.

17. La delegación de China señala a la atención el proyecto de resolución 19/1 (WP/582), y sugiere que se agregue un nuevo inciso d) a la cláusula dispositiva 3 que diga: "eviten todo posible conflicto de intereses al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria." La delegación de Estados Unidos se opone, afirmando que ese texto no se propuso en ninguna de las notas presentadas en el marco de la cuestión 19 del orden del día y tampoco se debatió en el Comité Ejecutivo.

18. Haciendo referencia a su anterior propuesta (véase el párrafo 13), el presidente del Comité Ejecutivo indica que, a la luz de los comentarios adicionales formulados, se establecerá un grupo reducido de redacción conformado por las delegaciones de Australia, Canadá, China, Federación de Rusia, Sudáfrica y Estados Unidos para examinar las modificaciones propuestas para el proyecto de texto de informe del Comité a la Plenaria sobre la cuestión 19 del orden del día y el proyecto de resolución 19/1. El grupo de redacción informará sus resultados en la próxima sesión.

### **Cuestión 23: Programa de Asistencia Técnica**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

19. El Comité Ejecutivo examina y aprueba sin cambios para presentar a la Plenaria el proyecto de texto de informe sobre la cuestión 23 del orden del día que figura en la nota WP/572. Acuerda recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 23/1: *Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África* que se presenta en la citada nota de estudio.

### **Cuestión 24: Cooperación técnica - Política y actividades**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

El Comité Ejecutivo examina y aprueba sin cambios para presentar a la Plenaria el proyecto de texto de informe sobre la cuestión 24 del orden del día que figura en la nota WP/624. Acuerda recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 24/1: *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* que se presenta en la citada nota, con la siguiente modificación propuesta por la delegación de Portugal a fin de reflejar las recomendaciones que el Consejo formula en WP/66 (*Política y actividades de cooperación técnica durante el período 2016 – 2018*) y que se debatieron al tratar la correspondiente cuestión del orden del día (EX/7):

- en el apéndice A, agregar una nueva cláusula preambular 10 con la siguiente redacción:

*“Considerando que en la Resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí 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;”*

- en el apéndice C, agregar una nueva cláusula dispositiva 3 con la siguiente redacción:

*Solicita* a la Secretaría General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo técnico específicas, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles; y

- en el mismo apéndice C, agregar una nueva cláusula dispositiva 9 con la siguiente redacción:

*Solicita* a la Secretaría General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;

### **Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

20. El Comité Ejecutivo procede seguidamente a examinar el proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 26 del orden del día (WP/587).

21. El Comité Ejecutivo acuerda que, siguiendo la sugerencia de la delegación de España, se modifique la segunda oración del párrafo 26.5 sustituyendo “de la gestión ejecutiva” por “estratégico”, para que diga: “Se recomendó que una asociación más estrecha con la industria aeronáutica, no sólo a nivel de

expertos sino también a nivel estratégico, podría permitir a los Estados y la OACI reaccionar con más rapidez”, y que, como sugirió la delegación de Francia, se modifique la segunda oración del párrafo 26.6 sustituyendo “por considerarlo demasiado prescriptivo y prematuro” por “como estaba redactado”, para que diga: “Debido a ello, el Comité no respaldó el proyecto de Resolución de la Asamblea como estaba redactado.”

22. El jefe de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales hace referencia al proyecto de Resolución 26/2: *Innovación en la aviación*, y dice que, para reflejar la intervención de la persona observadora del Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) durante el tratamiento en el Comité (EX/7) de la nota WP/14 del Consejo y la nota WP/113 sobre ese tema, debería modificarse la cláusula dispositiva 2 agregando “incluidos sus métodos de trabajo con la industria” después de “la Organización,” para que diga: “Encarga al Consejo que evalúe la necesidad de mejorar los procesos de la Organización, incluidos sus métodos de trabajo con la industria, para que pueda mantenerse a la par de las innovaciones que afectan al desarrollo sostenible de la aviación civil, evaluando asimismo los recursos que necesitará para ello”.

23. El jefe de Planificación Estratégica y Asuntos Regionales agrega que, para destacar que el órgano de alto nivel previsto con la industria dará asesoramiento estratégico al Consejo en forma periódica, debería modificarse la cláusula dispositiva del proyecto de Resolución 26/2 agregando “de manera regular” antes de “asesoramiento”, para que diga: “encarga al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano regular de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación.” La delegación de Francia sugiere, alternativamente, eliminar “regular” y reubicar “de manera regular” después de “ofrecer” para que diga “Encarga al Consejo que considere, con carácter de urgencia, el establecimiento de un órgano de alto nivel con la industria para ofrecer de manera regular asesoramiento técnico al Consejo en materia de innovación en la aviación”. La delegación de España apoya ambas propuestas, y el Comité Ejecutivo las acepta. La propuesta de la delegación del Brasil de eliminar “con carácter de urgencia” de la cláusula dispositiva cinco del proyecto de Resolución 26/2 no tiene apoyo y en consecuencia no es aceptada.

24. El presidente declara que el Comité Ejecutivo aprueba para presentar a la Plenaria el proyecto de texto del informe sobre la cuestión 26 del orden del día que figura en la nota WP/587, sujeto a las modificaciones antes mencionadas, y acuerda recomendar que la Plenaria adopte el proyecto de Resolución 26/1: *Transporte espacial comercial* que allí se presenta, y el proyecto de Resolución 26/2: *Innovación en la aviación*, con las modificaciones antes indicadas.

### **Cuestión 15: Protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido de las aeronaves y calidad del aire local – Política y normalización**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

25. El Comité Ejecutivo procede a continuación a examinar el proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 15 del orden del día (WP/573).

26. La delegación de la Federación de Rusia hace referencia al párrafo 15.13 de la nota WP/374 presentada por su Estado y sugiere agregar una segunda oración que coincida con la medida propuesta en el párrafo a) y el párrafo 3.2 de la nota que diga: “Teniendo en cuenta que se necesita una coordinación estrecha y eficaz entre los equipos expertos del CAEP y la ANC, se ha sugerido al Consejo que considere la posibilidad de dar prioridad a la elaboración de SARPS de la OACI para SST [aviones supersónicos de transporte].” Sugiere además modificar la última oración del párrafo 15.13 agregando “esta actividad en” antes de “la OACI”, para que diga “Se pone de relieve que la Federación de Rusia participa activamente en la investigación exhaustiva de los SST del futuro y sus sistemas de propulsión, y aportará recursos, de ser necesario, para apoyar esta actividad en la OACI.” El Comité Ejecutivo acepta los cambios propuestos.

La persona observadora del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) hace referencia al párrafo 15.26 de la nota WP/573, que refiere que el Comité acuerda recomendar a la Asamblea la adopción del proyecto de Resolución 15/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*, y sugiere ampliarlo para indicar que una persona observadora dijo que la propuesta de incluir la cláusula dispositiva 7 en el apéndice B de la resolución va en contra del Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*.

27. El director de Transporte Aéreo (D/ATB) señala que, si bien la Secretaría tomó nota de la intervención de la persona observadora del ACI durante la consideración en el Comité Ejecutivo del proyecto de Resolución 15/1 (WP/57, EX/5), no quedó claro a qué disposición del Doc 9082 de la OACI se refería. Sugiere entonces, y así se acuerda, que la Secretaría se reúna con la persona observadora del ACI al finalizar esta sesión para aclarar la cuestión, en la inteligencia de que, si se determina que no hay incompatibilidad entre la cláusula dispositiva 7 en el apéndice B del proyecto de Resolución 15/1 y el Doc 9082 de la OACI, entonces el párrafo 15.26 quedará tal como está, pero en caso contrario se modificará como corresponda.

28. Con este arreglo, el Comité Ejecutivo aprueba para su presentación a la Plenaria el proyecto de texto de informe sobre la cuestión 15 que figura en la nota WP/573, sujeto a las modificaciones antes mencionadas, y acuerda recomendar a la Plenaria la adopción del proyecto de Resolución 15/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente — Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* que allí se presenta.

#### **Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización**

##### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe de la Plenaria***

Antes de dar inicio a la consideración del proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574), la delegación de China plantea una grave inquietud y queja respecto de la conducta de la Secretaría que prestó servicio al Comité Ejecutivo durante las sesiones quinta y sexta el domingo 29 de septiembre de 2019, cuando se debatieron asuntos ambientales en el marco de las cuestiones 15, 16 y 17. Explica que, tras la decisión del Comité Ejecutivo de que los dos documentos presentados por China en nombre de la Federación de Rusia y de la India con sus propuestas conjuntas de cambios para los proyectos de Resolución 16/1 y 17/1 se publicaran en la página de la A40 en el sitio web de la OACI, se produjo una extensa demora en publicarlos; y que, contrariamente a esa decisión, los dos documentos se retiraron poco tiempo después de la página web de la A40, incluso antes de que el Comité Ejecutivo levantara la sesión del día. La delegación de China afirma que el procedimiento se ha visto gravemente afectado, ya que el Comité Ejecutivo se vio impedido de concluir su consideración de las cuestiones 16 y 17 ese día. Puntualiza que, a pesar de haber pedido inmediatamente al Presidente del Consejo que se ocupara del incidente, no confió en que la Secretaría volviera a publicar los dos documentos en la página web de la A40, y como último recurso hizo arreglos a través del despacho de la delegación de China para imprimir cientos de copias para distribuir. Sin embargo, la delegación de China más tarde se enteró a través de otra delegación de que los dos documentos habían vuelto a publicarse en la página web de la A40.

29. Expresando su profunda gratitud al Presidente del Consejo por su intervención positiva, la delegación de China manifiesta que a pesar de este incidente no tiene una valoración negativa de la Secretaría, vista la alta calidad de los servicios e informes que ha suministrado a la Comisión Técnica en las últimas dos semanas.

30. La delegación de China señala que es necesario que todo el personal adhiera al código de conducta de la OACI (Instrucciones al Personal PI/1.4) y destaca que, de acuerdo con el artículo 27, la Secretaría tiene la responsabilidad de dar servicio a los Estados contratantes de la OACI, y que la función principal de la Secretaría es brindar asistencia a los órganos legislativos en su labor y para ejecutar sus decisiones. Asimismo, el artículo 33 dispone que el personal se abstendrá tanto individual como colectivamente de desacreditar a un gobierno o emprender actividades que socaven un gobierno. La delegación de China considera haber sido objeto de descrédito y socavamiento a causa de la demora de la Secretaría en ejecutar la decisión del Comité Ejecutivo de publicar los dos documentos en el sitio web de la A40 y su posterior retiro en contravención de la decisión.

31. La delegación de China afirma que el artículo 29 del código de conducta de la OACI estipula que la Secretaría debe abstenerse de promover o favorecer los intereses de un Estado en particular, y que retirar los dos documentos del sitio web de la A40 tuvo el efecto de favorecer a aquellos Estados que no apoyaban los cambios allí propuestos para los proyectos de Resolución 16/1 y 17/1. Subraya que la reputación de la Secretaría se ha visto dañada por este comportamiento, que provocó una pérdida de confianza en los informes que elabora en nombre del Comité Ejecutivo. Agrega además que, si bien su delegación se hizo presente en la OACI con el sincero ánimo de participar en las deliberaciones de la Asamblea sobre cambio climático, las posturas y opiniones de la delegación que se reflejan en los dos documentos fueron ignoradas por largo tiempo, y esta situación fue percibida por todas las personas participantes. Afirma que el comportamiento de la Secretaría violentó los principios básicos de imparcialidad y no discriminación que se consagran en el código de conducta de la OACI, y recuerda que su artículo 13 estipula que “las funcionarias y los funcionarios públicos internacionales no gozan de las libertades de las personas privadas de tomar partido o expresar sus convicciones públicamente sobre temas polémicos, ya sea individualmente o como integrantes de un grupo,” y que el artículo 22 dispone que “las funcionarias y los funcionarios públicos internacionales deben seguir las instrucciones que reciban en relación con sus funciones oficiales,” debiendo ejecutar las instrucciones sin tardanza a pesar de tener dudas o no estar de acuerdo. Al respecto, considera que hay integrantes del personal que tienen aún un largo trecho por andar hasta llegar a cumplir estos requisitos.

32. Tras expresar el mayor respeto de su delegación por las normas y reglamentos de la OACI, considera que la OACI tiene una voluntad manifiesta de cumplir sus funciones con arreglo a dicha normativa y, por consiguiente, la delegación de China humildemente solicita al Consejo, por conducto de su Presidente, que investigue el incidente y compruebe si se cometió una falta en los términos del *Código de servicio de la OACI* (Doc 7350), esto es, si integrantes del personal incumplieron sus obligaciones por acción u omisión, en forma dolosa o por negligencia grave o inobservancia del código de conducta que se aplica a las funcionarias y funcionarios públicos internacionales. Al respecto manifiesta que, hasta tanto la delegación haya recibido una respuesta satisfactoria del Consejo sobre su investigación en profundidad del incidente, con un informe detallado de las medidas que se tomaron o se tomarán para evitar que se repita, la delegación de China se reserva el derecho de presentar una denuncia ante la Oficina de Ética de la OACI por presunta falta de imparcialidad y por discriminación, conflicto de intereses o falta de conducta por parte del personal de la Secretaría que intervino.

33. La delegación de la Federación de Rusia da su total apoyo a la intervención de la delegación de China y solicita que quede reflejada en el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 16 del orden del día, y reitera la necesidad de que se respeten las normas y reglamentos de la OACI que rigen la labor de la Asamblea, el Comité Ejecutivo y las comisiones.

34. El director de Transporte Aéreo (D/ATB) toma nota de los comentarios de las delegaciones de China y la Federación de Rusia y anuncia que, tras tomar conocimiento del incidente por comunicación del Despacho del Presidente del Consejo, la Secretaría se puso en marcha inmediatamente para determinar la causa. Al parecer, se trató de una cuestión técnica con el sitio web de la A40, pero por el momento no

está en condiciones de confirmarlo. El director de Transporte Aéreo informará a la Secretaria General y se comunicará con la delegación de China oficialmente en el transcurso de la Asamblea. Entretanto, ofrece sus sinceras disculpas en nombre del personal de la Secretaría que pueda haber intervenido en este desafortunado incidente, que provocó que los dos documentos presentados por China en nombre de la Federación de Rusia y la India con sus propuestas conjuntas de cambios para los proyectos de Resolución 16/1 y 17/1 estuvieran temporalmente ausentes del sitio web de la A40.

35. El Comité Ejecutivo procede seguidamente a examinar la nota WP/574 con el proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día.

36. La subdirectora de Medioambiente (DD/ENV) apunta que se debería modificar la primera oración del párrafo 16.10 sustituyendo “Finlandia” por “Francia” para reflejar correctamente el Estado que presentó la nota WP/102 en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). El mismo cambio debe hacerse en la primera oración del párrafo 17.7 del proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 17 del orden del día (WP/575).

37. Refiriéndose al párrafo 16.18 sobre la nota WP/273 presentada por su organización, la persona observadora del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) sugiere, y así se acuerda, agregar una segunda oración que refleje la medida propuesta en el párrafo b) de la nota con la siguiente redacción: “El IBAC también solicitó que la OACI facilite y los Estados miembros implementen políticas apropiadas para alentar la producción de SAF en mayores cantidades.”

38. La delegación de la Federación de Rusia propone los siguientes cambios para el proyecto de informe:

- Que en el párrafo 16.21 referido a la declaración conjunta de su Estado y China en la nota WP/605 se agregue al final del primer párrafo “, así como el desarrollo de un sistema alternativo de incentivos económicos mundiales destinado a lograr la reducción real de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector de la aviación civil internacional mediante la modernización técnica de la industria a nivel mundial, con el fin de mejorar la seguridad de los vuelos y lograr la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas”, y que se agregue una segunda oración que diga “China y la Federación de Rusia también invitaron a la Asamblea a pedir al Presidente del Consejo de la OACI que informara a la Secretaria General de la posición de los Estados que se han adherido a la declaración.”;
- Que en el párrafo 16.31 se sustituya “progresos” por “resultados” para que diga “El Comité reconoció los resultados logrados con la iniciativa de planes estatales de acción de la OACI...”;

Que en el párrafo 16.34 se modifique la última oración sustituyendo “combustibles para la aviación con bajas emisiones de carbono” por “combustibles de aviación producidos en forma sostenible” (propuesta posteriormente retirada; véase el párrafo 68 a continuación);

- Que en el párrafo 16.37 se agregue una segunda oración que diga “sin embargo, otros Estados señalaron la necesidad de aprovechar la oportunidad de implementar metas ambiciosas que ya se habían fijado como primer paso” y una cuarta oración que diga “A este respecto, la delegación de la Federación de Rusia pidió que se creara un grupo de trabajo *ad hoc* para llegar a un acuerdo sobre algunos puntos del proyecto de resolución sobre el cambio climático, que fue apoyado por algunos Estados, pero la propuesta no fue aceptada.”;

- Que se elimine todo el párrafo 16.38 sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo en relación con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> dado que, a su parecer, no fue tema de debate (propuesta posteriormente retirada; véase el párrafo 62 a continuación); y
- Que se agregue un nuevo párrafo 16.40 que diga “China y la Federación de Rusia propusieron trasladar el anexo titulado *Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional* del proyecto de resolución que se está examinando al proyecto de resolución presentado en la nota WP/59. Sin embargo, la propuesta fue rechazada”, renumerando el párrafo 16.40 como 16.41.

39. La delegación de China expresa su total respaldo a estas propuestas de modificación, poniendo de relieve que el informe debería reflejar las deliberaciones del Comité de forma justa y equilibrada. Seguidamente, sugiere los siguientes cambios adicionales:

- Que en el párrafo 16.34 se agregue al final de la segunda oración “, si bien reconocía las opiniones divergentes sobre la necesidad de establecer una proporción cuantificada de los SAF que se utilizarán para 2050 y sobre los enfoques para desarrollar dicho objetivo de proporción cuantificada (ya sea mediante un enfoque descendente o ascendente)”;
- Que en el párrafo 16.35 se modifique la segunda oración sustituyendo “convergencia de opiniones entre Estados” por otros términos que reflejen la situación real, dado que a su parecer no hubo convergencia durante las deliberaciones del Comité (EX/5), y que se agregue “en cuanto a la necesidad de elaborar otra aspiración a largo plazo y” antes de “en cuanto a”; y
- Que se elimine todo el párrafo 16.37 sobre la necesidad de transmitir un mensaje nítido en la cláusula dispositiva 9 del texto actualizado de la Resolución A39-2 que ponga de relieve la urgencia de una aspiración mundial a largo plazo.

40. La delegación de Arabia Saudita indica que la redacción del párrafo 16.38 parece decir que todas las personas miembros del Comité estuvieron de acuerdo con el texto dado en el que se encarga al Consejo que trabaje en propuestas concretas de aspiración mundial a largo plazo. A su juicio, sin embargo, el texto no refleja las verdaderas deliberaciones del Comité (EX/5). Afirma que el texto no se corresponde con la cláusula dispositiva 9 del texto actualizado de Resolución A39-2 que se presenta en la nota WP/58. Siendo que, en caso de ser posteriormente aprobado por la Asamblea como su decisión, el texto deberá ponerse en práctica inmediatamente, pide que se aclare la relación entre una resolución de la Asamblea y una decisión de la Asamblea contenida en el informe de un comité que se aprueba en la Plenaria. La delegación de los Emiratos Árabes Unidos se hace eco de este pedido, observando que la aclaración respecto de las implicaciones procesales del párrafo 16.38 facilitará al Comité decidir entre aceptar, modificar o eliminar el párrafo. La delegación de los Estados Unidos solicita la misma aclaración respecto del párrafo 16.38 para poder comprender mejor sus alcances.

