



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

INFORME SUPLEMENTARIO SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 2010

OBJETIVO ESTRATÉGICO A: SEGURIDAD OPERACIONAL

Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional

Del 29 de marzo al 1 de abril, la OACI celebró una Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, a la que asistieron 551 participantes, comprendidos los Ministros y Directores Generales de aviación civil de 117 Estados miembros, así como representantes de 32 organizaciones internacionales. La Conferencia hizo un llamamiento a la OACI para que facilite la recopilación, el análisis y la divulgación de la información sobre seguridad operacional proporcionada por los Estados y los socios de la industria, con lo cual la Organización recibió el sólido mandato de crear una estrategia para reducir aún más la tasa mundial de accidentes mediante el intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados miembros y la industria del transporte aéreo.

Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) — Enfoque sistémico global (CSA)

El ciclo actual de seis años de auditorías CSA-USOAP concluirá a fines de 2010. Durante el primer semestre de 2010, 14 Estados fueron objeto de auditorías CSA, con lo cual el número total de auditorías de vigilancia de la seguridad operacional completadas se eleva a 159.

Al 30 de junio de 2010, 188 de los 190 Estados miembros habían dado su consentimiento para la publicación de los resultados del ciclo de auditorías CSA. La información pertinente está disponible en el sitio web de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX), de la OACI (www.icao.int/FSIX).

Bajo la dirección de la Asamblea y del Consejo de la OACI, se inició la elaboración del enfoque de supervisión continua (CMA) para la continuación del USOAP más allá de 2010. Los textos de orientación sobre el CMA están siendo preparados en la actualidad y los mismos serán proporcionados a todos los



Estados miembros de la OACI. En 2011 se iniciará un período de transición hacia el nuevo enfoque, durante el cual se llevarán a cabo varias actividades de intervención. Una de las actividades de intervención consistirá en las misiones de validación coordinadas de la OACI (ICVM), las cuales están siendo ensayadas. En el primer semestre de 2010 se llevaron a cabo dos ICVM.

Otros dos funcionarios estatales, adscritos a la OACI sobre una base a largo plazo, por Arabia Saudita y las Bahamas, se unieron al USOAP en marzo. Con ello se eleva a ocho el número total de expertos adscritos a largo plazo que actualmente trabajan en el USOAP.

Análisis de datos sobre seguridad operacional

De acuerdo con los principios de gestión de la seguridad operacional, el sistema integrado de tendencias y notificación de seguridad operacional (iSTARS) se encuentra en elaboración. El iSTARS ofrece capacidad de análisis para vigilar los objetivos mundiales en materia de seguridad operacional, evaluando diversos criterios. Dada la complejidad del actual sistema mundial de navegación aérea, es indispensable el análisis de diversos tipos de datos para poner en correlación, de manera precisa, diversos atributos que, al combinarse, pueden causar vulnerabilidades sistémicas que acentúan los riesgos para la seguridad operacional.

Sistema de información en línea sobre seguridad operacional de las aeronaves (OASIS)

Antecedentes

El sistema de información en línea sobre seguridad operacional de las aeronaves (OASIS), de la OACI, contiene información pertinente sobre todas las aeronaves que se emplean habitualmente en la aviación civil internacional, lo cual comprende la matrícula, así como la propiedad y control, de conformidad con el Artículo 21 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

El OASIS se elaboró con la capacidad necesaria para establecer identificadores únicos para las aeronaves, empleando dos campos de datos que, cuando se combinan, identifican en forma única a todas las aeronaves contenidas en la base de datos, sin importar cuales sean sus actuales marcas de matrícula. De este modo estarán disponibles los antecedentes relativos a la propiedad y control de las aeronaves.

Los datos para el apoyo de este sistema son proporcionados por los Estados mediante el sistema de la OACI basado en la web. Como alternativa al suministro de datos directamente a la OACI por medio del sistema basado en la web de la Organización, los Estados pueden formatear sus datos empleando etiquetas creadas con programas que proporciona la OACI, previa solicitud, o valiéndose de un proveedor de servicios acreditado de la OACI, el cual en la

actualidad es el Registro internacional de aeronaves civiles (IRCA). Únicamente los Estados miembros pueden acceder a la base de datos OASIS con la finalidad de identificar la propiedad y control de una aeronave.

Elaboración del sistema

En 2010, la labor relacionada con el componente relativo a la matrícula de las aeronaves del sistema OASIS incluyó: el establecimiento de una instalación y servicio para la recepción de actualizaciones de datos del IRCA y su automática inclusión en la base de datos de la OACI; la formulación de preguntas en línea y la preparación de informes impresos para los Estados; la elaboración de un instrumento que permita que los Estados formateen y envíen a la OACI los datos provenientes de sus actuales bases de datos; y la adaptación del sistema a fin de ofrecer un tiempo de respuesta conveniente para los Estados.