41. La delegación de la Federación de Rusia apoya los comentarios de las delegaciones de China y Arabia Saudita, y agrega que todas las propuestas antes mencionadas de modificación del proyecto de informe se hicieron con la intención de que el informe refleje con objetividad todas las opiniones expresadas durante las deliberaciones del Comité. En este sentido, destaca que las propuestas no introducen elementos nuevos. Recordando su propia propuesta de eliminar el párrafo 16.38 (véase el párrafo 41), pregunta sobre el origen de su texto y en qué momento fue debatido por el Comité Ejecutivo.



42. La delegación de Egipto suma su apoyo a las intervenciones de las delegaciones de China y Arabia Saudita y reitera la necesidad de que el informe sea una representación justa de las opiniones de todas las delegaciones. Agrega que el párrafo 16.38 no refleja las opiniones divergentes expresadas respecto de dar prioridad al trabajo sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo. Por el contrario, observa que la redacción de la cláusula dispositiva 9 del texto actualizado de Resolución A39-2 (WP/574) sí refleja con precisión el consenso alcanzado en el Comité.

43. La delegación de Cuba se hace eco del cuestionamiento de la delegación de la Federación de Rusia sobre los orígenes del párrafo 16.38, y manifiesta que para poder aprobar la totalidad del informe sobre la cuestión 16 del orden del día necesita comprender mejor las implicaciones jurídicas del párrafo en lo relativo al proyecto de Resolución 16/1.

44. En este punto, el director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (D/LEB) aporta su opinión estrictamente jurídica y técnica, explicando que la Asamblea es el órgano supremo de la OACI y que, sujeto a la observancia fundamental de los principios jurídicos consagrados en el Convenio de Chicago y de su Reglamento interno (Doc 7600), goza del derecho soberano de tomar cualquier decisión. Señala que es práctica consuetudinaria de la OACI que las decisiones más importantes de la Asamblea se dicten en forma de resolución. Subsidiariamente, las decisiones del Comité Ejecutivo o de las comisiones pueden documentarse en el informe a la Plenaria que posteriormente recibe el respaldo de la Asamblea, sin necesidad de dictar una resolución. Si bien en general todas las cuestiones se resuelven en la resolución misma, si la mayoría de las delegaciones siguen teniendo opiniones que expresar por fuera de la resolución, pueden expresarlas, como mayoría, en el informe correspondiente.

45. La delegación de la India da su apoyo a la postura expresada por las delegaciones de la Federación de Rusia, China y Arabia Saudita y reitera la necesidad de que el informe del Comité Ejecutivo refleje que no hubo convergencia de opiniones durante las deliberaciones al tratar la cuestión 16 del orden del día.

46. La delegación de Australia afirma que el párrafo 16.38 no refleja con precisión los resultados de las deliberaciones del Comité Ejecutivo (EX/5), esto es, que se acordó no introducir más cambios al texto actualizado de Resolución A39-2 y, en lugar de eso, incluir una mención en el informe aclarando la importancia de que el Consejo trabaje en propuestas concretas de aspiración mundial a largo plazo. Sugiere que las delegaciones de China y la Federación de Rusia propongan un párrafo separado que contenga todas las inquietudes que ambas delegaciones describen en su declaración conjunta (WP/605) en lugar de proponer que se modifiquen los distintos párrafos del informe a fin de reflejarlas.

47. La delegación de Nueva Zelandia manifiesta que no está de acuerdo con los cambios propuestos para los párrafos 16.37 y 16.38 y que deberían quedar redactados tal como están en la nota WP/574, que refleja con justeza las deliberaciones anteriores del Comité (EX/5). Apoya la sugerencia de la delegación de Australia y recomienda que, si las delegaciones de China y la Federación de Rusia consideran que sus posturas no quedan correctamente reflejadas en el informe del Comité Ejecutivo, se agregue un párrafo separado que las refleje con precisión en lugar de eliminar párrafos clave del informe que reflejan las posturas de otras delegaciones.

48. La delegación de Cuba hace referencia al párrafo 16.38 para indicar que, aun cuando considera que el Consejo puede emprender esa labor relativa a una aspiración mundial a largo plazo, es necesario enfatizar más la necesidad de ayudar a los Estados en desarrollo con creación de capacidad y asistencia técnica en el marco de la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás* (NCLB).

49. La delegación de Francia coincide en que el informe sobre la cuestión 16 del orden del día debe reflejar claramente las deliberaciones del Comité (EX/5), y observa que el informe no captura la profunda divergencia de opiniones que se produjo. Si bien considera que el informe no es perfecto y que habría querido agregar más texto, con ánimo contemporalizador está dispuesto a aceptarlo con la redacción que figura en la nota WP/574. Sin embargo, no tendrá objeción si algunas delegaciones consideran necesario incluir sus propias opiniones en el informe. En este sentido, la sugerencia de la delegación de Australia es una buena solución. Agrega que no puede aceptar más cambios al texto del informe fuera de los que han sido propuestos en el curso de las presentes deliberaciones.

50. Haciendo referencia a los puntos planteados sobre los párrafos 16.38, la delegación de Francia recuerda que fue el Presidente del Consejo quien propuso no introducir más cambios en el texto actualizado de Resolución A39-2, sino más bien agregar una mención en el informe del Comité aclarando la importancia de que el Consejo trabaje en propuestas concretas de aspiración mundial a largo plazo. Tras observar que todas las delegaciones tuvieron oportunidad de hacer sus comentarios sobre la propuesta, señala que el presidente del Comité a su turno indicó que la misma había recibido un apoyo categórico y que el Comité procedería en consecuencia.

51. Las delegaciones de España, Noruega, Austria, Países Bajos, Grecia, Alemania, Eslovaquia, Finlandia, la Federación de Rusia, Italia, Malta, Cuba y Mónaco suman su apoyo a la propuesta de la delegación de Australia y a los comentarios de las delegaciones de Nueva Zelandia y Francia, entre otros.

52. La delegación de España manifiesta que, si bien el párrafo 16.38 refleja la solución de compromiso propuesta por el Presidente del Consejo, se podría revisar la segunda oración para poner más énfasis en dar ayuda a los Estados en desarrollo con creación de capacidad y asistencia técnica en el marco de la iniciativa NCLB, como sugiere la delegación de Cuba.

53. La delegación de los Países Bajos respalda la intervención de la delegación de Francia y la solución propuesta por la delegación de Australia, y agrega que respeta y comprende las preocupaciones de otros Estados, y está de acuerdo en que podrían reflejarse en un párrafo separado en el informe del Comité Ejecutivo como se ha propuesto. Si bien considera que el informe refleja las actuaciones del Comité de forma justa y equilibrada, incluido el texto del párrafo 16.38, sugiere modificar la segunda oración del párrafo 16.35 sustituyendo la mención a la divergencia de opinión entre Estados con una referencia a “una clara mayoría de Estados.”

54. La delegación de Italia manifiesta que, aun cuando está conforme con el informe presentado en la nota WP/574 y considera que el texto del párrafo 16.38 refleja la decisión del Comité, está de acuerdo con la propuesta constructiva de la delegación de Australia de agregar un párrafo separado para reflejar las opiniones de las delegaciones de China y la Federación de Rusia que a juicio de dichas delegaciones no han sido correctamente plasmadas en el informe.

55. La delegación del Canadá comparte las opiniones de las delegaciones de Australia, Francia, España, Nueva Zelandia y Países Bajos sobre este asunto.

56. La delegación de Estados Unidos reitera su total respaldo al proyecto de resolución 16/1, destacando que mantiene la misma redacción que las dos resoluciones anteriores de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático, resoluciones A38-18 y A39-2, con actualizaciones menores, y observa que el proyecto de Resolución 16/1 ha recibido claramente un amplio respaldo. Señalando que lo que está en consideración en este momento es el proyecto de informe del Comité sobre sus deliberaciones al tratar la cuestión 16 del orden del día, puntualiza la importancia de que todas las delegaciones consideren que sus opiniones han sido escuchadas y que quedan debidamente reflejadas en ese texto. Sin embargo, no puede tener certeza de que la propuesta de la delegación de Australia sea la solución correcta, al no saber cuál sería el contenido del párrafo separado que reflejaría las posturas de las delegaciones de China y la Federación de Rusia.

57. La delegación de Estados Unidos recuerda la propuesta de la delegación de China de modificar la segunda oración del párrafo 16.34 para reconocer la divergencia de opiniones respecto a la necesidad de determinar la proporción cuantificada de SAF que se usarán para 2050 y las modalidades para formular una meta de proporción cuantificada, y al respecto observa que su Estado pidió prudencia a la hora de fijar una meta cuantitativa de ese tipo para los SAF. Agrega que, si la delegación de China está dispuesta a aceptar la propuesta de modificación del párrafo 16.35 de la delegación de los Países Bajos, su delegación también lo aceptará ya que tiene la impresión de que una clara mayoría de las delegaciones que intervinieron estuvieron de acuerdo en dar prioridad al trabajo sobre una meta mundial a largo plazo.

58. La delegación de Egipto agradece las aclaraciones del director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores y señala que la decisión del Comité en el párrafo 16.38 respecto al trabajo sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo no hace más que complementar las disposiciones sobre esta cuestión que figuran en el proyecto de Resolución 16/1. En consecuencia, sugiere modificar la introducción del párrafo 16.38 sustituyendo “Si bien se convino en” por “Una amplia mayoría de Estados convino en que”, y que las opiniones divergentes expresadas se reflejen en ese mismo párrafo 16.38.

59. La delegación de la Federación de Rusia manifiesta su acuerdo con esta propuesta, indicando que con ella se torna innecesario eliminar el párrafo 16.38 como había sugerido anteriormente (véase el párrafo 41). Agrega que sigue sin tener en claro si el párrafo 16.38 aparecerá únicamente en el informe del Comité Ejecutivo o si se incorporará en el proyecto de Resolución 16/1, ya sea como nueva disposición o como enmienda de una existente, y en consecuencia pide una explicación.

60. La delegación de Argentina observa que gran parte del malentendido en torno al párrafo 16.38 es consecuencia de su texto introductorio, y por eso sugiere que se lo elimine para evitar futuros malentendidos y que se modifique la primera oración del texto restante para reflejar que una clara mayoría de Estados coincidieron en que debería darse más claridad al Consejo para que otorgue prioridad al trabajo sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo.

61. Alentada por este espíritu de colaboración, la delegación de China da su acuerdo a la sugerencia de la delegación de Egipto apoyada por la delegación de la Federación de Rusia de que el párrafo 16.38 refleje tanto las opiniones de la mayoría de Estados como las opiniones divergentes de otros Estados.

62. Las delegaciones de Colombia y Cuba dan su apoyo a los comentarios y sugerencias de las delegaciones de Egipto, la Federación de Rusia, China y Argentina.

63. El Presidente del Consejo brinda una aclaración sobre el párrafo 16.38, que refleja la propuesta presentada por él durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo al tratar la cuestión 16 (EX/5), diciendo que el texto que aparece en el párrafo con sangría después de la introducción (“El Consejo, con el apoyo técnico del CAEP... Necesidades de creación de capacidad y asistencia.”) no tiene por objetivo sustituir la cláusula dispositiva 9 del proyecto de Resolución 16/1 que figura en la nota WP/574, que todas las delegaciones coinciden en que debe conservarse, sino que complementa los términos de dicha cláusula al describir cómo llevarla a la práctica: que se dé prioridad a la labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo, presentando opciones ante la próxima Asamblea para su consideración junto con una hoja de ruta para su ejecución, que al desarrollar esa labor el Consejo tome como punto de partida las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluidas las tecnologías innovadoras y las asociaciones entre estados e industria, teniendo en cuenta la iniciativa NCLB de la OACI, en particular la creación de capacidad y asistencia técnica a los Estados que lo necesiten, como ya había señalado la delegación de Cuba.

64. El Presidente del Consejo agrega que la confusión se debió no sólo a la introducción del párrafo 16.38, sino también a la presentación gráfica del texto que le sigue que, al tener sangrías, generó la impresión equivocada de que se trataba de un texto sustitutivo de la cláusula dispositiva 9 de la Resolución 16/1. Al respecto, indica que será necesario reformular la introducción o eliminarla. Además, el resto del texto debería volver a redactarse para que no sólo refleje la opinión mayoritaria respecto del trabajo sobre una aspiración mundial a largo plazo sino también la opinión de otras delegaciones que no estuvieron de acuerdo en darle prioridad. Observando que hace falta tiempo para volver a redactar el texto y para examinar las otras propuestas de modificación del proyecto de informe, pide a las delegaciones que hayan sugerido cambios, entre ellas las delegaciones de la Federación de Rusia, China y Cuba, que presenten sus textos a la Secretaría para su consideración. Para el caso en que las modificaciones propuestas para párrafos específicos o para el párrafo separado propuesto por la delegación de Australia no puedan reflejarse con facilidad en el proyecto de informe sobre la cuestión 16 y requieran de negociaciones, sugiere que el Comité Ejecutivo le encargue esa tarea al grupo de redacción establecido para examinar las modificaciones propuestas al proyecto de informe de la cuestión 19 y el proyecto de Resolución 19/1 (WP/582), suponiendo que ese grupo haya tenido éxito en encontrar una solución de compromiso respecto de la cuestión 19 del orden del día; alternatively, podría crearse un segundo grupo de redacción. Sugiere que, dado que las delegaciones europeas han participado activamente en las deliberaciones de la cuestión 16 y formulado una serie de planteos, se agregue a la delegación de Francia al grupo de redacción. Adicionalmente, sugiere que se agregue la delegación de Argentina.

65. La delegación de la Federación de Rusia se manifiesta satisfecha con las explicaciones del Presidente del Consejo y agrega que, tras la conversación mantenida con la delegación de Arabia Saudita durante la pausa para el café, retira su propuesta puramente editorial de modificar la última oración del párrafo 16.34 sustituyendo “combustibles para la aviación con bajas emisiones de carbono” por “combustibles de aviación producidos de manera sostenible”, que había recibido el apoyo de la delegación de China (véase el párrafo 41). Agrega que sigue apoyando la modificación sugerida por la citada delegación para el párrafo 16.34 (párrafo 42). Seguidamente, sugiere modificar el párrafo que ahora lleva el número 16.41 para reflejar que algunos Estados se opusieron a recomendar la adopción del proyecto de Resolución 16/1 y que el Comité formuló esa recomendación siguiendo la opinión de la mayoría, dándole la siguiente redacción: “A pesar de las objeciones de unos pocos Estados, el Comité acuerda, por mayoría, recomendar a la Asamblea la adopción de la siguiente resolución”.

66. La delegación de China sugiere modificar de la siguiente forma el párrafo 16.39: que la frase en la primera oración que dice “al tiempo que el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por unos pocos Estados, incluidas las que figuran en la nota WP/605” se sustituya por “al tiempo que otros países insistieron en que se modifique el proyecto de Resolución y presentaron sus sugerencias específicas de modificación”, y que la segunda oración se reemplace con otra que en esencia diga: “Dado que el Comité no tuvo tiempo suficiente para analizar estas sugerencias, decidió presentar este proyecto de texto a la Asamblea para que se siga debatiendo.”

67. Manifestando su acuerdo con la propuesta de solución del Presidente del Consejo, las delegaciones del Brasil, Francia, Singapur, Egipto, Arabia Saudita, Japón, la Federación de Rusia y Alemania se ofrecen para participar en el grupo reducido de redacción que examinará las modificaciones propuestas para el proyecto de informe sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574).

68. El presidente del Comité Ejecutivo toma nota de las expresiones de interés e indica que al establecer el grupo de redacción se seleccionarán dos Estados de cada región, para garantizar una representación geográfica equitativa.

69. Se acuerda retomar el proyecto de informe sobre la cuestión 16 del orden del día y el proyecto de Resolución 16/uno (WP/574) en la próxima sesión.

70. Se levanta la sesión a las 1215 horas.

**Acta de la undécima sesión**  
(Miércoles, 2 de octubre de 2019, a las 1400 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización  
  
— Creación de un segundo pequeño grupo de redacción
2. Aprobación de un proyecto de texto para la sección general del informe del Comité Ejecutivo a la plenaria
3. Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI  
  
— Aprobación de proyectos de textos para el informe a la plenaria (continuación)
4. Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización  
  
— Aprobación de proyectos de textos para el informe a la plenaria (continuación)
5. Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)  
  
— Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización**

*Creación de un segundo pequeño grupo de redacción*

1. Tras el acuerdo alcanzado durante el examen inicial del Comité Ejecutivo de su proyecto de informe a la plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574) (EX/10) de que se creara un segundo pequeño grupo de redacción para revisar las enmiendas propuestas al proyecto, el presidente anuncia que el grupo estará formado por las delegaciones de la Argentina, el Brasil, Arabia Saudita, Egipto, Singapur, Australia, Alemania, Francia, Sudáfrica, Nigeria, los Estados Unidos, el Canadá, China, la Federación de Rusia y la India. El grupo de redacción se reunirá con la Secretaría en la sala de conferencias contigua al despacho del Presidente del Consejo y presentará un informe al Comité Ejecutivo más adelante, en la presente sesión.

## **Aprobación de la sección Generalidades del informe del Comité Ejecutivo a la plenaria**

2. El Comité Ejecutivo examina y aprueba sin modificaciones, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de la sección Generalidades de su informe presentado en la nota WP/598.

### **Cuestión 19: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI**

#### ***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria (continuación)***

3. El Comité Ejecutivo reanuda (EX/10) y concluye sus deliberaciones relativas al proyecto de informe sobre la cuestión 19 (WP/582).

4. El jefe de la Oficina de Planificación Estratégica, Coordinación y Asociaciones (H/SPCP) destaca que el primer pequeño grupo de redacción que se creó para examinar las propuestas de enmienda del proyecto de texto del informe y el proyecto de Resolución 19/1 se reunió por la mañana y ha propuesto los cambios siguientes:

- que se modifique el párrafo 19.1 para que diga “El Comité consideró la nota A40-WP/48, presentada por el Consejo, y reconoció los logros alcanzados por la Organización y su liderazgo para aumentar la eficiencia y eficacia en el último trienio.”;
- que se modifique el párrafo 19.4 suprimiendo la primera frase “Al tiempo que se reconoce el liderazgo de la OACI y se expresa apoyo tanto al Presidente del Consejo como a la Secretaria General de la OACI por los progresos realizados hasta la fecha y.”;
- que se modifique la primera frase del párrafo 19.5 para que diga “Dado que las notas WP/48 y WP/423 contaron con apoyo general, el Comité convino en fusionar ambos proyectos de resoluciones bajo el título Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI.”;
- que se modifique la primera frase del párrafo 19.7 añadiendo el pasaje “, y respaldada por un gran número de otros Estados,” antes del término “en relación con”, y que se modifique la segunda frase del mismo párrafo para que diga “El Comité reconoció las ventajas asociadas al aumento de visibilidad de los SARPS con diferentes fechas de aplicación en las nuevas prácticas editoriales, pero también se hizo eco de la inquietud manifestada en relación con el nuevo formato y, en particular, con las complicaciones en la notificación de diferencias.”;
- que se modifique la segunda frase del párrafo 19.8 añadiendo el pasaje “la inquietud expresada por el bajo índice de respuestas a las consultas que se realizan mediante comunicaciones a los Estados y la falta de respuesta a los Estados que presentaban comentarios, así como” antes del término “el hecho”; y
- que se modifique el proyecto de Resolución 19/1 añadiendo un nuevo inciso d) en el párrafo 3 de la parte dispositiva que diga lo siguiente: “eviten todo posible conflicto de intereses al establecer asociaciones y acceder a financiación voluntaria.”.

5. El H/SPCP recuerda que la segunda frase del párrafo 19.5 se enmendó anteriormente para que diga “El Comité convino en que la Secretaría proporcionaría periódicamente información actualizada al Consejo y que dicho órgano informaría a la Asamblea en su 41º período de sesiones.”.

6. Con sujeción a las anteriores enmiendas, el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la plenaria, el proyecto de texto de su informe sobre la cuestión 19 contenido en la nota WP/582. Asimismo, acuerda recomendar a la plenaria la adopción del proyecto de Resolución 19/1: Acrecentamiento de la eficiencia y eficacia de la OACI, conforme a las enmiendas indicadas.

**Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria (continuación)***

7. El Comité Ejecutivo reanuda el examen (EX/10) de su proyecto de informe a la plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574). Al presentar los resultados del examen por parte del segundo pequeño grupo de redacción de las enmiendas sugeridas, la directora adjunta de Medioambiente (DD/ENV) destaca que se propone el texto siguiente para el párrafo 16.38 en sustitución del párrafo introductorio:

“Una amplia mayoría de Estados convino en que debería darse información más clara al Consejo para dar prioridad a la labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo en relación con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y presentar opciones para que se examinen en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Expresaron que el trabajo debería realizarse con el apoyo técnico del CAEP y en consulta con los Estados, la industria y otras partes interesadas pertinentes, tomando como base las iniciativas y acciones en curso y previstas, incluida la utilización de tecnologías innovadoras, y asociaciones entre los Estados y la industria, sin perjuicio de prestar el apoyo necesario, incluida la creación de capacidad y la asistencia técnica a los Estados en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Otros Estados rechazaron la propuesta de dar prioridad a esta labor sobre la viabilidad de una aspiración mundial a largo plazo y pidieron al Consejo que hiciera una evaluación de la ejecución de los planes nacionales de los Estados en función de sus respectivas visiones a largo plazo para tener un mejor conocimiento de los recursos disponibles para prestar asistencia a los países en desarrollo en materia de tecnología, creación de capacidad y financiación, así como para garantizar la equidad a la luz de las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.”.

8. La DD/ENV señala que, si bien el grupo de redacción también propuso un texto para los párrafos 16.39, 16.40 y 16.41 del proyecto de informe, una parte de este está entre paréntesis, ya que depende de las próximas deliberaciones del Comité Ejecutivo acerca del proyecto de Resolución 16/1.

9. La delegación de Egipto manifiesta su apoyo al texto propuesto para el párrafo 16.38.



10. La delegación de China presenta a continuación los cambios siguientes al proyecto de Resolución 16/1, propuestos conjuntamente por China, la India y la Federación de Rusia (documento publicado en el sitio web de la A40, en el apartado Reference Documents, que se puede consultar en ([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_practices\\_wp\\_058\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf))).

- que se modifique el párrafo 10 del preámbulo suprimiendo el pasaje “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”, y añadiendo en el preámbulo el párrafo siguiente:

*“Reconociendo también que algunos Estados están preocupados por la equidad y viabilidad de la meta de mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel y han formulado reservas sobre dicha meta;”;*

- dividir en dos el párrafo 12 del preámbulo después de la expresión “la cooperación de los Estados y la industria”, para que el segundo párrafo comience diciendo “Tomando nota de los compromisos colectivos”; y en ese segundo párrafo suprimir la expresión “en nombre de la industria del transporte aéreo internacional” y agregar al final la frase “y reconociendo también que dichos compromisos requieren de mucha investigación sólida sobre la equidad, factibilidad y asequibilidad económica a la luz de las diferentes condiciones y realidades nacionales de los Estados”;
- que se modifiquen los párrafos 21 y 22 del preámbulo sustituyendo la expresión “Acogiendo con beneplácito” por “Tomando nota”;
- que se modifique el párrafo 23 del preámbulo sustituyendo el término “medio importante” por “posible medio”;
- que se modifique el párrafo 25 del preámbulo suprimiendo el pasaje “como instrumento vivo que inspire a apuntar a que una sensible proporción de los combustibles de aviación se sustituya por combustibles de aviación sostenibles para 2050”; y
- que se modifique el párrafo 28 del preámbulo sustituyendo el pasaje “se consideran parte del trabajo” por “ofrecen flexibilidad”.

11. China, la India y la Federación de Rusia también proponen conjuntamente los cambios siguientes a las cláusulas de la parte dispositiva del proyecto de Resolución 16/1:

- que se inserte una nueva cláusula 1bis en la parte dispositiva que diga “Reafirma el principio de soberanía de los Estados en la cooperación internacional para hacer frente al cambio climático”;
- que se modifique la cláusula 2 a) de la parte dispositiva sustituyendo el pasaje “asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente” por “siga mejorando las sinergias entre la OACI y otros organismos pertinentes de la Naciones Unidas”;
- que se modifique la cláusula 7 de la parte dispositiva sustituyendo la expresión “de la consecución de las metas colectivas a las que se aspira” por “del crecimiento sostenible de la aviación internacional”;

- que se modifique la cláusula 8 de la parte dispositiva para que diga “Reconoce que algunos Estados tienen preocupaciones respecto a la meta descrita en el párrafo 6; y pide al Consejo que presente al 41º período de sesiones un informe sobre la equidad y viabilidad de la meta, teniendo en cuenta los esfuerzos colectivos tendientes a crear una aviación verde y la investigación pertinente basada en datos iniciada por los Estados y, según corresponda, por el CAEP mediante sus estudios sobre la viabilidad de alcanzar la meta, así como la información pertinente de los Estados;”;
- que se modifique el principio de la cláusula 9 de la parte dispositiva para que diga “Pide al Consejo que considere las visiones de crecimiento verde a largo plazo que los Estados expresan en sus respectivos planes nacionales y continúe explorando la viabilidad de una meta a la que se aspire a nivel mundial en el largo plazo para la aviación internacional...”;
- que se modifique la cláusula 13 de la parte dispositiva para que diga “Pide al Consejo que continúe proporcionando orientación y otra asistencia técnica para que los Estados preparen y actualicen sus planes de acción antes de fines de junio de 2021, para que realicen los estudios necesarios y presenten en forma voluntaria planes de acción a la OACI, y alienta a los Estados a divulgar los estudios económicos y técnicos y las mejores prácticas relacionados con las metas a las que se aspira”;
- que se modifique el principio de la cláusula 15 de la parte dispositiva para que diga “Pide al Consejo, respetuoso de la soberanía de los Estados, que invite a los Estados a que...”;
- que se modifique la frase introductoria de la cláusula 22 de la parte dispositiva sustituyendo “Pide a los Estados que” por “Invita a los Estados a que”;
- que se modifique la cláusula 22 c) de la parte dispositiva suprimiendo la expresión “por medio de la OACI”;
- que se modifique la cláusula 23 c) de la parte dispositiva para que diga “continúe proporcionando el foro para el intercambio de información sobre las mejores prácticas para los aeropuertos verdes, apuntando a compartir experiencias y mejores prácticas entre los aeropuertos; y”;
- que se modifique la cláusula 23 d) de la parte dispositiva sustituyendo el término “textos de orientación” por “informes”;
- que se modifique el párrafo 25 c) de la parte dispositiva sustituyendo la expresión “de las metas mundiales a las que se aspira” por “del crecimiento sostenible de la aviación civil internacional”;
- que se modifique la cláusula 25 f) de la parte dispositiva suprimiendo el pasaje “para la celebración de la CAAF/3, a más tardar en 2025, con miras a actualizar la Visión de la OACI sobre los combustibles de aviación sostenibles para 2050 a fin de incluir la proporción cuantificada de estos combustibles que deberían estar en uso para 2050”;
- que se modifique la cláusula 26 de la parte dispositiva para que diga “Alienta a los Estados a que determinen las posibles repercusiones del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas, determinen medidas de adaptación para hacer frente a dichas posibles repercusiones, y colaboren

para adaptarse a la evaluación del riesgo que representa el cambio climático para la aviación internacional, en cooperación con otras organizaciones internacionales pertinentes y la industria; y”; y

- que se modifique el párrafo introductorio del anexo del proyecto de Resolución 16/1 sobre cambio climático para insertar los términos “y la revisión periódica” después de “aplicación”, de manera que diga “Principios rectores para la elaboración, la aplicación y la revisión periódica de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:” y trasladar ese anexo al proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA.

12. La delegación de Alemania indica que, a su entender, la solución de compromiso del Presidente del Consejo (EX/5) cuenta con un gran apoyo. Según esta solución, no se introducirán más cambios en la Resolución A39-2 actualizada, es decir, el proyecto de Resolución 16/1, según propuso el Consejo en el apéndice de la nota WP/58.

13. Tras compartir esta opinión, la delegación de España subraya que se reflejó en el pasaje introductorio del párrafo 16.38 del proyecto de informe contenido en la nota WP/574. Expresando su agradecimiento a la delegación de China por presentar la posición de los tres Estados mencionados con respecto al proyecto de Resolución 16/1, y señalar que la Asamblea debería tener en cuenta las opiniones de todos los Estados miembros en igualdad de condiciones, destaca que el Comité Ejecutivo ya ha examinado y aprobado, para su presentación y adopción en la plenaria, el proyecto de Resolución 16/1. Lo único que se está considerando en estos momentos es el proyecto de informe sobre las deliberaciones que ya han tenido lugar en el Comité Ejecutivo.

14. Las delegaciones del Reino Unido, los Países Bajos, Nueva Zelanda y los Estados Unidos se suman a las opiniones manifestadas por las delegaciones de Alemania y España. En este sentido, la delegación del Reino Unido propone mantener la solución de compromiso del Presidente del Consejo y no reiniciar las deliberaciones sobre ningún texto del proyecto de Resolución 16/1.

15. La delegación de los Países Bajos resalta, en este sentido, el párrafo 16.39 del proyecto de informe (WP/574), en que se señala: “Al examinar la Resolución A39-2 actualizada, una clara mayoría de Estados manifestó su apoyo al texto del proyecto de Resolución propuesto en el Apéndice de la nota de estudio WP/58 sin introducir más cambios, al tiempo que el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por unos pocos Estados, incluidas las que figuran en la nota WP/605.”.

16. Tras enfatizar que se acordó por una clara mayoría del Comité Ejecutivo que el proyecto de Resolución 16/1 no se abriría a la modificación, la delegación de Nueva Zelanda subraya que no apoyará ningún cambio en este momento.

17. La delegación de los Estados Unidos expresa su agradecimiento por haber tenido la oportunidad de participar en el pequeño grupo de redacción y manifiesta su respaldo al resultado de su trabajo. Recuerda también que, durante las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo (EX/5), muchos Estados, entre ellos los Estados Unidos, expresaron su apoyo al proyecto de Resolución 16/1 sin ninguna modificación. Tras señalar que la delegación declaró en ese momento que estaba abierta a más cambios para que la aspiración mundial a largo plazo fuera más ambiciosa, la delegación de los Estados Unidos indica que si el Comité Ejecutivo desea seguir con las deliberaciones, muchos Estados estarán encantados de debatir esos cambios además de los presentados por la delegación de China en nombre los tres Estados mencionados. Sin embargo, no parece que quede mucho tiempo en el período de sesiones de la Asamblea. La delegación de los Estados Unidos subraya que gran parte del texto del proyecto de Resolución 16/1 se examinó anteriormente, incluso por parte de las dos últimas Asambleas (Resoluciones A38-18 y A39-2) y el Consejo. Además, las notas conexas de la A40 han estado disponibles con mucha antelación y las

delegaciones han tenido la oportunidad de examinarlas antes de las deliberaciones en el Comité Ejecutivo. La delegación de los Estados Unidos indica que tiene muy claro que existe un amplio apoyo al proyecto de Resolución 16/1 propuesto por el Consejo en la nota WP/58. Tras señalar que apoyar ese texto representa un compromiso, recalca que apoya totalmente hacerlo y recomienda que el Comité Ejecutivo pase a la siguiente cuestión del orden del día.

18. Tras respaldar los cambios del proyecto de Resolución 16/1 propuestos por la delegación de China en nombre de China, la India y su Estado, la delegación de la Federación de Rusia destaca que, si bien una clara mayoría consideró que no debían introducirse cambios en la Resolución A39-2 actualizada, es tanto el deber como el derecho de estos tres Estados explicar su posición al respecto.

19. El presidente del Comité Ejecutivo concluye que la mayoría es partidaria de mantener el proyecto de Resolución 16/1 tal como se presenta en la nota WP/58 y se reproduce en la nota WP/574. Indica asimismo que se toma nota de los comentarios realizados y que estos se reflejarán en el proyecto de informe.

20. A petición de la delegación de China, la jefa de Cambio Climático (C/CC) presenta los otros cambios propuestos por el grupo de redacción:

- que en la primera frase del párrafo 16.39, el pasaje “, al tiempo que el Comité tomó nota de las inquietudes manifestadas por unos pocos Estados, incluidas las que figuran en la nota WP/605” se sustituya por “, al tiempo que otros Estados insistieron en que se modificara el proyecto de Resolución y presentaron sus sugerencias de enmiendas específicas”; y que se añada una nueva tercera frase, entre paréntesis, como sigue: “[El Comité no tuvo tiempo de considerar estas sugerencias y decidió presentar el proyecto de resolución y las correspondientes sugerencias de modificación a la Asamblea para que las examinara.]”;
- en consonancia con la sugerencia anterior de la delegación de la Federación de Rusia (EX/10), que se añada un nuevo párrafo 16.40 que diga “China y la Federación de Rusia propusieron trasladar el Anexo titulado Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional del proyecto de resolución que se está examinando al proyecto de resolución presentado en la nota WP/59. Sin embargo, la propuesta fue rechazada.”, y que el párrafo 16.40 pase a ser el párrafo 16.41.”; y
- que se modifique el párrafo 16.41 y se escriba entre paréntesis, como sigue: “[A pesar de las objeciones expresadas por algunos Estados, el Comité acordó, por mayoría, recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución:]”.

21. La delegación de la Federación de Rusia indica que apoya los cambios propuestos en el párrafo 16.39, puesto que están en consonancia con el texto propuesto anteriormente por la delegación de China (EX/10). Por otro lado, no considera que deba suprimirse la tercera frase que aparece entre paréntesis, ya que refleja las deliberaciones del Comité Ejecutivo.

22. La delegación de los Estados Unidos señala que sería confuso mantener esa tercera frase.

23. Por lo tanto, el presidente del Comité Ejecutivo sugiere, como alternativa, que la segunda frase del párrafo 16.39 se modifique añadiendo el pasaje “y se presentaron al Comité” al final, de manera que diga: “Tras las declaraciones orales de algunos Estados miembros, tres Estados miembros presentaron aportaciones por escrito que se publicaron en el sitio web de la OACI y se presentaron al Comité.”.

24. La delegación de China pregunta a continuación por el proceso de toma de decisiones en el Comité Ejecutivo en el caso de que haya Estados que se opongan firmemente a la opinión mayoritaria sobre una cuestión determinada.

25. El director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (D/LEB) aclara que, de conformidad con el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), la Asamblea, el Comité Ejecutivo y las comisiones tratan sus asuntos y toman las decisiones por mayoría. Es decir, si la mayoría está de acuerdo, se puede adoptar una decisión. El D/LEB señala que, en el caso de una resolución de la Asamblea adoptada por mayoría, existen precedentes de Estados que expresan posteriormente sus reservas, ya sea a la resolución en su conjunto o a disposiciones concretas de esta. A una nueva pregunta de la delegación de China, el D/LEB indica que la práctica habitual en las Asambleas de la OACI es que el resumen de las deliberaciones presentado por la presidenta/el presidente de la Asamblea o por la presidenta/el presidente del Comité Ejecutivo o de las comisiones sea la decisión del órgano, a menos que haya objeciones al respecto.

26. Expresando su preocupación por la regla de la mayoría que se acaba de mencionar, la delegación de Eritrea destaca que la opinión mayoritaria del Comité Ejecutivo no refleja necesariamente la opinión mayoritaria de todos los Estados miembros de la OACI, que se verían afectados por la decisión del Comité Ejecutivo. Insistiendo en la necesidad de revisar el proyecto de Resolución 16/1 para ver cuál es la mejor manera de dar cabida a la opinión de la minoría, subraya que esa resolución trata sobre la delicada cuestión del cambio climático, que se prevé que tenga consecuencias desastrosas para las próximas generaciones.

27. La delegación de la India respalda esta intervención, así como las de las delegaciones de China y la Federación de Rusia.

28. En respuesta a una nueva pregunta de la delegación de China, el Presidente del Consejo aclara que la mayoría puede determinarse mediante una votación que, de acuerdo con el artículo 46 del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), normalmente se hará de viva voz, levantando la mano o poniéndose de pie, pero será nominal si lo pide la delegación de un Estado contratante. Sin embargo, destaca que el artículo 46 no suele aplicarse hasta que se ha hecho todo lo posible por lograr el mayor consenso posible sobre una solución de compromiso que dé cabida, en la medida de lo posible, a las opiniones de la minoría. El Presidente del Consejo señala que si esos intentos fracasan en el caso de una resolución de la Asamblea, siempre existe la posibilidad de que los Estados expresen sus reservas tras su adopción por la plenaria.

29. Tras resaltar que el proyecto de Resolución 16/1 usa los mismos términos que las dos resoluciones anteriores de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático, las Resoluciones A38-18 y A39-2, con pequeños cambios, como ha recalcado anteriormente la delegación de los Estados Unidos (EX/10), el Presidente del Consejo señala que no es necesario que el Comité Ejecutivo empiece a modificar su texto. Recomienda, y el presidente está de acuerdo con ello, que el Comité Ejecutivo: tome nota de la conclusión del presidente de que la mayoría es partidaria de mantener el proyecto de Resolución 16/1 tal como se presenta en la nota WP/58 y se reproduce en la nota WP/574 (véase el párrafo 19 anterior); tome nota de las diversas cuestiones planteadas; y conceda más tiempo para nuevas consultas informales con los Estados interesados, con un informe sobre el resultado que se presentará al Comité Ejecutivo en su próxima sesión.

**Cuestión 17: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)**

***Aprobación del proyecto de texto para el informe a la plenaria***

30. El Comité empieza a examinar su proyecto de informe a la plenaria con respecto a la cuestión 17 del orden del día (WP/575) con la DD/ENV poniendo de relieve que deben introducirse los siguientes cambios editoriales:

- la primera frase del párrafo 17.7 debería modificarse sustituyendo “Finlandia” por “Francia” a fin de hacer constar correctamente el Estado que ha presentado la nota WP/102 en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, junto a los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC);
- el párrafo 17.9 debería modificarse añadiendo a las Islas Marshall y a Papua Nueva Guinea a la lista de Estados que copresentan la nota WP/229; y
- el párrafo 17.28 debería modificarse para que diga “En la nota WP/407, la IATA compartió información sobre el sistema IATA FRED+, que tiene como finalidad facilitar la notificación de datos sobre emisiones entre los operadores de aeronaves y los Estados, y entre los operadores de aeronaves y los órganos de verificación.”.

31. Aludiendo al párrafo 17.13, la delegación de la India propone que la primera frase se sustituya por la siguiente: “En la nota WP/228 Revisión núm. 1, la India propuso la adopción de un principio ‘impulsado por los Estados miembros’ para establecer las emisiones de la aviación y atribuir la responsabilidad de la reducción de las emisiones a los Estados miembros en lugar de a los explotadores de líneas aéreas sobre la base del CORSIA.”.

32. Refiriéndose al párrafo 17.10, la delegación del Brasil propone que la primera frase se modifique y se divida en dos, de manera que diga: “En la nota WP/289, Brasil y Guatemala, apoyados por los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), subrayaron la importancia de todos los elementos del conjunto de medidas para alcanzar el desarrollo sostenible de la aviación civil. Igualmente se hizo énfasis en la importancia de implementar debidamente el MRV del CORSIA y manifestaron su respaldo a la continuación del programa ACT-CORSIA de la OACI.”.