Se prevé que el sistema OASIS estará en funcionamiento en julio de 2010.

Registro internacional de certificados de explotadores de servicios aéreos (AOC)

La OACI está estableciendo un registro internacional de AOC para facilitar la supervisión de los explotadores extranjeros. El proyecto se realizará en dos fases de desarrollo.

La Fase I consiste en la creación de una base de datos para recopilar, de los Estados del explotador, los datos de los AOC y las especificaciones operacionales que se exigen según las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*. Este proyecto recibe el apoyo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y de la Universidad de Aviación Civil de China (CAUC). El 17 de mayo de 2010 la OACI, la CAUC y la IATA firmaron una carta de intención, y la elaboración se iniciará en julio de 2010. Se prevé que el registro ha de encontrarse en funcionamiento en el segundo trimestre de 2011. El registro estará vinculado con el sistema de información en línea sobre seguridad operacional de las aeronaves (OASIS), de la OACI.

La Fase II comenzará cuando las partes estén utilizando el registro con regularidad. Esta fase ha de incluir la definición de un conjunto de datos adicional y las funciones de registro correspondientes, a fin de proporcionar suficiente información para perfeccionar y facilitar las operaciones de la aviación civil internacional y la supervisión de las mismas.

La quinta edición del *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335) se publicó en inglés y se publicará en los otros idiomas oficiales una vez traducido. En dicho manual se proporcionan textos de orientación para la vigilancia de los explotadores nacionales, incluida la matriculación y supervisión. En la actualidad,

también contiene textos para la supervisión de los explotadores extranjeros, comprendidas las orientaciones sobre las medidas que pueden tomarse como resultado de las constataciones durante inspecciones en la plataforma. Se proporciona asimismo orientación adicional sobre los acuerdos de arrendamiento.

Nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP)

Continuó la colaboración estrecha entre la OACI y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en materia de iniciativas de capacitación y cualificaciones [*IATA Training and Qualifications Initiatives (ITQI)*]. La labor progresó específicamente en torno a la elaboración de textos de orientación para su inclusión en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868) relativos a la instrucción y evaluación basadas en las competencias del personal de mantenimiento, la instrucción basada en la evidencia por lo que respecta a la tripulación de vuelo, y las cualificaciones relativas a los instructores y examinadores. El Equipo especial NGAP fue creado en mayo de 2009 para complementar y ampliar la labor llevada a cabo por las ITQI. El Equipo especial está integrado por participantes procedentes de organizaciones de reglamentación, la industria, asociaciones internacionales, universidades y proveedores de instrucción. El Equipo especial se ocupó de tres ámbitos de actividad: la planificación de recursos humanos, las metodologías de instrucción y aprendizaje, y la movilización de la próxima generación.

En marzo, la OACI celebró un simposio NGAP. El tema fue “Mirando más allá de la crisis económica: movilización de la comunidad aeronáutica para contratar, educar, capacitar y conservar a la próxima generación de profesionales de la aviación”. El evento reunió a 403 participantes, que procedían de 71 Estados y 14 organizaciones internacionales. Cabe tomar nota especialmente de la concurrencia de más de 80 estudiantes que participan en programas de universidades y colegios relacionados con la aviación. Después del simposio, el Equipo especial NGAP concentró su labor en el desarrollo de competencias para las tripulaciones de vuelo, los profesionales de gestión del tránsito aéreo y el personal de mantenimiento. El Equipo especial apoyó la elaboración de una política y criterios relacionados con un mecanismo voluntario de la OACI para el aval de la instrucción, y elaboró un programa de divulgación para tender la mano a la nueva generación de profesionales aeronáuticos.

Mercancías peligrosas

Se lanzó un nuevo programa de instrucción en mercancías peligrosas. El programa consiste en un manual y un curso de instrucción que ayudará a los Estados con respecto al cumplimiento de los principios amplios que rigen el transporte internacional de mercancías peligrosas por vía aérea, que se delinearán en el Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* y que se detallan en las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284). El programa está dirigido a los

inspectores de seguridad operacional responsables de mercancías peligrosas, pero sería provechoso para cualquier persona que tenga necesidad de conocer las disposiciones detalladas que figuran en las Instrucciones Técnicas. En el sitio web público de la OACI www.icao.int/anb/fls/dangerousgoods/training, puede encontrarse más información sobre el programa.