33. La delegación de la Federación de Rusia propone sustituir el párrafo 17.20 por el texto que sigue: “En la nota WP/529, Revisión núm. 1, la Federación de Rusia presentó un análisis de las consecuencias económicas y medioambientales negativas de la introducción del CORSIA, particularmente para las economías emergentes y en desarrollo, lo que pone en duda la conveniencia de una mayor implementación del CORSIA. Asimismo, la Federación de Rusia, en el proyecto alternativo de resolución de la Asamblea incluido en la nota WP/529, propuso que el Consejo de la OACI considerara la creación de un sistema mundial de incentivos económicos en la forma de Mecanismo de desarrollo limpio para la aviación civil internacional (ACDM). Además, la Federación de Rusia invitó a la Asamblea a considerar, como alternativa razonable a la implementación del CORSIA, la posibilidad de iniciar la creación, bajo los auspicios de la ONU, de fuerzas de aviación móviles para combatir incendios forestales y otros desastres naturales, que puedan cumplir plenamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas como una contribución real para reducir las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>.”.

34. Las delegaciones de la Federación de Rusia y China subrayan la necesidad de reflejar mejor el contenido de la nota WP/306, presentada conjuntamente por sus Estados, en el párrafo 17.11, e indican que presentarán un texto revisado a la Secretaría.

35. La delegación de China propone añadir un nuevo párrafo 17.33bis, que diría: “El Comité reconoce que algunos Estados tienen graves preocupaciones y se oponen a mantener las emisiones globales netas de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional a partir de 2020 al mismo nivel que la base de referencia del CORSIA.”. La delegación de la Federación de Rusia respalda esta propuesta.

36. La delegación de Francia afirma que no sería adecuado incorporar el nuevo párrafo 17.33bis propuesto en el proyecto de informe, dado que la cuestión 17 del orden del día relativa al CORSIA y la citada aspiración mundial de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 (CNG2020) ya se han tratado, según la práctica habitual, en la cuestión 16 del orden del día sobre el cambio climático y se han reflejado en el proyecto de Resolución 16/1.

37. Tras subrayar que su delegación también se opone a la propuesta, la delegación de los Estados Unidos indica que, si bien en el informe pueden reflejarse las opiniones que las delegaciones han expresado durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo, no recuerda que se haya mencionado lo que se señala en el nuevo párrafo 17.33bis. En su opinión, este parece un intento por situar la posición de determinados Estados en varios párrafos del informe, como sucedió durante las deliberaciones anteriores relativas al proyecto de informe sobre la cuestión 16 del orden del día.

38. En apoyo de las intervenciones de las delegaciones de Francia y los Estados Unidos, la delegación de Alemania subraya que el informe del Comité Ejecutivo es un resumen de las deliberaciones y no las actas, por lo que no refleja todas las declaraciones de las delegaciones.

39. Las delegaciones del Canadá, Noruega, Suecia, Nueva Zelandia, el Reino Unido, los Países Bajos, Grecia y Portugal comparten las opiniones manifestadas por las delegaciones de Francia, los Estados Unidos y Alemania.

40. La delegación de China mantiene que la propuesta de un nuevo párrafo 17.33 bis es conforme a la posición expresada por algunos Estados durante las deliberaciones relativas a la cuestión 17 del orden del día y, por lo tanto, debe reflejarse en el informe del Comité Ejecutivo.

41. El director de Transporte Aéreo (D/ATB) indica que la Secretaría consultará con las delegaciones de China y los demás Estados interesados para ver la mejor manera de hacer constar sus opiniones en el informe.

42. La delegación de la Federación de Rusia propone añadir un nuevo párrafo 17.42bis, que diría: “Los tres Estados no están de acuerdo en principio con el proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/59 porque se denegó el examen de los cambios que ellos propusieron para la resolución [dirección web de la OACI] y sus preocupaciones no se incorporaron.”. Asimismo, propone añadir la expresión “por mayoría” en el párrafo 17.43, para que diga “A pesar de las objeciones de algunos Estados, el Comité convino, por mayoría, en recomendar que la Asamblea adoptara la siguiente resolución:” (17/1).

43. A continuación, la delegación de China propone:

- que se modifique el párrafo 17.34 sustituyendo el término “reconoció” por “tomó nota” y suprimiendo la palabra “exitosa”, de manera que diga: “El Comité tomó nota de la labor de la OACI en la elaboración de Normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación relativos al CORSIA...”;

- que se modifique la primera frase del párrafo 17.35 añadiendo la palabra “algunos” delante de “Estados” y la frase siguiente al final del párrafo: “El Comité también tomó nota de los puntos de vista y perspectivas presentados por otros Estados de que deberían ser los Estados y no el Consejo de la OACI quienes decidan sobre la admisibilidad de las unidades de emisión y los combustibles de aviación sostenibles para uso del CORSIA”; y
- que se modifique el párrafo 17.42 añadiendo la siguiente frase al final: “Los tres Estados destacaron su punto de vista de que el CORSIA debería implementarse de acuerdo con los principios del Acuerdo de París según un enfoque determinado a nivel nacional basado en la contribución de los Estados miembros en vez de las obligaciones de compensación de los explotadores de aeronaves, y que debería permitirse que cada Estado adopte sus propios niveles de referencia y normas para certificar las unidades de emisiones y los combustibles de aviación sostenibles, reconociendo al mismo tiempo la importancia de que el Consejo de la OACI desarrollara un mecanismo de diálogo internacional y consulta con los Estados en cuestión para una mejor armonización de los planes nacionales de los Estados para implementar el CORSIA.”.

44. La delegación de Arabia Saudita propone que, de conformidad con las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo (EX/5) sobre la cuestión del examen periódico del CORSIA, se modifique la primera frase del párrafo 17.41 añadiendo, al final, el pasaje “y de que el examen debería llevarse a cabo sobre la base de los principios rectores enumerados en el Anexo de la Resolución A39-2”.

45. Mientras que la delegación de la Federación de Rusia respalda estas propuestas de las delegaciones de China y Arabia Saudita, la delegación de Alemania se opone firmemente a ellas, ya que, en su opinión, no reflejan las deliberaciones del Comité Ejecutivo.

46. La delegación de Egipto manifiesta su apoyo a todas las modificaciones del proyecto de informe propuestas por las delegaciones de la Federación de Rusia, China y Arabia Saudita, en especial las relativas a los párrafos 17.41, 17.42 y 17.43.

47. La delegación de Australia comparte las opiniones manifestadas por las delegaciones de los Estados europeos, el Canadá y los Estados Unidos. De acuerdo con la propuesta que formuló en las deliberaciones anteriores del Comité Ejecutivo sobre su proyecto de informe relativo a la cuestión 16 del orden del día (EX/10), sugiere que las delegaciones de China y la Federación de Rusia propongan un párrafo separado en que se expongan todas sus preocupaciones, en lugar de proponer modificaciones a varios párrafos del informe del Comité sobre la cuestión 17 del orden del día para reflejar dichas preocupaciones.

48. Las delegaciones de Suecia, Nueva Zelandia, el Reino Unido, los Países Bajos, Grecia, Austria y Portugal apoyan esta sugerencia. En este sentido, la delegación de los Países Bajos recalca que dicho párrafo separado solo debería reflejar las preocupaciones ya planteadas por China y la Federación de Rusia y cualquier otro Estado que desee respaldarlas, ya que, si no, se estarían reabriendo las deliberaciones, que no es el objetivo. Las delegaciones de Grecia y Austria se muestran de acuerdo.

49. El presidente propone que, de acuerdo con la sugerencia de la delegación de Australia, se invite a las delegaciones de la Federación de Rusia y China a presentar a la Secretaría, para su examen, un párrafo separado en el que se expongan todas sus preocupaciones, tal y como se expresaron anteriormente durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo relativas a la cuestión 17 del orden del día. Señala asimismo que quizá sea necesario pedir al pequeño grupo de redacción que examine el texto propuesto.



50. La delegación del Brasil observa que no queda tiempo suficiente en la sesión de la Asamblea para deliberar sobre los cambios sustanciales propuestos en los proyectos de Resolución 16/1 y 17/1. Sin embargo, resaltando que es necesario que la OACI, como organización multilateral, sea inclusiva y tome en cuenta las preocupaciones expresadas por las delegaciones de China, la Federación de Rusia y la India, sugiere, entre otras cosas, que el Consejo convoque una o varias reuniones de alto nivel para considerar las opiniones de los Estados miembros en relación con el perfeccionamiento de las Resoluciones A39-2 y A39-3 actualizadas de la Asamblea. De este modo, la delegación del Brasil, propone que en el proyecto de informe se añada un nuevo párrafo 17.41bis conforme a que el Comité Ejecutivo sugiere que el Consejo convoque una o varias reuniones de alto nivel para deliberar sobre las opiniones de los Estados Miembros con respecto al perfeccionamiento de las Resoluciones A39-2 y A39-3 actualizadas de la Asamblea (es decir, las Resoluciones 16/1 y 17/1), que se examinarían en el 41º período de sesiones de la Asamblea, en el marco del examen periódico del CORSIA que el Consejo llevará a cabo cada tres años, a partir de 2022, y cuyos resultados someterá a la consideración de la Asamblea (véase la Resolución A39-3 de la Asamblea, párrafo 18 de la parte dispositiva).

51. Coincidiendo con la delegación de Alemania en que el informe es un resumen de las deliberaciones del Comité Ejecutivo, la delegación de la Federación de Rusia destaca que su delegación y otras que han propuesto cambios solo piden que sus declaraciones consten en él para que la comunidad de la aviación internacional esté debidamente informada. A pesar de apreciar la sugerencia de la delegación de Australia, subraya que el párrafo separado previsto debería reflejar las preocupaciones planteadas no solo por China y la Federación de Rusia, sino también por otros Estados.

52. Tras apoyar la propuesta del presidente, la delegación de Egipto señala que refleja el principio básico consagrado en el preámbulo del Convenio de Chicago de contribuir “a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo”. Si bien opina que el proyecto de Resolución 17/1 debía mantenerse tal como se presenta en la nota WP/59 y se reproduce en la nota WP/575, cree que es necesario reflejar en el informe las preocupaciones manifestadas por las delegaciones que consideran que debería modificarse.

53. La delegación de China agradece la propuesta de la delegación de Australia, respaldada también por otras delegaciones. Indica asimismo que podría aceptar la propuesta del presidente que se deriva de ella, siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes: que a fin de que se reflejen de forma equilibrada las deliberaciones del Comité Ejecutivo en el proyecto de informe sobre la cuestión 17 del orden del día, las referencias que en él se hacen a “el Comité convino en” se sustituyan por “Muchos Estados del Comité convinieron en” y también se haga referencia a las opiniones de los demás Estados del Comité; y que en el principio del párrafo separado previsto se indique que los Estados interesados persiguieron con persistencia un enfoque equitativo, justo y viable para tratar las cuestiones relativas al cambio climático y que su objetivo era el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional y la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional y no solo su compensación. La delegación de China se reserva el derecho de volver al párrafo 17.43 del proyecto de informe, dependiendo del resultado de las deliberaciones sobre el proyecto de Resolución 17/1.

54. La delegación del Canadá, si bien apoya la propuesta del presidente, señala que sería innecesario que el grupo de redacción examine el párrafo separado previsto, ya que reflejaría las posiciones de los Estados implicados.

55. La delegación de Francia comparte esta opinión y manifiesta la esperanza de que el texto del párrafo 17.43 relativo a la recomendación del Comité de que la Asamblea adopte la Resolución 17/1 pueda reproducir los términos que se usarán para el correspondiente párrafo 16.40 del proyecto de informe sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574), por el que se recomienda que la Asamblea adopte la Resolución 16/1. En referencia a los comentarios de la delegación del Brasil, la delegación de Francia

afirma que el párrafo 17.41 refleja con exactitud las deliberaciones del Comité Ejecutivo sobre el examen periódico del CORSIA y que es prematuro empezar a tratar posibles mejoras de las Resoluciones A39-2 y A39-3 actualizadas de la Asamblea (es decir, las Resoluciones 16/1 y 17/1). También resalta que lo más importante en este momento es velar por la puesta en marcha del CORSIA. La delegación de Finlandia apoya esta intervención.

56. Tras expresar también su pleno apoyo a la propuesta del presidente, la delegación de Sudáfrica destaca la importancia de lograr un consenso sobre el proyecto de informe relativo a la cuestión 17 del orden del día, a fin de evitar que se reabran las deliberaciones durante el examen de las cuestiones en la plenaria.

57. Observando que las deliberaciones que están teniendo lugar en este momento son parecidas a las ya mantenidas por el Consejo Ejecutivo con respecto a las de la cuestión 16 del orden del día, el Presidente del Consejo prevé, basándose en los comentarios de las delegaciones de la Federación de Rusia, China y Francia con respecto al párrafo 17.43 del proyecto de informe, que la solución acordada para la cuestión 16 del orden del día pueda aplicarse también a la cuestión 17. Tras señalar que también prevé que puedan surgir las mismas cuestiones relativas al proceso de toma de decisiones del Comité Ejecutivo, resalta que deberían realizarse consultas informales con los Estados interesados con respecto a las cuestiones 16 y 17 del orden del día. El Presidente del Consejo señala que, de conformidad con la propuesta del presidente, se invita a las delegaciones de la Federación de Rusia y China a presentar a la Secretaría, para su examen, un párrafo separado en que se expongan todas sus preocupaciones con respecto a la cuestión 17 del orden del día, tal como se les invitó a hacer con respecto a la cuestión 16. Sugiere asimismo que posteriormente se celebren consultas informales con muchos otros Estados en lo que se refiere a los dos párrafos separados propuestos, a fin de alcanzar un consenso al respecto. El Presidente del Consejo se hace eco de los puntos de vista manifestados por la delegación de Sudáfrica y reitera la necesidad de evitar la posibilidad de que las cuestiones se vuelvan a abrir a la deliberación en la plenaria.

58. Tras indicar que el Comité Ejecutivo procederá en consecuencia, el presidente señala que volverá a tratar la cuestión 17 del orden del día en la próxima sesión, en la que se presentará un informe sobre el resultado de dichas consultas informales.

59. Se levanta la sesión a las 1710 horas.

**Acta de la duodécima sesión**  
(Jueves 3 de octubre de 2019, 1530 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

1. Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización  
  
— Aprobación del proyecto de texto de informe a la Plenaria (continuación)
2. Cuestión 17: Protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)  
  
— Aprobación del proyecto de texto de informe a la Plenaria (continuación)

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 16: Protección del medioambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Política y normalización**

**Cuestión 17: Protección del medioambiente — Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)**

***Aprobación de los proyectos de texto para los informes a la Plenaria***

1. El Comité retoma la consideración del proyecto de informe a la Plenaria sobre la cuestión 16 del orden del día (WP/574) (EX/10 y EX/11) y sobre la cuestión 17 (WP/575) (EX/11). El Presidente del Consejo, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, informa sobre el estado de las consultas oficiosas al respecto con los Estados interesados.

2. En relación con el proyecto de informe sobre la cuestión 16 (WP/574), recuerda que en la decimoprimer sesión (EX/11) el Comité Ejecutivo aprobó el texto presentado por el segundo grupo de redacción para los párrafos 16.38, 16.39 (con las modificaciones posteriores resultantes de las deliberaciones), 16.40 y 16.41. Además, el Comité Ejecutivo tomó nota de las conclusiones de su presidente de que la mayoría se había manifestado a favor de mantener el proyecto de Resolución 16/1 sobre cambio climático con el texto presentado en la nota WP/58 y reproducido en WP/574, tomó nota asimismo de los distintos planteos formulados y otorgó más tiempo para continuar las consultas oficiosas con los Estados interesados. El Presidente del Consejo emprendió esas consultas para determinar si había una convergencia de opiniones.

3. Respecto del proyecto de informe sobre la cuestión 17 (WP/575), el Presidente el Consejo señala que en la decimoprimer sesión (EX/11) el presidente del Comité Ejecutivo propuso, siguiendo la sugerencia de la delegación de Australia, que se invitara a las delegaciones de China y la Federación de Rusia a presentar a la Secretaría para su examen un párrafo separado con las preocupaciones expresadas durante las deliberaciones en el Comité Ejecutivo en torno a la cuestión 17, en lugar de presentar modificaciones para los distintos párrafos del proyecto de informe a fin de reflejarlas. La delegación de China dijo entonces que podía aceptar esa propuesta con dos condiciones: que para reflejar las deliberaciones del Comité Ejecutivo en forma equilibrada en el proyecto de informe, donde dice “el Comité

convino en” se pusiera “muchos Estados del Comité convinieron en” y que se hiciera referencia asimismo a las opiniones de los otros Estados integrantes del Comité, y que la introducción del párrafo separado propuesto indique que los Estados interesados persiguen con insistencia una forma justa, equitativa y factible de resolver los problemas del cambio climático, y que su objetivo es el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional y la reducción más que la mera compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional.

4. El Presidente del Consejo señala que durante las consultas oficiosas se le hizo saber que desafortunadamente se habían producido fallas de comunicación respecto de las condiciones, en particular la primera. Aclara que la delegación de China en realidad había pedido que donde dice “el Comité convino en” en el proyecto de informe se pusiera “algunos Estados convinieron en”. Al examinar la nota WP/575, el Presidente del Consejo comprendió que el cambio propuesto afectaba principalmente al párrafo 17.43 en donde el Comité acuerda recomendar que la Asamblea adopte la Resolución 17/1 sobre el CORSIA. Viendo que su intento de lograr un consenso sobre este asunto para ayudar al presidente del Comité no había tenido éxito, deja en manos de las delegaciones de China y la Federación de Rusia definir de qué forma desean proceder para permitir que el Comité Ejecutivo decida los próximos pasos a tomar. Subraya que es esencial que la Asamblea termine su labor el día siguiente, viernes 4 de octubre de 2019, por ser el último día del 40º período de sesiones.

5. En nombre del Comité Ejecutivo, su presidente agradece al Presidente del Consejo por sus incansables esfuerzos para llegar al consenso sobre las cuestiones 16 y 17 el orden del día.

6. Tras reiterar que hubo un malentendido en torno a sus dos condiciones, la delegación de China procede a repetir los textos (véanse los párrafos 3 y 4 precedentes). Señala que puede aceptar la recomendación del presidente del Comité y del Presidente del Consejo y tratar de hacer lo posible a fin de posibilitar el consenso en el Comité Ejecutivo sobre la cuestión 17, posiblemente en el curso de la presente sesión.

7. La delegación de la Federación de Rusia observa que no expresó en forma explícita su opinión respecto de la propuesta del presidente del Comité en la sesión anterior. Si bien no la considera enteramente aceptable, comparte el interés de finalizar la consideración de la cuestión 17 y por este motivo sugiere que se establezca un grupo reducido de redacción para examinar las modificaciones al proyecto de informe (WP/575) que su delegación y la delegación de China propusieron durante la sesión EX/11.