Implantación de la navegación basada en la performance (PBN)

A fin de ayudar a los Estados con respecto a su implantación de la PBN, la OACI programó seminarios prácticos sobre diseño del espacio aéreo en relación con la PBN, cursos sobre aprobación operacional PBN y seminarios prácticos sobre operaciones en descenso continuo. Estos esfuerzos en materia de formación se coordinaron con el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos. Adicionalmente, se prevé que para fines de 2010 se realizarán tres visitas del equipo establecido por la IATA y la OACI en relación con la PBN. Además, en el mes de abril se inauguró en Beijing la primera Oficina de procedimientos de vuelo y se ha previsto una segunda oficina en África.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, 60 nacionales y 20 regionales, que contribuyeron a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo. Los principales logros durante el período comprendieron:

- establecimiento de la Organización de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO) y de la Agencia de investigación de accidentes del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGAIA), e inicio de las actividades de la BAGASOO;
- elaboración del Plan maestro de aviación civil para un país en la Región África-Océano Índico (AFI);
- evaluaciones aeronáuticas sobre la estructura orgánica de siete países en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM);
- adquisición de piezas para los equipos de salvamento y extinción de incendios y accesorios de ropa de protección para tres países en la Región CAR/SAM;
- elaboración de normas, procedimientos y programas de seguridad operacional a largo plazo para 19 países en las Regiones Europa (EUR) y Oriente Medio (MID) y perfeccionamiento de las capacidades técnicas y de gestión del personal nacional;

- levantamiento de la prohibición de la Unión Europea de ingresar al espacio aéreo europeo, con exclusión de seis líneas aéreas de un Estado en la Región Asia y Pacífico (APAC);
- realización de 47 cursos de capacitación sobre una amplia gama de temas relacionados con la seguridad operacional para los Estados en la Región APAC; y
- elaboración y ejecución del Plan de acción estratégico para la aviación para un Estado en la Región APAC.

OBJETIVO ESTRATÉGICO B: SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

A partir del 1 de enero de 2010, la OACI consolidó sus actividades de seguridad de la aviación en una Subdirección de seguridad de la aviación (AVSEC) que se creó recientemente dentro de la Dirección de transporte aéreo y que está a cargo del Subdirector de seguridad de la aviación, puesto que se acaba de crear. La reestructuración, que en términos generales se concluyó en mayo, tuvo lugar con el fin de que la OACI pusiera mayor énfasis en la seguridad de la aviación, el mejoramiento de la coordinación de las actividades y el aumento de la eficacia de las iniciativas tendientes a mejorar dicha seguridad en el mundo.

Después del intento de sabotaje del vuelo 253 de Northwest Airlines ocurrido el 25 de diciembre de 2009, la OACI utilizó su Red de puntos de contacto (PoC) AVSEC para comunicar información y recomendaciones a los Estados participantes, que suman 99 al 31 de mayo de 2010. Se alentó a los Estados para que realizaran evaluaciones de riesgos e implantaran medidas apropiadas de inspección a la luz del incidente en cuestión, y se les recordó la necesidad de cooperar en todos los asuntos relacionados con la seguridad de la aviación. Al mensaje siguió un boletín electrónico del 6 de enero de 2010, en el que se ofrecía la misma información a todos los Estados miembros de la OACI.

A raíz del incidente del 25 de diciembre, la OACI participó en una serie de conferencias aeronáuticas regionales a nivel ministerial que se celebraron en Abu Dhabi, Abuja, Ciudad de México y Tokio. En las conferencias se puso atención especial a cuestiones clave de seguridad de la aviación, como son la recopilación e intercambio de información, la tecnología de seguridad de la aviación, las normas internacionales y la asistencia en materia de seguridad de la aviación. Cada conferencia emitió una declaración sobre dicha seguridad, confirmando el compromiso de combatir el terrorismo, poniendo atención particular en contrarrestar las amenazas que enfrenta la aviación civil.

El Consejo aprobó una amplia estrategia de seguridad de la aviación para los próximos dos trienios, que se presentará ante el 37º período de sesiones de la Asamblea. Como parte de la estrategia para mejorar dicha seguridad en el período de 2011-2016, se reconoce la necesidad de prevenir las posibles amenazas que enfrenta la aviación civil por medio, en parte, de la cooperación internacional. Basándose en siete áreas estratégicas centrales, la Estrategia

global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) pone énfasis en la necesidad de proporcionar a los Estados asistencia efectiva para que resuelvan las deficiencias de seguridad de la aviación. En el marco de la nueva estrategia, se atribuye mayor importancia a las iniciativas de creación de capacidades dirigidas a resolver en forma sostenida los problemas de seguridad de la aviación.

La 21ª reunión del Grupo de expertos AVSEC se celebró en la Sede de la OACI del 22 al 26 de marzo de 2010. El grupo de expertos consideró el ambiente de amenaza y riesgo a la luz del intento de sabotaje del 25 de diciembre de 2009 y formuló varias recomendaciones. Las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad* se actualizaron y reforzaron y se tiene previsto empezar a aplicarlas en 2011, después de consultar formalmente con los Estados miembros y obtener la aprobación del Consejo. Luego de concluir que prevalece la preocupación por la amenaza que representan los explosivos líquidos, el Grupo de expertos AVSEC recomendó que el Grupo de estudio de la Secretaría prepare textos de orientación sobre la aplicación de tecnologías de inspección para detectar sustancias peligrosas en líquidos, aerosoles y geles (LAG). El uso de dichas tecnologías permitiría eliminar las actuales restricciones que se aplican al transporte de LAG en el equipaje de mano.