8. La delegación de Francia se manifiesta sorprendida por el uso del término "condiciones", reflexionando que no es la mejor manera de llevar adelante negociaciones. Recuerda que el Comité Ejecutivo escuchó respetuosa y pacientemente las propuestas formuladas en la sesión EX/11 por las delegaciones de China y la Federación de Rusia, y afirma que no será productivo repetir el mismo ejercicio ahora, en las vísperas de la clausura de la Asamblea. Al referirse a la primera condición de la delegación de China, considera que sustituir “el Comité convino en” por “algunos Estados convinieron en” en el proyecto de informe sobre la cuestión 17 no refleja las verdaderas deliberaciones. Esto es particularmente así respecto del párrafo 17.43, en el que el Comité acuerda recomendar a la Asamblea que adopte la Resolución 17/1 sobre el CORSIA, dado que casi todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra se manifestaron a favor de dicha resolución con el texto presentado en la nota WP/59 y reproducida en WP/575. Sin dejar de respetar las diferencias de opinión al respecto expresadas por unos pocos Estados, la delegación de Francia afirma que no corresponde sustituir “el Comité convino en” por “algunos Estados convinieron en” en el párrafo 17.43 del proyecto de informe.

9. Tras señalar que aceptó la propuesta del presidente de introducir un párrafo separado en el informe con todas las preocupaciones anteriormente expresadas por las delegaciones de China y de la Federación de Rusia durante las deliberaciones del Comité en torno a la cuestión 17 en la inteligencia de que no se modificaría el texto del proyecto de Resolución 17/1, la delegación de Francia afirma que no está dispuesta a cambiar su postura y que sigue estando convencida de que es la mejor manera de resolver esta dificultad. Sugiere que, como demostración de respeto por la opinión de la minoría, se cambie de lugar el párrafo separado previsto colocándolo antes del párrafo 17.43 que contiene la recomendación del Comité a la Plenaria de adoptar el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA manteniendo el texto presentado en la nota WP/59 y reproducido en WP/575.

10. La delegación de Australia observa que, si bien se usó la expresión “el Comité” en los párrafos 17.35 a 17.43 del proyecto de informe, con excepción de los párrafos 17.40 y 17.43 el texto que aparece a continuación es fáctico, ya que expresa que el Comité observa o toma nota de la información proporcionada, y por lo tanto no puede modificarse. Haciendo referencia al párrafo 17.40, que dice que “El Comité convino en que este número mayor de Estados que habían anunciado su participación voluntaria en el CORSIA era una señal positiva”, considera que, bien que la mayoría de las delegaciones coincidirán en que es cierto, si las delegaciones de China y la Federación de Rusia no están de acuerdo, entonces pueden incluir sus opiniones al respecto en el párrafo separado que se ha propuesto. Secunda la sugerencia de la delegación de Francia de que ese párrafo separado se coloque antes del párrafo 17.43, y coincide también en que el proyecto de resolución 17/1 sobre el CORSIA se mantenga sin cambios.

11. La delegación del Reino Unido se manifiesta categóricamente a favor de la intervención y propuesta de la delegación de Francia. Tras considerar que la delegación de Australia habló con mucha sensatez, manifiesta que el Reino Unido no puede aceptar la propuesta de la delegación de China de sustituir “el Comité convino en” por “algunos Estados convinieron en” en el proyecto de informe. Seguidamente, reitera que en el curso de la sesión EX/11 la amplia mayoría de delegaciones que hicieron uso de la palabra claramente respaldaron el CORSIA. Más aún, se acordó claramente que el texto del proyecto de Resolución 17/1 no volvería a abrirse a debate y que el Comité Ejecutivo lo aceptaría con la redacción presentada en la nota WP/59 y reproducida en WP/575 y así lo recomendaría para su adopción en la Plenaria. Observa que el Comité Ejecutivo parece haber encontrado una buena solución de compromiso en la sesión EX/11 y, en consecuencia, insta a las delegaciones a proteger ese compromiso y seguir adelante.

12. Las delegaciones de Finlandia, Suiza, Noruega, Eslovaquia, España, Eslovenia, Canadá, Islandia, Portugal, Estonia, Bélgica, Nueva Zelandia, Países Bajos, Bulgaria, Dinamarca, Irlanda y Suecia suman su categórico respaldo a la intervención y propuesta de la delegación de Francia, así como a los comentarios de las delegaciones de Australia y el Reino Unido.

13. En este sentido, la delegación de España subraya que no debe modificarse el texto del proyecto de Resolución 17/1, porque al hacerlo se desbarataría todo el trabajo realizado por la OACI en torno al CORSIA en los últimos tres años. Coincide con la solución de la delegación de Australia de agregar un párrafo separado que exprese las preocupaciones anteriormente manifestadas por las delegaciones de China y la Federación de Rusia al tratarse la cuestión 17 en el Comité Ejecutivo, y destaca que se plantearon dos opciones para resolver la cuestión: emprender más negociaciones de último minuto con los Estados interesados o proceder de acuerdo con el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600).

14. La delegación de Eslovenia reflexiona que las emisiones de CO<sub>2</sub> que genera la aviación internacional no tienen pasaporte y no reconocen fronteras, por lo que pone de relieve la necesidad de mirar hacia adelante y no reabrir el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA.

15. La delegación de Eritrea se manifiesta a favor del parecer expresado por las delegaciones de China y la Federación de Rusia, y puntualiza la necesidad de considerar la raíz del problema: la permanente destrucción del planeta como resultado del calentamiento global. Observa que, si bien son las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los Estados desarrollados las que más contribuyen al calentamiento global, son los Estados en desarrollo, y particularmente los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) los que más sufren los daños que provoca el cambio climático. Agrega que los Estados desarrollados tienen los medios para combatir el calentamiento global y minimizar los daños que les provoque a ellos, pero al menos en el corto plazo este enfoque no es sostenible. Los Estados en desarrollo, particularmente los pequeños Estados insulares, carecen de medios para combatir y mitigar el cambio climático y no sólo sufren los daños, sino que corren riesgo de destrucción total. En última instancia, tanto los Estados desarrollados como los Estados en desarrollo terminarán perdiendo en la batalla contra el cambio climático, por lo que la delegación de Eritrea hace un llamamiento a todos los Estados para aunar esfuerzos en aras de llegar a una situación en la que todos ganen y se salve el planeta de la destrucción total asegurando el respeto por los derechos humanos.

16. En respuesta a estos comentarios, la delegación de China manifiesta que, así como muchas delegaciones indicaron que no tiene precedentes en la OACI sustituir “el Comité convino en” por “algunos Estados convinieron en” en el informe del Comité Ejecutivo, a su saber y entender tampoco existe precedente en la OACI de usar un párrafo separado para reflejar la postura de un grupo de Estados en el informe. En consecuencia, si su propuesta sin precedentes es inaceptable para esas delegaciones, la propuesta sin precedentes del presidente es igualmente inaceptable para la delegación de China. Tras referir su gran sorpresa al escuchar a algunas delegaciones decir que no estaban dispuestas a negociar el texto del proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA, señala que su Estado, que se interesa por el trabajo de la OACI y lee cuidadosamente todos y cada uno de sus documentos, está dispuesto a dialogar con todos los Estados, y le parece escandaloso que no todos los Estados exhiban igual grado de interés en los documentos de la OACI.

17. La delegación de China manifiesta que podría aceptar el Consejo del presidente del Comité y del Presidente del Consejo además de la propuesta de incluir un párrafo separado en el proyecto de informe sobre la cuestión 17 (WP/575). Expresa su disposición a entablar otras negociaciones para modificar el proyecto de informe utilizando el segundo grupo de redacción establecido previamente (EX/10) para examinar las modificaciones propuestas al proyecto de informe sobre la cuestión 16, en demostración de flexibilidad y para dar cabida a las inquietudes de todos y cada uno de los Estados y tratar de alcanzar el consenso sobre el proyecto de informe de la cuestión 17. Dicho esto, la delegación de China se dice muy dispuesta a encarar un debate detallado sobre el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA.

18. La delegación de la Federación de Rusia no acepta las condiciones fijadas por la delegación de China y no desea reabrir a debate el proyecto de Resolución 17/1. Respeta la postura expresada por la mayoría de los Estados y únicamente desea reflejar en el proyecto de informe sobre la cuestión 17 la postura de la minoría. Seguidamente, reitera su sugerencia de establecer un grupo reducido de redacción para examinar las modificaciones del proyecto de informe (WP/575) propuestas por su delegación y la delegación de China en el curso de la sesión EX/11.

19. La delegación de Estados Unidos afirma que, en los muchos meses y años que culminaron en la A40 y en transcurso de la Asamblea misma, su Estado ha mantenido un diálogo constructivo y abierto con todos los Estados miembros de la OACI. Asimismo, Estados Unidos se ha esforzado durante estas sesiones por considerar los pareceres de la Federación de Rusia, China, la India y Eritrea, que son importantes y necesitan reflejarse. Al mismo tiempo, parecería que se está moviendo el arco y no está claro qué es lo que hace falta para finalizar la consideración de la cuestión 17 en el Comité Ejecutivo y presentar el informe y el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA a la Plenaria. Dado que la delegación de la Federación de Rusia acaba de indicar que es eso lo que desea, la delegación de Estados Unidos está de

acuerdo con avanzar lo más rápido posible, pero es necesario saber cómo hacerlo sin que se vuelva a mover el arco. Le preocupan algunas expresiones de la delegación de China que parecen sugerir que, una vez acordado el proyecto de informe del Comité Ejecutivo, aún faltaría acordar el texto del proyecto de Resolución 17/1, lo cual sería un paso hacia atrás.

20. Para avanzar, y vistos los comentarios de la delegación de la Federación de Rusia y las dos opciones planteadas por la delegación de España, la delegación de Estados Unidos recomienda: que el Comité Ejecutivo proceda en este mismo momento con la cuestión 16 para la Plenaria, que prácticamente se había concluido en la sesión EX/11 gracias al constructivo trabajo realizado, y que, a pesar de que queda poco tiempo antes de concluir el período de sesiones de esta Asamblea, se emprendan nuevas negociaciones para reflejar los pareceres de los cuatro Estados indicados en el proyecto de informe sobre la cuestión 17. En este sentido, manifiesta que Estados Unidos está dispuesto a entablar esas negociaciones siempre que se avance con la cuestión 16 para la Plenaria y que, si las negociaciones no tienen éxito, entonces se proceda de acuerdo con el Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600), que es la segunda opción planteada por la delegación de España.

21. Tras observar que este es un momento aciago para la OACI, la delegación de Estados Unidos expresa su preocupación por el resultado de las deliberaciones de la Asamblea respecto del CORSIA y de cómo pueda reaccionar la comunidad internacional. Pone de relieve que el CORSIA es muy importante y que muchos Estados presentes en esta A40 siguen apoyándolo.

22. La delegación de la India agradece al presidente sus cualidades de estadista al dar a todos y cada uno de los Estados la oportunidad de expresarse y de incorporar modificaciones en el proyecto de informe sobre la cuestión 17 y el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA. Vistas las diferencias existentes entre Estados en lo que se refiere al CORSIA, señala que sería lógico que antes de finalizar el proyecto de informe y de Resolución 17/1 esas diferencias como mínimo se reflejen. Agrega que le ha dado una inmensa satisfacción participar en estas actuaciones tras haber estado presente en 2016 cuando la Asamblea adoptó la Resolución A39-3 sobre el CORSIA.

23. Observando la enorme atención que las generaciones actuales están poniendo en la equidad intergeneracional respecto de las medidas climáticas, la delegación de la India afirma que estos imperativos de equidad intergeneracional también existen respecto de la erradicación de la pobreza y el desarrollo socioeconómico. Puntualiza que para muchos Estados estas cuestiones plantean enormes desafíos, y en tal sentido resalta la necesidad de que la OACI tenga una postura que abarque toda la diversidad de sus Estados miembros. Sugiere entonces que la OACI siga el buen ejemplo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que en 2018 adoptó la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques con una visión que confirma el compromiso de la OMI de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y eliminarlas lo más rápido posible. Además, la OMI estableció un fondo fiduciario con contribuciones voluntarias de múltiples donantes para disponer de fondos afectados exclusivamente a financiar las actividades de cooperación técnica y creación de capacidad para facilitar la ejecución de la estrategia inicial atendiendo a la cuestión de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, así como la Red Mundial de Centros de Cooperación de Tecnología Marítima, un proyecto financiado por la Unión Europea para ayudar a los Estados a elaborar políticas y medidas nacionales de eficiencia energética en el transporte marítimo, fomentar la adopción de tecnologías y operaciones de transporte marítimo que reducen las emisiones de carbono, y establecer sistemas piloto de recolección y notificación voluntaria de datos.

24. A modo de conclusión, la delegación de la India concuerda con las posturas expresadas por algunos Estados en el sentido de que, aun constituyendo postura minoritaria, sus opiniones deben formar parte del proyecto de informe sobre la cuestión 17 y el proyecto de Resolución 17/1 para dejar reflejadas sus principales inquietudes.

25. La delegación de Nueva Zelandia recuerda que en la sesión EX/11 se puso de relieve la necesidad de respetar los pareceres de los Estados, y que el Comité Ejecutivo escuchó las opiniones expresadas por las delegaciones de la Federación de Rusia y China durante buena parte de la sesión y también en sesiones precedentes. Agrega que la delegación de Australia y el presidente hicieron sugerencias para que esos pareceres quedaran correctamente reflejados y que la delegación que representa está de acuerdo y, al parecer, también las acepta ahora la delegación de la Federación de Rusia. No considera necesario conformar un grupo reducido de redacción para poder avanzar con la cuestión 17 para la Plenaria, sino que las delegaciones de la Federación de Rusia y China y de cualquier otro Estado interesado deberían presentar sus pareceres por escrito cuanto antes para incorporar en el proyecto de informe ese párrafo separado que se había propuesto. No cree que el contenido del proyecto de informe que trata de las deliberaciones del Comité Ejecutivo pueda modificarse, en particular la referencia al amplio apoyo al CORSIA y el acuerdo de la gran mayoría de Estados por el que se acepta el proyecto de Resolución 17/1 según figura en la nota WP/59 y se reproduce en WP/575, y la decisión de un pequeño número de Estados de no aceptarlo sin otros cambios. De esta manera, quedan reflejados en el proyecto de informe tanto las opiniones de la mayoría como las de la minoría. Tras reiterar su apoyo a los comentarios efectuados por las delegaciones de Francia y el Reino Unido, entre otros, secunda la recomendación de la delegación de Estados Unidos de avanzar inmediatamente con la cuestión 16 para la Plenaria.

26. La delegación de Egipto manifiesta su total apoyo, en principio, al proyecto de Resolución 17/1 sin cambios. Sin embargo, habiendo escuchado atentamente los comentarios al respecto de las delegaciones de la Federación de Rusia y China, así como las opiniones de otras delegaciones, y viendo que no es posible conocer las posturas de aquellos Estados que aún no han pedido la palabra, sugiere revisar el párrafo 17.43 del proyecto de informe para que en esencia diga que “el Comité acuerda someter a la consideración de la Plenaria la siguiente recomendación para su adopción”. Puntualiza que todas las delegaciones se están esforzando por alcanzar el consenso más amplio posible, y pide al presidente un poco más de tiempo para lograrlo conformando un grupo reducido de redacción. Afirma que la propuesta de la delegación de Australia puede constituir una buena solución y deposita su confianza en la sabiduría del presidente.

27. La delegación de Australia apoya la recomendación de la delegación de Estados Unidos de avanzar con la cuestión 16 para la Plenaria. Puesto que los hechos son irrefutables, reitera que todos los enunciados fácticos contenidos en los párrafos 17.35 a 17.41 del proyecto de informe no pueden modificarse. Agrega que está claro que las delegaciones de China y la Federación de Rusia preferirían que sus pareceres queden más reflejados en el párrafo 17.42, que dice que “... Una clara mayoría de los Estados manifestó su apoyo al proyecto de texto de Resolución de la Asamblea propuesto en el apéndice de la nota WP/59 sin ningún otro cambio. El Comité tomó nota de las inquietudes expresadas por algunos Estados, incluidas aquellas recogidas en las notas WP/306, W/228 Revisión núm. 1 y WP/529 Revisión núm. 1...”. Manifiesta su disposición a considerar esta posibilidad, pero no ve la necesidad de un grupo reducido de redacción para ello, ya que basta con que las delegaciones de China y la Federación de Rusia y las demás delegaciones interesadas proporcionen un texto para que el Comité Ejecutivo lo examine. También podría agregarse una nota de pie de página en el párrafo 17.43 para mencionar a los Estados que no están de acuerdo con recomendar a la Asamblea que adopte la Resolución 17/1 sobre el CORSIA sin más cambios. Esta es su sugerencia para poder avanzar.

28. La delegación de Arabia Saudita considera que las delegaciones de Egipto y Francia han aportado buenas sugerencias y, tras recordar los comentarios de la delegación de la Federación de Rusia respecto del párrafo separado, afirma que un grupo reducido de redacción al que se encomiende examinar sólo un par de párrafos del proyecto de informe podría resolver la cuestión sin modificar el texto del proyecto de Resolución 17/1.



29. La delegación de Cuba manifiesta que no le causa sorpresa el debate en curso, ya que siempre ha tenido la opinión de que el consenso alcanzado en la A39 era débil. En consecuencia, está de acuerdo con las delegaciones de España y Estados Unidos respecto a la necesidad de negociar con los Estados interesados. Igualmente, coincide con las delegaciones de la Federación de Rusia, Egipto y Arabia Saudita en la idea de conformar un grupo reducido de redacción que examine las modificaciones propuestas para el proyecto de informe a fin de que queden claramente reflejadas las posturas de los Estados interesados, y que recomiende los cambios que considere pertinentes a la luz de las deliberaciones del Comité Ejecutivo sobre el CORSIA.

30. La delegación de Italia recuerda que al tratar el proyecto de informe sobre la cuestión 17 en la sesión anterior (EX/11) del Comité Ejecutivo una clara mayoría de Estados estuvieron de acuerdo con el texto. Visto que algunos Estados desean que su opinión minoritaria se aclare en el proyecto de informe, considera que esto redundaría en el interés general y reitera la necesidad de esforzarse para lograrlo. A tal efecto, considera que conformar un grupo reducido de redacción o seguir la última propuesta de la delegación de Australia puede ser una buena forma de avanzar. Recordando los comentarios formulados por la delegación de la Federación de Rusia, reflexiona que el Comité Ejecutivo no está demasiado lejos de dar con una solución y una recomendación para la Plenaria respecto del proyecto de Resolución 17/1 para no tener que recurrir a la aplicación del Reglamento interno permanente de la Asamblea (Doc 7600) que supone someter la decisión final a la Plenaria. En consecuencia, recomienda esforzarse por formular un texto para el párrafo 17.42 que capture las inquietudes de aquellos Estados que sienten que su postura no está reflejada en la decisión de la mayoría de los Estados.

31. Las delegaciones de los Países Bajos, Dinamarca, Bulgaria y Suecia secundan los comentarios de las delegaciones de los Estados Unidos y Nueva Zelandia y la última propuesta de la delegación de Australia.

32. La delegación de Singapur suma su respaldo a la sugerencia de la delegación de Australia y propone que, además, se modifique el párrafo 17.43 del proyecto de informe agregando al inicio “tras largas deliberaciones” para que diga “Tras largas deliberaciones, el Comité convino en recomendar que la Asamblea adopte la siguiente resolución”.

33. Respecto a la cuestión 16 del orden del día, la delegación de la India señala que su Estado es una nación responsable que ha asumido el compromiso de trabajar para aplicar las políticas y prácticas de protección medioambiental y cambio climático de la OACI. Sin embargo, alerta que una aspiración mundial de largo plazo de emisiones netas de valor cero para 2050 no puede ser la aspiración para los países en desarrollo. Recuerda que la postura de la India en la última Cumbre de Acción Climática organizada por la ONU (ciudad de Nueva York, 23 de septiembre de 2019) fue que la meta de cero emisiones netas debería analizarse a la par de medidas adecuadas de implementación para los países en desarrollo. La financiación es un pilar clave de la acción climática, pero antes de fijar metas es preciso que la ayuda se ponga al mismo nivel que la ambición. En este sentido, es necesario delinear la ayuda económica y técnica adicional específica de creación de capacidad para la acción climática. El llamado a fijar una nueva aspiración de cero emisiones netas y objetivos cuantificables para los combustibles de aviación sostenibles debe quedar sujeto a la materialización de ayuda económica suficiente y oportuna para los países en desarrollo.

34. La delegación del Reino Unido secunda la solución sugerida por muchas delegaciones para avanzar y reitera la necesidad de hacerlo. Considera que no es necesario conformar un grupo reducido de redacción y que sólo se trata de acordar el texto del proyecto de informe como registro de las deliberaciones del Comité Ejecutivo durante el tratamiento de la cuestión 17. Tras manifestar su acuerdo con la intervención de la delegación de Eritrea, destaca que todos los Estados que asisten a esta A40 comparten la ambición de evitar los peores efectos del cambio climático mediante una acción mundial concertada, al igual que los cientos de miles de personas que marcharon delante del edificio de la OACI durante la

Movilización por el Clima el 27 de septiembre de 2019. Puntualiza que el 39º período de sesiones de la Asamblea adoptó el CORSIA como la primera contribución de la aviación internacional en la lucha contra el cambio climático, y en este sentido destaca que es clara la urgencia de actuar: sólo quedan diez años para lograr cambios drásticos de comportamiento para evitar el tipo de impactos descritos por la delegación de Eritrea. Si se reabre el texto del proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA, en lugar de avanzar se retrocederá una década, y lo cierto es que el mundo tiene los ojos puestos en la OACI esperando ver qué es lo que va a hacer.

35. La delegación de la Federación de Rusia manifiesta su apoyo a la última propuesta de la delegación de Australia y recuerda que durante la sesión EX/11 había sugerido, entre otras cosas, incorporar un nuevo párrafo 17.42bis con el siguiente texto: "Los tres Estados no están de acuerdo en principio con el proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/59 porque se denegó el examen de los cambios que ellos propusieron para la resolución [dirección web de la OACI] y sus preocupaciones no se incorporaron", y agregar "por mayoría" en el párrafo 17.43 para que diga "el Comité convino, por mayoría, en recomendar que la Asamblea adoptara la siguiente resolución" (17/1).

36. La delegación de Irlanda manifiesta su preocupación tras escuchar que la delegación de Cuba opina que el consenso alcanzado en la A39 sobre el CORSIA fue "débil", y considera que las deliberaciones del Comité Ejecutivo al analizar el plan fueron en extremo positivas y visionarias, y que ese mismo tono debería reflejarse nuevamente en esta sesión. Coincide con los comentarios de los Estados Unidos, Francia y otros Estados y observa que, como siempre, la delegación de Australia ha sido de gran ayuda para enfocar la atención del Comité Ejecutivo en las cuestiones que requieren más elaboración, y por lo tanto manifiesta su categórico apoyo a su última propuesta con las consideraciones adicionales de las delegaciones de Italia y Singapur. Tras reiterar que las inquietudes de los Estados que tienen una postura diferente de la postura mayoritaria pueden reflejarse en un párrafo separado en el proyecto de informe sobre la cuestión 17, resalta el comentario positivo efectuado por la delegación de la Federación de Rusia en ese sentido. Además, coincide en la necesidad de avanzar con ese texto y aceptar el proyecto de Resolución 17/1 sin más cambios.

37. La delegación de Grecia considera que la última propuesta de la delegación de Australia es constructiva y puede ser útil, y recomienda seguirla.

38. La delegación de Suecia coincide en calificar de excelente la propuesta de la delegación de Australia y observa que las delegaciones de Italia y Singapur han hecho propuestas en ese mismo sentido, y se manifiesta a favor de seguir esa línea para avanzar.

39. Basándose en las numerosas intervenciones, el presidente propone que el Comité Ejecutivo acepte el texto revisado de proyecto de informe sobre la cuestión 16 (EX/11), que invite a China, la Federación de Rusia y cualquier otro Estado interesado a presentar conjuntamente a la Secretaría el texto que describa sus posturas divergentes para incluirlo en el proyecto de informe sobre la cuestión 17, y que acepte el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA según el texto presentado en la nota WP/59 reproducido en WP/575, sin cambios.

40. Las delegaciones de Alemania, Ucrania, Emiratos Árabes Unidos, Francia, Suiza, Italia, Canadá, Austria, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Singapur, Federación de Rusia, España, Finlandia, Suecia y Egipto secundan esta propuesta, y las delegaciones de Alemania, Ucrania, Finlandia y Egipto apoyan categóricamente la moción de no reabrir a debate el texto del proyecto de Resolución 17/1.

41. La delegación de China manifiesta su profundo agradecimiento a todas y cada una de las delegaciones por sus esfuerzos por acoger las opiniones de la minoría, ya que es ese espíritu de cooperación y apertura lo que ayudó a que el Comité Ejecutivo pudiera avanzar hacia un consenso final sobre esta cuestión, así como todas las demás cuestiones tratadas. Agradece al presidente por su propuesta y manifiesta que le gustaría integrar el grupo de redacción que examinará las modificaciones propuestas para el proyecto de informe sobre la cuestión 17 y consultará a los demás Estados interesados al respecto. Recuerda que durante la sesión EX/11 su delegación presentó propuestas de modificación que posteriormente hizo llegar por correo electrónico la Secretaría, y agrega que le gustaría compartirlas con otras partes interesadas. Además, indica que si bien hará todo lo posible por ajustarse a la propuesta del presidente de no introducir modificaciones en el proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA, para aceptar ese texto tiene otra condición: que el presidente también presente a la Plenaria las sugerencias de China sobre el proyecto de Resolución.

42. El presidente aclara que la intención es incluir un texto en el proyecto de informe indicando que hubo opiniones divergentes respecto al proyecto de Resolución 17/1 y que la información al respecto se presentó al Comité Ejecutivo.

43. El Presidente del Consejo recuerda que China, la India y la Federación de Rusia hicieron una presentación conjunta con sus propuestas de cambio para el proyecto de Resolución 17/1 (WP/59) en un flimsy que se publicó en el sitio web de la A40 en la sección de Documentos de referencia, como se aclara en el párrafo 17.42 de la nota WP/575 (“Luego de las manifestaciones orales de algunos Estados miembros, se recibieron durante la sesión los aportes escritos de tres Estados miembros que se publicaron en el sitio web de la OACI”). Agrega que, aun si esas propuestas de cambio se hubieran formulado en una nota de información con número A40-WP presentada a tiempo a la OACI, no se habría tratado en el Comité Ejecutivo sino que, siguiendo el procedimiento establecido, se habría indicado en el informe que el Comité Ejecutivo toma nota de la nota de información presentada.

44. En vista de las limitaciones procesales, el Presidente del Consejo propone que, para acoger la inquietud de la delegación de China, se agregue al párrafo 17.42 del proyecto de informe (WP/575) la dirección del sitio web de la A40 donde está publicado el flimsy, y que los puntos destacados del planteo de China, la India y la Federación de Rusia respecto al proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA se agreguen en un párrafo separado. Considera que de esta manera las delegaciones tendrán la oportunidad de consultar el flimsy antes de que se trate en la Plenaria el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 17 y el proyecto de Resolución 17/1.

45. Las delegaciones de España, la Federación de Rusia, Francia, Singapur, Finlandia y China apoyan esta propuesta del Presidente del Consejo.

46. En respuesta al pedido de la delegación de la Federación de Rusia, el jefe de la Sección de Cambio Climático (C/CC) refiere los cambios al proyecto de informe sobre la cuestión 16 (WP/574) que se acordaron en el Comité Ejecutivo en su última sesión (véase A40-Min. EX/11), y aclara que esos cambios se reflejarán debidamente en el texto final del informe (WP/626) que se presentará a la Plenaria para su consideración y adopción del proyecto de Resolución 16/1.

47. En respuesta a los planteos de las delegaciones de China y la Federación de Rusia, el presidente indica que el texto acordado del párrafo 16.41 (“A pesar de las objeciones expresadas por algunos Estados, el Comité acordó, por mayoría, recomendar a la Asamblea que adopte la siguiente resolución”) se trasladará al texto final del informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 17 (véase el párrafo 17.45 de la nota WP/627).

48. La delegación de China responde que, como muestra de la mayor flexibilidad y de su profundo agradecimiento a todas y cada una de las delegaciones, al presidente del Comité y al Presidente del Consejo por haber hecho todos los esfuerzos para acoger las opiniones de la minoría, puede aceptar el párrafo 16.41 y el correspondiente párrafo en el informe del Comité Ejecutivo sobre la cuestión 17 (véase el párrafo 17.45 de la nota de WP/627) en la inteligencia de que ambos párrafos no serán obstáculos para que los Estados interesados puedan expresar sus opiniones sobre los proyectos de Resolución 16/1 sobre cambio climático y 17/1 sobre el CORSIA cuando se traten en la Plenaria.

49. El presidente toma nota de esta manifestación y la acepta, y seguidamente indica que el Comité Ejecutivo ha alcanzado el consenso sobre el texto revisado de proyecto de informe sobre la cuestión 16 (WP/626) que se presentará a la Plenaria para su aprobación al día siguiente, viernes 4 de octubre de 2019.

50. Con relación al proyecto de informe sobre la cuestión 17, el presidente señala que se invitará a China, la Federación de Rusia y cualquier otro Estado interesado a presentar conjuntamente a la Secretaría un texto que describa sus opiniones divergentes, el cual se publicará en el sitio web de la A40 en la sección de Documentos de referencia. Seguidamente, accede al pedido de la delegación de la India de sumarse a las delegaciones de China y la Federación de Rusia en la redacción de dicho texto.

51. La delegación de China reitera su condición de que la introducción de ese texto indique que los Estados interesados han perseguido con insistencia una forma justa, equitativa y factible de resolver los problemas del cambio climático, y que su objetivo es el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional y la reducción más que la mera compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, y destaca su deseo de mantener consultas con otros Estados interesados sobre el citado texto.

52. Las delegaciones de Estados Unidos y Francia expresan su preocupación de que ese tipo de consulta no concuerda con la propuesta del presidente, y reiteran la necesidad de avanzar y de finalizar las deliberaciones en torno al proyecto de informe sobre la cuestión 17.

53. La delegación de la Federación de Rusia sugiere que China, la Federación de Rusia y la India se reúnan con otros Estados interesados oficiosamente fuera del Comité Ejecutivo para analizar ese texto que describa sus posturas respecto al proyecto de Resolución 17/1 sobre el CORSIA.

54. A la luz de las deliberaciones, el presidente manifiesta que el Comité Ejecutivo acuerda que, finalizada la presente sesión, China, la Federación de Rusia y la India presentarán conjuntamente a la Secretaría un texto que describa su postura respecto del proyecto de Resolución 17/1, el cual se publicará en el sitio web de la A40 en la sección de Documentos de referencia. Se invita a las delegaciones que deseen expresar sus posturas al respecto a reunirse con los tres Estados citados y con la Secretaría en la sala de conferencias al lado del Despacho del Presidente del Consejo a las 0800 horas del viernes 4 de octubre de 2019, previo al inicio de la decimotercera sesión a las 0900 horas en la cual el Comité Ejecutivo procederá a finalizar su proyecto de informe sobre la cuestión 17 para presentarlo a la Plenaria ese mismo día.

55. Se levanta la sesión a las 1710 horas.

**Actas de la decimotercera sesión**  
(Viernes 4 de octubre de 2019 a las 0925 horas)

**ASUNTOS TRATADOS**

— Aprobación del proyecto de Informe a la Plenaria (*continuación*)

**RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES**

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)**

*Aprobación del proyecto de Informe a la Plenaria (continuación)*

1. El Comité Ejecutivo reanudó (EX/12) y completó la consideración de su proyecto de Informe a la Plenaria sobre la cuestión 17 del orden del día (WP/575).

2. La subdirectora de Medioambiente (DD/ENV) señala que, tal como quedó acordado en la decimosegunda sesión del Comité Ejecutivo, el 3 de octubre de 2019, China, la Federación de Rusia e India presentaron conjuntamente a la Secretaría un documento en el que se proponen cambios al proyecto de Informe (WP/575) que reflejan su postura, y que dicho documento se encuentra en el sitio web de la A40 bajo Documentos de Referencia para información de las delegaciones. Agrega que, poco antes del inicio de la actual sesión, a las 08.00, la Secretaría y las delegaciones de los tres Estados antedichos se reunieron con varias otras delegaciones interesadas en la sala de conferencias adyacente al Despacho del Presidente del Consejo para analizar el documento. Indica que el pequeño grupo llegó a un acuerdo respecto de las siguientes enmiendas a la nota WP/575, que se someten a la consideración y aprobación del Comité Ejecutivo:

- Se propone reemplazar el párrafo 17.20 por el siguiente texto (que incorpora leves cambios de redacción al texto propuesto por los tres Estados):

“En la nota WP/529, Revisión núm. 1, la Federación de Rusia presentó un análisis de las consecuencias económicas y medioambientales negativas de la introducción del CORSIA, particularmente para las economías emergentes y en desarrollo, lo que pone en duda la conveniencia de una mayor implementación del CORSIA. Asimismo, la Federación de Rusia, en el proyecto alternativo de resolución de la Asamblea incluido en la nota WP/529, propuso que el Consejo de la OACI considerara la creación de un sistema mundial de incentivos económicos en la forma de Mecanismo de desarrollo limpio para la aviación civil internacional (ACDM). Además, la Federación de Rusia invitó a la Asamblea a considerar, como alternativa razonable a la implementación del CORSIA, la posibilidad de iniciar la creación, bajo los auspicios de la ONU, de fuerzas de aviación móviles para combatir incendios forestales y otros desastres naturales, que puedan cumplir plenamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas como una contribución real para reducir las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub>.”;

- Se propone enmendar el párrafo 17.34 reemplazando la palabra "reconoció" por "tomó nota" en la primera oración;

- Se propone insertar un nuevo párrafo 17.35 con el texto siguiente (en sustitución del párrafo 17.33 *bis*, propuesto por los tres Estados mencionados):

“El Comité tomó nota de los puntos de vista y las perspectivas de algunos Estados que expresaron grave preocupación y su oposición respecto a mantener las emisiones netas mundiales de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional a partir del 2020 al mismo nivel de referencia del CORSIA.”;

- Se propone reenumerar el actual párrafo 17.35 como 17.36 y enmendarlo insertando la palabra “algunos” antes de la palabra “Estados” en la primera oración y añadiendo la siguiente oración al final del párrafo:

“El Comité también tomó nota de los puntos de vista y perspectivas presentados por otros Estados de que deberían ser los Estados y no el Consejo de la OACI quienes decidan sobre la admisibilidad de las unidades de emisión y los combustibles de aviación sostenibles para uso del CORSIA.”;

- Se propone insertar un nuevo párrafo 17.44, con el siguiente texto (en reemplazo del párrafo 17.42 *bis* propuesto por los tres Estados antedichos):

“Tres Estados destacaron su punto de vista de que el CORSIA debería implementarse de acuerdo con los principios del Acuerdo de París según un enfoque determinado a nivel nacional basado en la contribución de los Estados miembros en vez de las obligaciones de compensación de los explotadores de aeronaves, y que debería permitirse que cada Estado adopte sus propios niveles de referencia y normas para certificar las unidades de emisiones y los combustibles de aviación sostenibles. Los tres Estados propusieron que el Consejo de la OACI desarrollara un mecanismo de diálogo internacional y consulta con los Estados en cuestión para una mejor armonización de los planes nacionales de los Estados para implementar el CORSIA. Los tres Estados no están de acuerdo en principio con el proyecto de resolución presentado por el Consejo en la nota WP/59 porque los cambios que ellos propusieron para la resolución ([https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_practices\\_wp\\_059\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf)) no se incorporaron, ya que una evidente mayoría de Estados expresó su apoyo para que no se cambiara el texto de Resolución propuesto en el Apéndice de la nota WP/59.”; y

- Se propone reenumerar el actual párrafo 17.43 como 17.45 y enmendarlo para reflejar el texto aprobado previamente por el Comité Ejecutivo (EX/12) para el párrafo 16.41 de su Informe a la Plenaria sobre la cuestión 16 (WP/626), como sigue (en reemplazo del texto propuesto por los tres Estados):

“A pesar de las objeciones de algunos Estados, el Comité convino, por mayoría, en recomendar que la Asamblea adoptara la siguiente resolución:”.

3. Las delegaciones de Finlandia, Noruega, Suiza, Portugal, Nueva Zelandia, Singapur, Suecia, Dinamarca, Nigeria, Egipto y México expresan su apoyo a las enmiendas propuestas al proyecto de Informe sobre la cuestión 17, entendiéndose que el texto del proyecto de Resolución 17/1 que figura en la nota WP/575 permanece sin cambios. Se suman a las felicitaciones expresadas por el presidente al pequeño grupo y a la Secretaría por su excelente trabajo realizado en tan poco tiempo.

4. Al no haber más comentarios, el presidente concluye que el Comité Ejecutivo aprueba, para su presentación a la Plenaria, el proyecto de texto de su Informe sobre la cuestión 17 que figura en la nota WP/575, enmendada durante las deliberaciones (EX/11, /12 y /13); y queda acordado que se recomendará que la Plenaria adopte el proyecto de Resolución 17/1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* tal como se presenta en la nota WP/575.

5. Se levanta la sesión a las 0940 horas para que el Comité pueda volver a sesionar como Plenaria y considerar sus informes sobre las cuestiones 15, 16 y 17.