En relación con la seguridad de los documentos de viaje, el plazo para que los Estados expidan pasaportes de lectura mecánica (PLM), de acuerdo con las especificaciones de la OACI, fue el 1 de abril de 2010. Más de 170 Estados cumplieron el plazo y se espera que otros 12 Estados expidan PLM según las normas de la OACI para finales de 2010. En el marco del Programa de documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), la OACI sigue asistiendo a los Estados en la implantación de los PLM o de los sistemas de expedición de pasaportes electrónicos, de solicitárselo.

Desde su establecimiento en marzo de 2007, el número de participantes en el directorio de claves públicas (DCP) de la OACI ha aumentado a 18 Estados miembros. Se espera que se integren más Estados en virtud de la decisión de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) de hacer un llamamiento a los Estados participantes para que consideren la posibilidad de formar parte del DCP de la OACI. El seminario práctico de la OSCE, celebrado en Viena del 27 al 28 de mayo de 2010, se centró en el DCP de la OACI para crear conciencia al respecto, facilitar la participación en el mismo y promover su uso entre los Estados participantes. La Junta del DCP está integrada por 15 miembros: Alemania, Australia, Canadá, China, Estados Unidos, Francia, India, Japón, Kazajstán, Nigeria, Nueva Zelandia, Reino Unido, República de Corea, Singapur y Suiza.

En la sexta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación, celebrada en la Sede de la OACI del 10 al 14 de mayo de 2010, se recomendó la introducción de una norma nueva en el Anexo 9 — *Facilitación*, por medio de la cual se obliga a todos los Estados a observar los requisitos reconocidos internacionalmente para transmitir datos de información anticipada sobre los pasajeros (API). El Grupo de expertos sobre facilitación también acordó un conjunto nuevo de directrices para el intercambio de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) que

servirá para ayudar a los Estados a implantar sus programas nacionales de PNR. También convino en iniciar, con carácter de urgente, la labor relativa a la elaboración de directrices nuevas sobre programas avanzados de intercambio de datos, en coordinación con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Durante el primer semestre del año se realizaron 16 auditorías de la seguridad de la aviación de segundo ciclo en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), lo cual elevó el número de auditorías concluidas a un total de 71 desde enero de 2008, cuando se inició el segundo ciclo. En mayo, se realizó un curso de instrucción y certificación de auditores USAP en la Región Asia y Pacífico.

En su 189º período de sesiones, el Consejo aprobó una definición del concepto de “problemas significativos de seguridad de la aviación” (SSeC), así como el mecanismo conexo para resolver dichos SSeC en forma oportuna, además del calendario establecido para la preparación de los informes de las auditorías de la seguridad de la aviación y de los planes de medidas correctivas. Ulteriormente, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del modelo de Memorando de acuerdo entre la OACI y los Estados auditados, a fin de tener en cuenta el nuevo mecanismo.

La OACI sigue realizando diferentes actividades de instrucción en el marco de su Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD)-Seguridad de la aviación, que abarcan la preparación de conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP). Durante el primer semestre de 2010, se examinaron dos cursos de instrucción (*Básico e Instructores*) y se actualizaron otros dos ASTP (*Manejo de crisis y Ejercicios*) que ahora están disponibles en inglés; su traducción a otros idiomas de la OACI está en curso. También sigue supervisándose la calidad de la instrucción disponible en la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y se concluyó a principios de 2010 la evaluación de dos centros. Si bien los patrones de instrucción de la red ASTC son satisfactorios, se están introduciendo procesos de mejora continua para garantizar que se conserve la calidad. Los Estados miembros siguen utilizando la red ASTC para cubrir sus necesidades de instrucción en materia de seguridad de la aviación. En el primer semestre de 2010, la OACI llevó a cabo 20 cursos y seminarios prácticos.

Cinco Estados recibieron asistencia directa con el fin de cumplir mejor las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación* y el Anexo 17 — *Seguridad*.

En mayo, se realizó en Puerto España un Seminario regional para Norteamérica, Centroamérica, el Caribe y Sudamérica (NACC/SAM). Los objetivos de este seminario fueron promover el desarrollo sostenible de la seguridad de la aviación y alentar el intercambio de puntos de vista sobre los acontecimientos ocurridos en la región, así como la cooperación interregional entre los Estados. El resultado de este seminario se presentó a los participantes de la reunión del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC/FAL/RG) para NACC/SAM.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, 15 nacionales y uno regional, que ayudaron a las administraciones de aviación civil y a los aeropuertos internacionales a mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. Los principales logros durante el período comprendieron:

- evaluación de la seguridad aeroportuaria en un país en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM); y
- adquisición de sistemas de seguridad aeroportuaria para dos países en la Región CAR/SAM.