## APÉNDICE

### LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO CONSIDERADAS POR EL COMITÉ EJECUTIVO

A40-WP/4 EX/1	INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA DE LA OACI (20/06/2019)
A40-WP/5 EX/2	INFORME SOBRE LA DESINSECTACIÓN DE AERONAVES Y LAS MEDIDAS DE CONTROL DE VECTORES (19/07/2019)
A40-WP/6 EX/3	NOVEDADES RELATIVAS AL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI (26/06/2019)
A40-WP/7 EX/4	BENEFICIOS DE PARTICIPAR EN EL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI (05/07/2019) *Nota de información
A40-WP/8 EX/5	NOVEDADES RELATIVAS A LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA OACI DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (17/07/2019)
A40-WP/8 Corrigendo núm.1 EX/5	NOVEDADES RELATIVAS A LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA OACI DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (03/10/2019)
A40-WP/11 EX/6	INFORME SOBRE LA EVOLUCIÓN DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP) (20/08/2019)
A40-WP/14 EX/7	INNOVACIÓN EN LA AVIACIÓN (27/06/2019)
A40-WP/15 EX/8	INFORME SOBRE EL TRANSPORTE ESPACIAL COMERCIAL (CST) (27/06/2019)
A40-WP/23 EX/09	EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE AUDITORÍA BAJO EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (CMA) DE LA OACI (31/05/2019)
A40-WP/25 EX/10	EJECUCIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASeP) (20/06/2019)
A40-WP/26 EX/11	RESULTADOS DE LA SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2) (11/07/2019)



A40-WP/27 EX/12	DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (05/07/2019)
A40-WP/28 EX/13	ESTRATEGIA DE CIBERSEGURIDAD DE LA OACI (25/06/2019)
A40-WP/28 Corrigendo núm. 1 EX/13	ESTRATEGIA DE CIBERSEGURIDAD DE LA OACI (26/09/2019)
A40-WP/32 EX/14	INFORME DEL EXAMEN DEL ALCANCE Y LA METODOLOGÍA DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) (25/06/2019)
A40-WP/45 EX/17	ACTIVIDADES DE LA OACI EN APOYO DE LA AGENDA 2030 DE LAS NACIONES UNIDAS – OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) (11/06/2019)
A40-WP/46 EX/15 AD/16	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (26/06/2019)
A40-WP/46 Revisión núm. 1 EX/15 AD/16	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (19/09/2019)
A40-WP/46 Revisión núm. 1 Adenda núm. 1 EX/15 AD/16	ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CUESTIÓN DE LAS CUOTAS ATRASADAS (24/09/2019)
A40-WP/47 EX/16	ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTUDIO DE VIABILIDAD – ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE LA AVIACIÓN DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DEL PACÍFICO (PEIDP) (07/06/2019)
A40-WP/48 EX/18	ACRECENTAMIENTO DE LA EFICIENCIA Y EFICACIA DE LA OACI (04/07/2019)
A40-WP/49 EX/19	INFORME SOBRE LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (NCLB) (19/06/2019)
A40-WP/49 Corrigendo núm. 1 EX/19	INFORME SOBRE LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (NCLB) (03/07/2019)
A40-WP/50 EX/20	INFORME SOBRE MOVILIZACIÓN DE RECURSOS Y FONDOS VOLUNTARIOS (20/06/2019)

- A40-WP/54  
EX/21 ESTUDIO DE LA OACI SOBRE TENDENCIAS MEDIOAMBIENTALES MUNDIALES – SITUACIÓN ACTUAL Y FUTURA SOBRE RUIDO Y EMISIONES DE LAS AERONAVES  
(05/07/2019)
- A40-WP/55  
EX/22 LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO  
(05/07/2019)
- A40-WP/56  
EX/23 INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE EL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA)  
(18/07/2019)
- A40-WP/57  
EX/24 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  
(17/07/2019)
- A40-WP/58  
EX/25 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – CAMBIO CLIMÁTICO  
(18/07/2019)
- A40-WP/59  
EX/26 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA)  
(18/07/2019)
- A40-WP/60  
EX/27 NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 – FACILITACIÓN  
(28/06/2019)
- A40-WP/61  
EX/28 DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA FACILITACIÓN  
(08/07/2019)
- A40-WP/62  
EX/29 MULTILINGÜISMO EN LA OACI  
(04/07/2019)
- A40-WP/63  
EX/30 INFORME SOBRE EL AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL)  
(03/07/2019)
- A40-WP/64  
EX/31 ACTIVIDADES DE LA OACI EN MATERIA DE INSTRUCCIÓN Y CREACIÓN DE CAPACIDADES EN LA AVIACIÓN CIVIL  
(21/06/2019)

A40-WP/66 EX/32	POLÍTICA Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2016 – 2018 (08/07/2019)
A40-WP/67 EX/33	MODELO DE GESTIÓN DE LA CAPACITACIÓN AERONÁUTICA EN CENTROAMÉRICA (12/07/2019)
A40-WP/77 Revisión núm. 1 EX/34	RECONOCIMIENTO A LA OFICINA REGIONAL PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC) (31/07/2019) *Nota de información
A40-WP/79 EX/35	CONTRIBUCIONES DE CENTROAMÉRICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) (12/07/2019)
A40-WP/79 Revisión núm. 1 EX/35	CONTRIBUCIONES DE CENTROAMÉRICA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) (29/07/2019)
A40-WP/80 EX/36	UPDATING OF THE CENTRAL AMERICAN ACTION PLAN FOR EMISSIONS REDUCTION FROM INTERNATIONAL AVIATION - CAAPER 2.0 (22/07/2019)
A40-WP/80 Revisión núm. 1 EX/36	ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DE CENTROAMÉRICA PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL – CAAPER 2.0 (29/07/2019)
A40-WP/81 EX/37	LIBRO VERDE DE LA CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA) (12/07/2019) *Nota de información
A40-WP/88 EX/38	COORDINACIÓN PARA EL INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS (18/07/2019)
A40-WP/90 EX/39	GLOBAL COOPERATION MECHANISM IN CIVIL AVIATION ON THE PREVENTION AND OVERCOMING OF THREATS TO THE POPULATION HEALTH (CAPSCA) (26/07/2019) *Nota de información (En inglés y ruso únicamente)
A40-WP/102 EX/40	PERSPECTIVAS SOBRE AVIACIÓN SOSTENIBLE (24/07/2019)

A40-WP/103 EX/41	DESARROLLO DE AVIONES SUPERSÓNICOS CON SUJECCIÓN A LA ACEPTABILIDAD PÚBLICA SOBRE LA BASE DE NORMAS SUBSÓNICAS (24/07/2019)
A40-WP/104 EX/42	GESTIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES EN TORNO DE LOS AEROPUERTOS (24/07/2019)
A40-WP/106 EX/43	SUPPORT TO ICAO NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (LIST OF PROJECTS) (25/07/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/107 EX/44	APOYO A LA INICIATIVA DE LA OACI NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (25/07/2019)
A40-WP/107 Revisión núm. 1 EX/44	APOYO A LA INICIATIVA DE LA OACI NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (04/09/2019)
A40-WP/109 EX/45	MAIN RESULTS OF THE ICAO-IAC REGIONAL PROJECT IN THE LAST 20 YEARS (25/07/2019) *Nota de información (En inglés y ruso únicamente)
A40-WP/112 EX/46	EUROPEAN UNION AVIATION SECURITY OVERSIGHT (26/07/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/113 EX/47	FACILITACIÓN DE UNA NUEVA RELACIÓN ENTRE LA OACI Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA (26/07/2019)
A40-WP/114 EX/48	CMA DEL USOAP PERTINENTE, SÓLIDO Y ACTUALIZADO (02/08/2019)
A40-WP/115 EX/49	DISEÑO DE UNA NUEVA ESTRATEGIA PARA LA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN (NGAP) (26/07/2019)
A40-WP/126 EX/50	INTEGRACIÓN DE LAS OPERACIONES DEL ESPACIO COMERCIAL (01/08/2019)
A40-WP/127 EX/51	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES (17/07/2019)
A40-WP/129 EX/52	FORTALECER LAS INICIATIVAS DE ASISTENCIA TÉCNICA (02/08/2019)

A40-WP/130 EX/53	NORMALIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN EN BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (30/07/2019)
A40-WP/131 EX/54	TECNOLOGÍA VR/AR APLICADA A LA INSTRUCCIÓN DE PERSONAL (30/07/2019)
A40-WP/132 EX/55	PERSPECTIVAS DE LA IATA EN RESPUESTA A CASOS DE PANDEMIA Y PROBLEMAS DE SALUD PÚBLICA (01/08/2019)
A40-WP/133 EX/56	APLICACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PRIORITARIAS DEL GRUPO DE EXPERTOS PARA EL EXAMEN ESTRUCTURADO DEL CMA DEL USOAP (02/08/2019)
A40-WP/134 EX/57	EL PAPEL DE LA AVIACIÓN EN LA PREVENCIÓN DEL TRÁFICO DE PERSONAS Y LA NECESARIA COLABORACIÓN DE MÚLTIPLES PARTES INTERESADAS A LA HORA DE INFORMAR SOBRE CASOS SOSPECHOSOS (09/08/2019)
A40-WP/135 EX/58	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI (31/07/2019)
A40-WP/136 EX/59	MODIFICACIÓN DE LA POLÍTICA DE LA OACI SOBRE COOPERACIÓN REGIONAL (31/07/2019)
A40-WP/139 EX/60	PLANTEAMIENTOS DE LA IATA RESPECTO A LAS UNIDADES DE EMISIÓN Y LA MR EN CORSIA (31/07/2019)
A40-WP/140 EX/61	PROPUESTA DE CREACIÓN DE GRUPOS REGIONALES DE PROTECCIÓN, PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN AMBIENTAL DE LA AVIACIÓN (31/07/2019)
A40-WP/141 EX/62	DIFERENCIACIÓN EN LA INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS (31/07/2019)
A40-WP/148 EX/63	ARREGLOS DE COLABORACIÓN ENTRE ESTADOS PARA ATENUAR LOS RIESGOS EN LA AVIACIÓN CIVIL (31/07/2019)
A40-WP/159 EX/64	REASSERTION OF THE ARAB CIVIL AVIATION ORGANIZATION ACKNOWLEDGEMENT THAT THE "CORSIA" PLAN AS THE ONLY GLOBAL MARKET-BASED MEASURE APPLIED TO CO2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (01/08/2019) *Nota de información (En árabe e inglés únicamente)

A40-WP/163 EX/65	DESAFÍOS DE LA INSTRUCCIÓN Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL (01/08/2019)
A40-WP/164 EX/66	ARMONIZACIÓN DE LA INSTRUCCIÓN EN ÁFRICA: HOJA DE RUTA SOBRE INSTRUCCIÓN EN AVIACIÓN (01/08/2019)
A40-WP/165 Revisión núm. 1 EX/67	RETOS QUE SE ENFRENTAN EN EL CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y RECTIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS DETECTADAS (27/08/2019)
A40-WP/167 EX/68	PROMOCIÓN DEL PAPEL CRUCIAL DE LOS TRIPULANTES DE CABINA EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL A TRAVÉS DEL RECONOCIMIENTO DE UN DÍA INTERNACIONAL DEL TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS (06/08/2019)
A40-WP/171 EX/69	LABOR DE LOS ESTADOS Y RESULTADOS LOGRADOS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) Y FACILITACIÓN (FAL) EN COOPERACIÓN CON LA OFICINA EUR/NAT DE LA OACI Y NECESIDAD DE AUMENTAR LA DOTACIÓN DE PERSONAL DE DICHA OFICINA (01/08/2019)
A40-WP/172 EX/70	CIBERRESILIENCIA (01/08/2019)
A40-WP/175 EX/71	POLÍTICAS Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES DE LA OACI (02/08/2019)
A40-WP/176 EX/72	ASISTENCIA PARA EL DESARROLLO Y LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN ESTATALES DE MITIGACIÓN DE LAS EMISIONES DE CO2 PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y ENFOQUE FUTURO (01/08/2019)
A40-WP/177 EX/73	CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS AFRICANOS A LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA) Y ASISTENCIA SOLICITADA (01/08/2019)
A40-WP/178 EX/74	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGO – CULTURA DE SEGURIDAD (01/08/2019)

A40-WP/187 Revisión núm. 1 EX/75	NECESIDAD DE MEJORAR EL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTÍNUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA) (05/09/2019)
A40-WP/189 EX/76	CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN A LA AGENDA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE 2030 DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (02/08/2019)
A40-WP/189 Corrigiendo núm. 1 EX/76	CONTRIBUCIÓN DE LA AVIACIÓN A LA AGENDA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE 2030 DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (16/09/2019)
A40-WP/193 EX/77	PERSPECTIVAS DEL SECTOR SOBRE CORSIA (02/08/2019)
A40-WP/194 EX/78	PERSPECTIVAS DEL SECTOR SOBRE EL CONJUNTO DE MEDIDAS Y OBJETIVO A LARGO PLAZO (02/08/2019)
A40-WP/199 EX/79	EVITAR EL TRÁFICO ILEGAL DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES A TRAVÉS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (02/08/2019) *Nota de información
A40-WP/206 EX/80	GENERAR COMPETENCIAS DE AVIACIÓN PARA EL FUTURO (02/08/2019)
A40-WP/210 EX/81	ENFOQUE EN EL PACÍFICO (02/08/2019)
A40-WP/219 EX/82	PROPUESTA REFERENTE A LA ESTRUCTURA DE GOVERNABILIDAD DE LA OACI EN MATERIA DE CIBERSEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/220 EX/83	COOPERACIÓN REGIONAL (05/08/2019)
A40-WP/221 EX/84	CIBERSEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/225 EX/85	OPINIÓN DE ACI SOBRE LA REINTRODUCCIÓN DE AERONAVES SUPERSÓNICAS Y LA ELABORACIÓN DE SARPS APROPIADOS (02/08/2019)
A40-WP/226 EX/86	RUIDO DE LAS AERONAVES – AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPA) (02/08/2019)

A40-WP/227 EX/87	PUNTOS DE VISTA DEL CANADÁ SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA Y LA CREACIÓN DE CAPACIDAD (02/08/2019)
A40-WP/228 EX/88	CORSIA – DESAFÍOS DE LA IMPLEMENTACIÓN (02/08/2019)
A40-WP/228 Revisión núm. 1 EX/88	CORSIA – DESAFÍOS DE LA IMPLEMENTACIÓN Y REVISIÓN DE LOS CRITERIOS DE REFERENCIA PARA LAS EMISIONES (06/09/2019)
A40-WP/229 EX/89	GARANTÍA DE ÉXITO EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA (02/08/2019)
A40-WP/233 EX/90	SHARING OF INFORMATION AND LESSONS LEARNT AMONGST ARCHIPELAGIC STATES (08/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/237 EX/91	ESTRATEGIAS DE CREACIÓN DE CAPACIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (01/08/2019)
A40-WP/237 Revisión núm. 1 EX/91	ESTRATEGIAS DE CREACIÓN DE CAPACIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (11/09/2019)
A40-WP/238 EX/92	INTEGRACIÓN DE PROCESOS DE INSTRUCCIÓN. UNA NUEVA ESTRATEGIA PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL ENTRENAMIENTO (01/08/2019)
A40-WP/239 EX/93	MEDIDAS PARA SOLUCIONAR LA ESCASEZ DE PILOTOS Y PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN — UN ENFOQUE GLOBAL PARA UN PROBLEMA GLOBAL (05/08/2019)
A40-WP/240 EX/109	IMPLEMENTACIÓN DE GESTIÓN DEL CAMBIO EN EL DESARROLLO DE PROYECTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (01/08/2019)
A40-WP/243 EX/95	CYBERSEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/245 EX/97	EXPLORACIÓN DE NUEVOS MÉTODOS DE TRABAJO PARA LA OACI (06/08/2019)
A40-WP/248 EX/98	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN MUNDIAL MEDIANTE LA TOMA DE DECISIONES BASADA EN PRUEBAS E INFORMADA EN RIESGOS (06/08/2019)



A40-WP/250 EX/99	FOMENTO DE LA INNOVACIÓN EN LA SEGURIDAD MEDIANTE UNA POLÍTICA NORMATIVA EFICAZ (02/08/2019)
A40-WP/251 EX/100	IMPLANTACIÓN DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/253 EX/101	CAMPAÑAS PRÁCTICAS PARA TRANSFORMAR LA CULTURA DE SEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/254 EX/102	COLABORACIÓN ENTRE ORGANISMOS DE SEGURIDAD (05/08/2019)
A40-WP/259 EX/103	SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LOS SUCESOS DE AVIACIÓN ATS Y TRABAJOS AÉREOS (AVIACIÓN AGRÍCOLA) PRESENTADOS EN ECCAIRS, EN CONTRIBUCIÓN A LAS AUDITORIAS DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL – USOAP (02/08/2019)
A40-WP/260 EX/104	LA GESTIÓN DEL RUIDO POR LOS AEROPUERTOS (02/08/2019)
A40-WP/261 EX/105	PUNTOS DE VISTA DE LOS ESTADOS UNIDOS EN RELACIÓN CON LOS VUELOS SUPERSÓNICOS CIVILES (02/08/2019)
A40-WP/265 EX/106	AVANCE DE LAS ACTIVIDADES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LA AVIACIÓN EN LA REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA (02/08/2019)
A40-WP/266 EX/107	NOVEDADES EN LA RECOPIACIÓN, VIGILANCIA Y NOTIFICACIÓN DE EMISIONES DE CO2 DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (02/08/2019)
A40-WP/267 EX/108	IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA (02/08/2019)
A40-WP/268 EX/111	INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y DIGITALIZACIÓN EN LA AVIACIÓN (01/08/2019)
A40-WP/269 EX/110	AVIACIÓN INTERNACIONAL Y CAMBIO CLIMÁTICO (02/08/2019)
A40-WP/270 TE/110	CURRENT STATUS AND FURTHER DEVELOPMENT OF THE GLONASS ORBITAL CONSTELLATION (02/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)

A40-WP/273 EX/111	ACTIVIDADES DE LA AVIACIÓN EJECUTIVA EN EL USO DE COMBUSTIBLE SOSTENIBLE (06/08/2019)
A40-WP/274 EX/112	IMPORTANCIA PARA LOS ESTADOS INTEGRAR DESDE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (02/08/2019) *Nota de información
A40-WP/277 EX/113	DETERMINAR UN OBJETIVO DE CAMBIO CLIMÁTICO A LARGO PLAZO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (06/08/2019) *Nota de información
A40-WP/283 EX/114	ENFOQUE ESTRATÉGICO EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (05/08/2019)
A40-WP/284 EX/115	AVANCES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN LA AVIACIÓN (06/08/2019)
A40-WP/285 EX/116	GASeP – BENEFICIOS DE UN PROGRAMA GLOBAL Y NECESIDAD DE OBSERVACIÓN CONTINUA DE SUS LOGROS (07/08/2019)
A40-WP/286 EX/117	CONTINUIDAD EN LA APLICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN 2309 (2016) DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS (05/08/2019)
A40-WP/288 EX/118	APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL) (02/08/2019)
A40-WP/288 Revisión núm.1 EX/118	APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL PLAN DE EJECUCIÓN REGIONAL INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y LA FACILITACIÓN EN ÁFRICA (PLAN AFI SECFAL) (28/08/2019)
A40-WP/289 EX/119	PERSPECTIVA ACERCA DE LAS MEDIDAS DE LA OACI RELATIVAS A LA AVIACIÓN Y AL CAMBIO CLIMÁTICO (02/08/2019)
A40-WP/290 EX/120	CORSIA: LABOR FUTURA NECESARIA (02/08/2019)
A40-WP/291 EX/121	NECESIDAD DE UNA TRANSICIÓN SIN SOBRESALTOS DE LAS MBM DEL CORSIA A LOS SAF: PROPUESTA DE CAMINO A SEGUIR (02/08/2019)
A40-WP/292 EX/122	MOVILIDAD AÉREA URBANA (27/07/2019)

A40-WP/297 EX/123	ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS (05/08/2019)
A40-WP/301 EX/124	UN SOLO ID Y ESTANDARIZACIÓN DE SOLUCIONES DE GESTIÓN DE IDENTIDAD (07/08/2019)
A40-WP/305 EX/125	LA IMPERIOSA NECESIDAD DE COMBATIR LA TRATA DE PERSONAS EN LA AVIACIÓN (09/08/2019)
A40-WP/305 Revisión núm. 1 EX/125	LA IMPERIOSA NECESIDAD DE COMBATIR LA TRATA DE PERSONAS EN LA AVIACIÓN (20/09/2019)
A40-WP/306 EX/126	PERSPECTIVAS SOBRE LA VÍA DE IMPLANTACIÓN JUSTA Y EQUITATIVA DEL CORSIA (02/08/2019)
A40-WP/310 EX/127	ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE AVIACIÓN DEL PACÍFICO (09/08/2019)
A40-WP/315 EX/128	PROMOCIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (02/08/2019)
A40-WP/317 EX/129	VUELO AUTOMÁTICO EN FORMACIÓN (09/08/2019)
A40-WP/318 EX/130	PREPARACIÓN DE AEROPUERTOS PARA CATÁSTROFES (08/08/2019)
A40-WP/319 EX/131	APOYO A LA CONTINUACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE EJECUCIÓN INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN ÁFRICA (PLAN AFI) (09/08/2019)
A40-WP/320 EX/132	LA AVIACIÓN MANCOMUNADA FRENTE AL AVANCE TECNOLÓGICO (09/08/2019)
A40-WP/322 EX/133	ACCESO AL TRANSPORTE AÉREO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDADES — PROMOVRIENDO LA IMPLEMENTACIÓN DEL DOC 9984 (09/08/2019)
A40-WP/323 EX/134	ASISTENCIA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO <sub>2</sub> RESULTANTES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (02/08/2019)