OBJETIVO ESTRATÉGICO C: PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La aviación y la protección del medio ambiente

La octava reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/8) se celebró del 1 al 12 de febrero. A la reunión asistieron 184 participantes designados por 22 Estados miembros y 13 organizaciones internacionales.

En la reunión se analizaron varias alternativas para reducir y limitar el impacto ambiental de la aviación. Se prepararon normas, políticas y textos de orientación sobre medidas para abordar la cuestión relativa al ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores, así como a las mejoras tecnológicas; procedimientos operacionales; la organización apropiada del tránsito aéreo; la planificación correcta de los aeropuertos y la utilización de los terrenos; y el uso de opciones basadas en criterios de mercado.

La CAEP/8 formuló 19 recomendaciones, dos de las cuales se referían a las enmiendas del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II. De las 17 recomendaciones restantes, 13 tenían que ver con la publicación de documentos de la OACI o la publicación de información en el sitio web público de la Organización, dos se referían a la aceptación del trabajo técnico y otras dos a la labor futura del CAEP. Los 13 documentos y otra información que se facilitarán a los Estados y al público comprenden valiosos estudios e importantes textos de orientación en el campo del ruido y las emisiones de las aeronaves.

Las enmiendas propuestas del Anexo 16, Volumen I, fueron exhaustivas y de naturaleza técnica, y estaban destinadas a actualizar y mejorar los procedimientos de certificación. Las enmiendas propuestas del Anexo 16, Volumen II, comprendían, entre otros ajustes técnicos, una nueva norma sobre NO_x (la norma relativa a los NO_x de la CAEP/8), que entrará en vigor el 31 de diciembre de 2013 y que ha de mejorar hasta un 15% la norma actual de la

CAEP/6, así como la fecha límite del 31 de diciembre de 2012, en que dejarán de producirse motores que no cumplan la norma sobre NO_x de la CAEP/6.

En la CAEP/8 se examinó una evaluación actualizada del impacto presente y futuro del ruido de las aeronaves y de las emisiones de sus motores, y las interrelaciones entre el ruido de las aeronaves, las emisiones que repercuten en la calidad del aire local y las emisiones que afectan el clima mundial. Se evaluaron casos para el año de referencia 2006 y para los años futuros 2016, 2026 y 2036. En el análisis de consumo de combustible para todo el vuelo también se consideró el año 2050. Las evaluaciones se basaron en un pronóstico no restringido y no se tuvieron en cuenta los efectos de los combustibles alternativos. En términos absolutos, se espera un aumento respecto a la población mundial total expuesta al ruido de las aeronaves, las emisiones mundiales totales de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y las emisiones mundiales totales de las aeronaves que repercuten en el cambio climático. Sin embargo, se prevé que la huella del ruido y de las emisiones de la aviación ha de aumentar a un ritmo inferior a la demanda de viajes aéreos y teniendo en cuenta vuelo por vuelo. Se espera que a lo largo de ese plazo se mejore la eficiencia.

La CAEP/8 acordó un conjunto de prioridades para realizar su trabajo en los próximos tres años. Las más importantes de estas actividades consisten en establecer una norma sobre las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de las aeronaves, trabajar en relación con los requisitos de certificación relativos a una norma sobre partículas y evaluar las posibilidades de aumentar la rigurosidad de la norma sobre el ruido de las aeronaves.

El Consejo examinó las enmiendas propuestas de la CAEP/8 relativas al Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volúmenes I y II. En junio de 2010, se envió una comunicación sobre las enmiendas propuestas para recabar los comentarios de los Estados y las organizaciones internacionales. De aceptarse dichas propuestas, la adopción de las nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) está prevista para noviembre de 2011.

Coloquio sobre medio ambiente

La OACI celebró su tercer Coloquio sobre medio ambiente en Montreal, del 11 al 14 de mayo de 2010. El objetivo del coloquio era proporcionar la información más actualizada para sentar las bases de las deliberaciones y decisiones de alto nivel que tendrán lugar en el próximo 37º período de sesiones de la Asamblea. Se organizó una sesión informativa para el primer día, con la finalidad de que los participantes se familiaricen con el vocabulario y los conceptos que se utilizan en la descripción, medición, reglamentación y gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación. En el coloquio se trataron las últimas novedades relativas a la evaluación de las emisiones de la aviación y se pusieron de relieve varias soluciones para resolver el problema de los impactos consiguientes en el medio ambiente. Asimismo, el coloquio se centró en los acontecimientos fundamentales conexos que tuvieron lugar a raíz de la

Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI, la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos de la OACI, la 15ª Conferencia de las Partes (COP/15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la CAEP/8. En el coloquio hubo amplia participación regional de representantes de Estados miembros de la OACI, organizaciones internacionales, las industrias aeronáuticas, y las instituciones académicas y de investigación.

Cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas

Se presentó una declaración sobre el trabajo permanente de la OACI en el campo de las emisiones de los motores de las aeronaves ante el 32º período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC. Un representante de la OACI participó en la 10ª reunión del Grupo de trabajo especial sobre la cooperación a largo plazo (AWG-LCA) de la CMNUCC, celebrada del 31 de mayo al 9 de junio de 2010.

La OACI participó en la labor del Grupo de gestión ambiental (EMG) de las Naciones Unidas y también asistió a sus dos reuniones de febrero y mayo de 2010.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, 16 nacionales y uno regional, relacionados con la protección del medio ambiente. Los principales logros durante el período comprendieron:

- realización de un seminario internacional sobre protección del medio ambiente e infraestructura aeroportuaria y aeronáutica que contó con la participación de 17 países de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM).

OBJETIVO ESTRATÉGICO D: EFICIENCIA

Espectro electromagnético aeronáutico

En 2010 continuaron los preparativos para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2012 (CMR-12) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Estas actividades incluyeron lo siguiente: seminarios prácticos preparatorios para los encargados de la gestión de la frecuencia aeronáutica, celebrados en las Oficinas regionales de la OACI y en conjunción con reuniones regulares del Grupo de trabajo F (Frecuencias) del Grupo de expertos sobre comunicaciones aeronáuticas (ACP); la participación en la labor preparatoria fundamental para la CMR-12 se encuentra en curso en el Sector de Radiocomunicaciones (UIT-R) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT);

y la participación, en la medida de lo posible, en las reuniones de preparación para la CMR-12 de las organizaciones regionales de telecomunicaciones. En la CMR-12 se abordarán varias cuestiones de importancia vital para la aviación civil, incluida la protección de los sistemas de radiocomunicación y radionavegación aeronáuticos, esenciales para un transporte aéreo seguro, eficiente y eficaz en relación con los costos. Otras cuestiones que revisten particular interés son el acceso satisfactorio al espectro para el servicio móvil aeronáutico (en ruta), las medidas de reglamentación para facilitar la introducción de nuevos sistemas del servicio móvil aeronáutico (en ruta), y las necesidades en materia de espectro para los sistemas de vehículos aéreos no tripulados.

La OACI estuvo representada en la tercera reunión del Grupo de preparación de la Conferencia de la Telecomunidad de Asia y el Pacífico (APT) para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2012 (CMR-12) y en las reuniones de preparación de la Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones (CEPT) y de la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL) (la Compañía de Migración VoIP).

Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos

La tercera Conferencia de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN/2010) se celebró en Bahía de Montego del 28 de junio al 2 de julio y fue patrocinada por el Gobierno de Jamaica y la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica. A ella asistieron 195 delegados de 39 Estados y territorios de todas las regiones y dos organizaciones regionales.

La ICAN se concibió para ofrecer a los Estados un lugar central de reunión a fin de llevar a cabo negociaciones o consultas sobre servicios aéreos con sus socios. La ICAN/2010 aprovechó los éxitos alcanzados en el primero y el segundo de los eventos organizados por la OACI en Dubai y Estambul en 2008 y 2009, respectivamente. Al permitir que cada uno de los Estados participantes llevara a cabo negociaciones múltiples en un mismo lugar, la conferencia mejoró notablemente la eficiencia del proceso de negociación. En los cuatro días que duró la ICAN/2010, se efectuaron más de 200 reuniones bilaterales oficiales y oficiosas, lo que se tradujo en la concertación de más de 60 acuerdos y arreglos que comprendieron acuerdos sobre “cielos abiertos”. La conferencia también sirvió de foro, en su sesión de seminario, para que los participantes conocieran la orientación pertinente de la OACI e intercambiaran información y opiniones sobre tendencias y temas de actualidad en materia de liberalización. Los delegados expresaron su apoyo decidido para que la OACI siga realizando este tipo de eventos.

Por primera vez, se organizó antes de la conferencia un seminario práctico sobre habilidades de negociación en respuesta al interés que los participantes de la ICAN mostraron por dicha instrucción. A dicho seminario asistieron más de 50 personas, muchas de las cuales lo consideraron de utilidad y ayuda para su trabajo.

Seminarios prácticos y cursos de instrucción sobre las políticas de la OACI relativas a los derechos y los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

Se realizaron dos seminarios prácticos en Dakar y Nairobi, en febrero y marzo de 2010, respectivamente, para dar seguimiento al Simposio regional para los Estados africanos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea organizado por la OACI/Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) (Kampala, 17-19 de agosto de 2009). Además, se impartieron dos cursos, en marzo y junio de 2010, bajo el programa conjunto sobre instrucción en derechos aeroportuarios de la OACI/Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) [curso opcional del Programa de acreditación profesional en gestión aeroportuaria (AMPAP) de la OACI/ACI].