A40-WP/324 EX/135	MEJORAMIENTO DE LAS PREGUNTAS DEL PROTOCOLO DEL PROGRAMA USOAP (28/07/2019)
A40-WP/326 EX/136	PROGRAMA DE PREPARACIÓN PARA EL CMA DEL USOAP (02/08/2019)
A40-WP/327 EX/137	NUEVOS CONCEPTOS OPERATIVOS RELATIVOS A SISTEMAS AUTÓNOMOS (19/08/2019)
A40-WP/328 EX/138	PROMOCIÓN DE LA CONCIENTIZACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A OTROS ORGANISMOS Y ORGANIZACIONES (12/08/2019)
A40-WP/328 Corrigendo núm. 1 EX/138	PROMOCIÓN DE LA CONCIENTIZACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A OTROS ORGANISMOS Y ORGANIZACIONES (06/09/2019)
A40-WP/337 EX/139	ESTABLECIMIENTO DE UN PORCENTAJE MÍNIMO DE AERÓDROMOS CERTIFICADOS PARA ESTABLECER COMO SATISFACTORIOS LOS PROTOCOLOS RELATIVOS A LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS (02/08/2019)
A40-WP/338 EX/140	CORSIA IMPLEMENTATION IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) (02/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/339 EX/141	ICAO ACT-CORSIA PROGRAMME IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (02/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/340 EX/142	(RETIRADA) (13/08/2019)
A40-WP/342 EX/143	INTEGRACIÓN SEGURA Y EFICAZ DE LOS UAS EN EL ESPACIO AÉREO (08/08/2019)
A40-WP/344 EX/145	ELEVAR LA CULTURA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN EL USAP-CMA Y EL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE LA OACI (02/08/2019)
A40-WP/346 EX/146	ACCESIBILIDAD PARA PASAJEROS CON DISCAPACIDAD EN LA AVIACIÓN (13/08/2019)

- A40-WP/348  
EX/147 PROPUESTA DE CREACIÓN DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) EN MATERIA DE CIBERSEGURIDAD  
(02/08/2019)
- A40-WP/354  
EX/148 AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION  
(10/09/2019)  
\*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/355  
EX/149 MEDIDAS PARA MEJORAR LA SITUACIÓN RELATIVA A LA DOTACIÓN DE PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN LA OFICINA EUR/NAT  
(16/08/2019)
- A40-WP/357  
EX/150 PROPUESTA DE MONITOREO EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN GLOBAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (GASEP) DE LA OACI  
(02/08/2019)
- A40-WP/372  
EX/151 NATIONAL GREEN AVIATION POLICY  
(15/08/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/373  
EX/152 FOMENTAR LA ELABORACIÓN DE PLANES NACIONALES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL GASep Y EL INTERCAMBIO DE MEJORES PRÁCTICAS  
(02/08/2019)
- A40-WP/374  
EX/153 POSTURA DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA SOBRE EL PROBLEMA DE ELABORAR NORMAS DE LA OACI PARA LOS PROMISORIOS AVIONES SUPERSÓNICOS DE PASAJEROS  
(02/08/2019)
- A40-WP/383  
EX/154 EL POTENCIAL DEL SOFTWARE DE CÓDIGO ABIERTO EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA GLOBAL DE NAVEGACIÓN AÉREA  
(19/08/2019)
- A40-WP/385  
EX/155 ASISTENCIA DE NUEVA ZELANDIA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN EN LOS ESTADOS INSULARES DEL PACÍFICO  
(02/08/2019)
- A40-WP/386  
EX/156 ON THE COURSE OF THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE ICAO GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN IN THE MEMBER STATES OF THE AGREEMENT ON CIVIL AVIATION AND USE OF AIRSPACE  
(20/08/2019) \*Nota de información (En inglés y ruso únicamente)
- A40-WP/389  
EX/157 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO  
(14/08/2019)

- A40-WP/390  
EX/158 CONSIDERACIONES DEL ESTADO CUBANO ACERCA DEL PROGRAMA USAP-CMA BASADO EN SUS EXPERIENCIAS DE LA AUDITORÍA APLICADA EN MARZO 2019  
(02/08/2019)
- A40-WP/394  
EX/160 DISEÑO DE ORIENTACIÓN TÉCNICA A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS REQUERIMIENTOS DE OACI RELACIONADOS CON LA CIBERSEGURIDAD  
(02/08/2019)
- A40-WP/395  
EX/161 CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN – NUEVOS PLANTEAMIENTOS  
(30/07/2019) \*Nota de información
- A40-WP/399  
EX/162 FOMENTO DE LA INNOVACIÓN EN LA FACILITACIÓN MEDIANTE UNA POLÍTICA NORMATIVA EFICAZ  
(02/08/2019)
- A40-WP/400  
EX/163 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL  
(02/08/2019) \*Nota de información
- A40-WP/405  
EX/164 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE MODELOS DE MATRICES PARA DETERMINAR LAS PRIORIDADES Y LA FRECUENCIA DE LAS ACTIVIDADES DE VIGILANCIA DEL ESTADO  
(02/08/2019)
- A40-WP/407  
EX/166 RESPALDO DE LA IATA A LA APLICACIÓN DEL CORSIA A TRAVÉS DE FRED+  
(30/07/2019) \*Nota de información
- A40-WP/408  
EX/167 EDUCATION AND PERFORMANCE IN AVIATION: REALISING AND SUSTAINING BENEFITS  
(31/07/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/409  
EX/168 CONTRIBUTION AND VIEWS OF SOUTH AFRICA ON THE ENVIRONMENTAL PROTECTION WORK DONE BY ICAO  
(21/08/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/411  
EX/169 CONTRIBUCIONES DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA CON RELACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO E IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA  
(02/08/2019)
- A40-WP/412  
EX/170 CONTRIBUCIONES Y AVANCES DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LATINOAMÉRICA EN MATERIA DE RUIDO Y CALIDAD DEL AIRE LOCAL  
(02/08/2019)
- A40-WP/413  
EX/171 ANÁLISIS SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE AEROPUERTOS SUSTENTABLES EN ESTADOS INSULARES

- (02/08/2019)
- A40-WP/414  
EX/172 APOYO A LOS ESTADOS EN LA PREPARACIÓN DE HOJAS DE RUTA PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD EN LA AVIACIÓN (01/08/2019)
- A40-WP/423  
EX/173 INNOVAR EN LA OACI PARA RESPONDER MÁS EFICAZMENTE A PROBLEMAS EMERGENTES, MOVILIZAR RECURSOS Y VELAR POR QUE NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS (23/08/2019)
- A40-WP/424  
EX/174 TECHNICAL COOPERATION WITH THE CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND CIVIL AVIATION INTERNATIONAL AND REGIONAL ORGANIZATIONS (23/08/2019) \*Nota de información (En árabe y en inglés únicamente)
- A40-WP/427  
EX/176 PROPUESTA PARA LA GOBERNANZA EN LA OACI DE LA CIBERSEGURIDAD Y LA RESILIENCIA (02/08/2019)
- A40-WP/433  
EX/177 AUDITORÍAS ESPECÍFICAS DEL SISTEMA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS INDEPENDIENTE DE LOS INFORMES SOBRE OTRAS ÁREAS DEL USOAP (30/07/2019)
- A40-WP/435  
EX/178 CREACIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DEL CMA DEL USOAP (02/08/2019) \*Nota de información
- A40-WP/437  
EX/179 EL PROGRAMA SISTÉMICO DE ASISTENCIA (SAP) DE LA OFICINA REGIONAL DE LA OACI PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE (NACC) (06/09/2019)
- A40-WP/438  
EX/180 RENDIMIENTO DE LA REGIÓN SAM EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y EN EL MARCO DEL CMA DEL USOAP (02/08/2019)
- A40-WP/439  
EX/181 REQUISITOS DE COMPETENCIA DE LAS ENTIDADES DELEGADAS (02/08/2019)
- A40-WP/440  
EX/182 SOSTENIBILIDAD DE UN SISTEMA EFICAZ DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL COMO OBJETIVO DE LOS ESTADOS Y DEL CMA DEL USOAP (02/08/2019)
- A40-WP/441  
EX/183 TAILORED ASSISTANCE TO HAITI (02/08/2019) \*Nota de información (En francés e inglés únicamente)

- A40-WP/442  
EX/184 FACILITACIÓN PARA ASISTIR A LAS REUNIONES DE LA OACI  
(02/08/2019)
- A40-WP/444  
EX/185 CAPACITACIÓN SOBRE GESTIÓN DE LA NAVEGACIÓN BASADA EN  
LA PERFORMANCE  
(01/08/2019)
- A40-WP/447  
EX/186 CONSIDERATIONS FOR THE EVOLUTION OF THE UNIVERSAL  
SAFETY OVERSIGHT AUDIT PROGRAMME – CONTINUOUS  
MONITORING APPROACH (USOAP-CMA) ENSUED FROM THE  
INTRODUCTION OF ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT  
(07/08/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/448  
EX/187 PROPUESTA DEL ESTADO PERUANO DE EXAMEN POSTERIOR EN  
LAS AUDITORIAS DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL – USOAP  
(02/08/2019)
- A40-WP/451  
EX/188 POLÍTICA DE LA OACI SOBRE LOS SERVICIOS DE IDIOMAS  
(27/08/2019)
- A40-WP/452  
EX/189 LA EXPERIENCIA DE URUGUAY CON LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS  
SE QUEDA ATRÁS  
(07/08/2019) \*Nota de información
- A40-WP/459  
EX/190 INNOVACIÓN EN AVIACIÓN  
(28/08/2019)
- A40-WP/461  
EX/191 RECOMENDACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURACIÓN DEL TEXTO DE  
LAS ENMIENDAS A LOS SARPS ADOPTADAS POR EL CONSEJO DE LA  
OACI, CUANDO SU CONTENIDO APLIQUE EN DISTINTAS FECHAS  
(02/08/2019)
- A40-WP/462  
EX/192 ACCOMMODATING MORE PASSENGER TRAFFIC THROUGH MORE  
EFFICIENT FACILITATION  
(09/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/463  
EX/193 INICIO DEL CICLO DE AUDITORÍAS BASADAS EN LAS PQS SSP/SMS  
(02/08/2019)
- A40-WP/464  
EX/194 EL MULTILINGÜISMO ES UNO DE LOS PRINCIPIOS  
FUNDAMENTALES PARA QUE LA OACI ALCANCE SUS METAS  
COMO ORGANISMO ESPECIALIZADO  
(30/08/2019)
- A40-WP/466  
EX/195 INCORPORATION OF SECURITY OVERSIGHT EIGHT CRITICAL  
ELEMENTS (CE) INTO ANNEX 17  
(30/08/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)



A40-WP/467 EX/196	MEJORAMIENTO DE LAS HERRAMIENTAS DE RESPUESTA A LAS COMUNICACIONES RELATIVAS A LAS ENMIENDAS DE LOS ANEXOS Y LOS PANS ENVIADAS POR LA OACI A LOS ESTADOS MIEMBROS (29/08/2019)
A40-WP/471 EX/197	IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS SOBRE ACCESIBILIDAD Y DISEÑO UNIVERSAL (29/08/2019)
A40-WP/472 EX/198	ACT-CORSIA AND THE PACIFIC (29/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/473 EX/199	NECESSITY TO ANTICIPATE STRATEGIES TO TACKLE THE SECURITY CHALLENGES AND DANGERS OF DRONE USE IN ANNEX 17 (30/08/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/474 EX/200	PROMOCIÓN DE LOS AEROPUERTOS VERDES (26/08/2019) *Nota de información
A40-WP/477 EX/201	CUALIFICACIÓN COMO INSTRUCTOR EN LA ESFERA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (01/08/2019)
A40-WP/477 Revisión núm. 1 EX/201	CUALIFICACIÓN COMO INSTRUCTOR EN LA ESFERA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (09/09/2019)
A40-WP/480 EX/202	STATE OF THE AIRPORT INDUSTRY: WORKING FOR A MORE SUSTAINABLE AIRPORT BUSINESS (03/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/482 EX/203	JAPAN'S EXPERIENCE OF CORSIA IMPLEMENTATION (03/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/483 EX/204	CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA) 60 AÑOS DE SERVICIO AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (03/09/2019) *Nota de información
A40-WP/488 EX/205	AIRPORTS' EFFORTS AGAINST WILDLIFE TRAFFICKING (05/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/489 EX/206	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL ESTADO VENEZOLANO (05/09/2019) *Nota de información

A40-WP/490 EX/207	EXPERIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Nota de información
A40-WP/491 EX/208	PROMOTION DE LA CULTURE DE SURETE EN MILIEU AEROPORTUAIRE (05/09/2019) *Nota de información (En francés únicamente)
A40-WP/493 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Nota de información
A40-WP/493 Revisión núm. 1 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (23/09/2019) *Nota de información
A40-WP/494 EX/210	LICENCIAS DEL PERSONAL CERTIFICADO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINICANA (06/09/2019) *Nota de información
A40-WP/495 EX/211	LEY 188-11, QUE REGULA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (06/09/2019) *Nota de información
A40-WP/497 EX/212	LATEST PROGRESS OF CHINA'S AVIATION SECURITY TRAINING (02/08/2019) *Nota de información (En chino e inglés únicamente)
A40-WP/500 EX/213	DÍA INTERNACIONAL DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS (09/09/2019) *Nota de información (En español e inglés únicamente)
A40-WP/501 EX/214	CREATION OF A FORMAL INTERNATIONAL CABIN CREW DAY (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/509 EX/215	CONCEPTO DE “MENOR” EN EL ANEXO 9 AL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (09/09/2019) *Nota de información (En español e inglés únicamente)
A40-WP/510 EX/216	INDONESIA ENVIRONMENTAL PROTECTION PROGRAM (09/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/511 EX/217	INDONESIA FUNDING OF AVIATION TRAINING (06/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/512 EX/218	TRAINING ON AIR TRANSPORT ECONOMICS AND REGULATIONS (09/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)

- A40-WP/517  
EX/219 AVIATION SECURITY IN INDONESIA  
(10/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/524  
EX/220 AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES BY CHINESE  
CIVIL AVIATION  
(10/09/2019) \*Nota de información (En chino e inglés únicamente)
- A40-WP/525  
EX/221 ADAPTATION PLANS AT JAPANESE AIRPORTS AGAINST CLIMATE  
CHANGE  
(10/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/526  
EX/222 POWER-TO-LIQUIDS (PTL): SUSTAINABLE FUELS FOR AVIATION  
(10/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/527  
EX/223 EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA)  
(10/09/2019) \*Nota de información
- A40-WP/527  
Revisión núm. 1  
EX/223 EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA)  
(16/09/2019) \*Nota de información
- A40-WP/528  
Revisión núm. 1  
EX/224 DECLARATION ON AVIATION SECURITY  
(12/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)
- A40-WP/529  
EX/225 INFLUENCIA DE LA APLICACIÓN DEL CORSIA EN EL INCREMENTO  
DE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DE EMISIONES DE CO2 EN EL  
SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EN LA  
REDUCCIÓN DE LA SEGURIDAD GENERAL DE LOS VUELOS.  
ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE ACCIONES CLIMÁTICAS DE LA  
OACI EN EL CONTEXTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO  
SOSTENIBLE DE LA ONU  
(10/09/2019)
- A40-WP/529  
Revisión núm. 1  
EX/225 INFLUENCIA DE LA APLICACIÓN DEL CORSIA EN EL INCREMENTO  
DE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DE EMISIONES DE CO2 EN EL  
SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EN LA  
REDUCCIÓN DE LA SEGURIDAD GENERAL DE LOS VUELOS.  
ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE ACCIONES CLIMÁTICAS DE LA  
OACI EN EL CONTEXTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO  
SOSTENIBLE DE LA ONU  
(18/09/2019)
- A40-WP/530  
EX/226 STANDARDS AND PRINCIPLES ON THE COLLECTION, USE,  
PROCESSING AND PROTECTION OF PASSENGER NAME RECORD  
(PNR) DATA  
(10/09/2019) \*Nota de información (En inglés únicamente)

A40-WP/531 EX/227		UNITED STATES EFFORTS TO ADDRESS AVIATION'S CLIMATE IMPACT (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/532 EX/228		AVIATION CYBER SECURITY (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/533 EX/229		BI-NATIONAL COOPERATION ON THE WORLD ECONOMIC FORUM KNOWN TRAVELLER DIGITAL IDENTITY (11/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/541 EX/231		GLOBAL AVIATION SUMMIT, 2019 (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/543 EX/232		آلية نظام تحديث وتعديل البرامج والنشرات الوطنية لأمن الطيران المدني والتسهيلات (10/09/2019) *Nota de información (En árabe únicamente)
A40-WP/546 EX/233		INTERNATIONAL TRAVELLERS COULD BE CARRIERS OF AFRICAN SWINE FEVER (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/547 EX/234		POTENTIAL CONTRIBUTION OF LOWER CARBON AVIATION FUEL TO GHG EMISSIONS REDUCTIONS (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/548 EX/235		INDONESIA'S PRIORITY MEASURES IN REDUCING CARBON EMISSIONS IN AVIATION SECTOR (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/550 EX/236		PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (13/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/550 Revisión núm. EX/236	1	PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (19/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/560 EX/237		CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/560 Revisión núm. EX/237	1	CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (20/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/561 EX/238		ENVISIONING A "ZERO CLIMATE IMPACT" INTERNATIONAL AVIATION PATHWAY TOWARDS 2050: HOW GOVERNMENTS AND THE AVIATION INDUSTRY CAN STEP-UP AMIDST THE CLIMATE EMERGENCY FOR A SUSTAINABLE AVIATION FUTURE (10/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)

A40-WP/565 EX/239	EXPERIMENTAL DRONE BUILDERS AND INNOVATION LABS IN RWANDA (09/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/567 EX/240	REMOTELY PILOTED AIRCRAFT – SECURITY PROGRAMME (13/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/569 EX/242	BIOMETRIC ACCESS CONTROL SYSTEM FOR STAFF WORKING AT AIRPORTS (13/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/572 EX/243	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 23 (30/09/2019)
A40-WP/573 EX/244	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 15 (30/09/2019)
A40-WP/574 EX/245	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 16 (30/09/2019)
A40-WP/575 EX/246	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17 (30/09/2019)
A40-WP/581 EX/247	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 20 (28/09/2019)
A40-WP/582 EX/248	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 19 (01/10/2019)
A40-WP/584 EX/249	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 11 (28/09/2019)
A40-WP/585 EX/250	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 21 (28/09/2019)
A40-WP/586 EX/251	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 22 (28/09/2019)
A40-WP/587 EX/252	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 26 (01/10/2019)
A40-WP/594 EX/254	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 14 (30/09/2019)
A40-WP/595 EX/255	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 13 (30/09/2019)

A40-WP/596 EX/256	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12 (29/09/2019)
A40-WP/596 Adenda núm. 1 EX/256	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 12 (30/09/2019)
A40-WP/598 EX/257	PROYECTO DE TEXTO PARA LA SECCIÓN GENERALIDADES DEL INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO (01/10/2019)
A40-WP/599 EX/258	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 18 (26/09/2019)
A40-WP/599 Revisión núm. 1 EX/258	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 18 (30/09/2019)
A40-WP/605 EX/259	THE JOINT STATEMENT OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF AN EQUITABLE AND EFFECTIVE GLOBAL MECHANISM ON INTERNATIONAL AVIATION AND CLIMATE CHANGE (26/09/2019) *Nota de información (En inglés únicamente)
A40-WP/616 EX/260	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 25 (30/09/2019)
A40-WP/624 EX/261	PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 24 (30/09/2019)



ISBN 978-92-9265-634-8



9 789292 656348