Comunicación sobre el financiamiento de las funciones de vigilancia

El 2 de marzo de 2010, se envió una comunicación a los Estados para realizar una encuesta acerca de las prácticas que éstos aplican para financiar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la vigilancia económica a escalas nacional y regional.

Comunicación relativa a la aplicación de las recomendaciones adoptadas por la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS – septiembre de 2008)

El 30 de mayo de 2010 se envió una comunicación a los Estados para recabar comentarios acerca de su situación en cuanto a la aplicación de las recomendaciones adoptadas por la CEANS.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, 58 nacionales y 12 regionales, que contribuyeron a mejorar aún más la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo. Los principales logros durante el período comprendieron:

- examen del diseño detallado de un aeropuerto internacional en un país de la Región África-Océano Índico (AFI);
- elaboración de una solicitud de propuesta (RFP) para la construcción de una plataforma y sus calles de rodaje en un país de la Región AFI;
- estudio sobre superficies limitadoras de obstáculos (OLS) para un aeropuerto internacional de la Región AFI;
- inspección y revisión general de una aeronave utilizada para misiones de búsqueda y salvamento en un país en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM);

- adquisición e instalación de 28 estaciones terminales de apertura muy pequeña (VSAT) en un país de la Región CAR/SAM;
- inicio de la segunda fase de implantación de ocho sistemas radar en un país de la región CAR/SAM;
- elaboración de planes generales de aeropuertos para dos nuevos aeropuertos en un país de la Región CAR/SAM;
- elaboración de un documento de proyecto sobre sistemas de navegación basada en la performance para su implantación en la Región CAR/SAM;
- operación y gestión del organismo regional de vigilancia de Oriente Medio (MID RMA) con la participación de diez países; y
- elaboración de planes de acción para el suministro de instalaciones y servicios de meteorología aeronáutica para ocho Estados de la Región Asia y Pacífico (APAC).

OBJETIVO ESTRATÉGICO E: CONTINUIDAD

Planes de preparación para mitigar el riesgo de pandemia

La OACI continuó elaborando el proyecto conjunto de la Dirección de aeronavegación/Dirección de cooperación técnica (ANB/TCB) titulado Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA). Se recibió una subvención del Fondo central de las Naciones Unidas para la acción contra la gripe, destinada a la iniciación del proyecto en Oriente medio, con lo cual se eleva a cuatro el número de regiones participantes en el proyecto (Asia/Pacífico, África, las Américas y Oriente Medio). Adicionalmente, la OACI estuvo representada en varias reuniones de planificación y examen de la preparación, organizadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), ya sea en la sede de la OMS, o bien organizadas por las oficinas regionales de la OMS, en Burkina Faso, Ecuador y Filipinas.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, 43 nacionales y 10 regionales, que brindaron apoyo a la continuidad de las operaciones aéreas en los países y regiones en cuestión. Los principales logros durante el período comprendieron:

- evaluación de un Centro TRAINAIR en la Región África-Océano Índico (AFI) previo a su integración en la red TRAINAIR;

- asistencia a seis Estados en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) en cuanto al fortalecimiento y modernización de sus administraciones de aviación civil, incluida la transición del control militar al civil;
- adopción de la metodología TRAINAIR en el Centro de instrucción de un país de la Región CAR/SAM;
- adquisición e instalación de instrumentos de aeronave, aviónica y equipos electrónicos de vuelo para un país en la Región CAR/SAM;
- fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil de dos países de las Regiones Europa (EUR) y Oriente Medio (MID);
- elaboración de manuales de explotador y de navegación basada en la performance (PBN) para dos Estados de la Región Asia y Pacífico (APAC); y
- realización de un seminario teórico/práctico sobre el tema de la planificación de la continuidad de las actividades aeronáuticas, para los Estados de la Región APAC.

OBJETIVO ESTRATÉGICO F: IMPERIO DE LA LEY

Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

La Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional celebró su primera reunión en Pretoria, del 25 al 27 de enero de 2010, y su segunda reunión en Londres, del 21 al 23 de junio de 2010.

Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales

En relación con el 34º período de sesiones del Comité Jurídico, se celebrará una conferencia diplomática en Beijing del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, con el fin de enmendar el Convenio de La Haya de 1970 contra secuestros y el Convenio de Montreal de 1971 contra otros actos de interferencia ilícita. Además, el Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados se reactivará a finales de 2010 para considerar las cuestiones nuevas que se relacionan con este tema.

Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

En nombre del Consejo, en su carácter de Autoridad supervisora del Registro internacional, la Secretaría continuó siguiendo de cerca las operaciones del

Registro para asegurarse de que funciona eficientemente y de conformidad con el Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001. Como resultado de la decisión que tomó el Consejo en octubre de 2009, durante su 188º período de sesiones, de renovar el nombramiento del Registrador por un segundo término de cinco años a partir del 1 de marzo de 2011, la Secretaría inició en el primer semestre de 2010 el trabajo relativo al nuevo contrato.

Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis

La Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) participó en una reunión del Grupo asesor de autoridades nacionales (AGNA) que se celebró en la sede de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en Colonia, Alemania, en junio de 2010.

Grupo de trabajo sobre gobernanza (WGOG)

En enero, durante el 189º período de sesiones del Consejo, el Grupo de trabajo sobre gobernanza (políticas), cuyas funciones a nivel de la Secretaría están a cargo de la LEB, presentó dos informes al Consejo:

- La actualización del *Repertorio-Guía del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 8900) (C-WP/13344; C-DEC 189/1). Teniendo en cuenta el gran interés que volvió a expresar el WGOG respecto del proyecto de la Secretaría para crear un nuevo repertorio de decisiones importantes de la Asamblea, el Consejo y los órganos subordinados, relacionadas con las disposiciones del Convenio, el Consejo esperaba recibir, en su debido momento, un informe del Secretario General comunicando cuáles son las posibles fuentes de financiamiento.
- Categorización de las reuniones de la OACI (C-WP/13344; C-DEC 189/10). El Consejo pidió que las comunicaciones a los Estados precisen más la finalidad y el alcance de las reuniones, los reglamentos y directrices que se aplican, el nivel de acreditación y los resultados previstos. El Consejo también pidió que, en la medida de lo posible, se designen con nombres comunes las mismas categorías de reuniones.

Subgrupo en materia de observadores del Grupo de trabajo sobre eficiencia (WGOE)

El subgrupo, que recibe el apoyo de la LEB, celebró reuniones en enero, marzo y abril para analizar el estatus de los observadores en el Consejo procedentes de organizaciones internacionales y otros órganos. Presentó informes al WGOE sobre tres posibles líneas de acción, subrayando la importancia de que se apliquen plenamente los reglamentos correspondientes del Consejo.

Solución de controversias

La LEB ayudó al Presidente del Consejo y al Secretario General en sus actividades para alentar o facilitar las negociaciones entre los Estados en los casos en los que surgieron controversias.

Proyectos y actividades de cooperación técnica

Durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010, hubo proyectos activos de cooperación técnica, cinco nacionales y siete regionales, que brindaron apoyo a las actividades relacionadas con el derecho aeronáutico internacional. Los principales logros durante el período comprendieron:

- elaboración de una legislación básica de aviación civil para los Estados de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC);
- elaboración de un conjunto de reglamentos nacionales de aviación civil para un país de la Región África-Océano Índico (AFI);
- evaluaciones del marco de reglamentación de aviación civil de un Estado de la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM); y
- examen de los reglamentos y procedimientos para las Direcciones de la Administración de Aviación Civil (CAA) de un Estado de la Región Asia y Pacífico (APAC).

ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS

Recursos Humanos

A fines de junio de 2010, la plantilla de la Organización contaba con 574 puestos, de los cuales 268 correspondían a las categorías profesional y superior, y 306 a la categoría de servicios generales.

La representación general de la mujer en la Secretaría continuó aumentando en forma constante. En los grados superiores, la representación de la mujer se mantuvo en el 60% por lo que respecta a los puestos de grado D-2, y aumentó el 23% por lo que respecta a los puestos de grado D-1. Mediante una comunicación (E 2/2.15-10/40), se buscó el apoyo de los Estados miembros en el sentido de alentar a candidatas calificadas a presentar su candidatura para ocupar puestos en la OACI, así como en relación con el nombramiento de mujeres en calidad de Representantes en la Asamblea, en el Consejo y en otras reuniones u órganos de la Organización. Como parte de los esfuerzos de la Organización en materia de divulgación, cinco mujeres calificadas recibieron la Beca de instrucción para las mujeres en la aviación internacional, de la OACI. Las mismas han de finalizar su capacitación durante el período estival de 2010, en las Direcciones de navegación aérea y de transporte aéreo.

Durante el primer semestre de 2010, con la asistencia del Comité de recursos humanos (HRC) y de representantes del personal, se finalizó un examen exhaustivo del Código de servicio de la OACI y el resultado del mismo se presentará al Consejo en septiembre de 2010. Los principales ámbitos en los que se recomienda efectuar modificaciones son la contratación, los arreglos contractuales, la ética, el desarrollo del personal y la administración de justicia.

Mediante varias reformas de gestión y mejoras tecnológicas en curso, se siguió procurando realizar economías generales relacionadas con la eficiencia. Se siguió trabajando en torno a la elaboración e implantación del módulo de recursos humanos para apoyar la gestión de datos relativos a puestos y personal. Los mecanismos de evaluación y examen del Sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (PACE), en línea, fueron examinados nuevamente y se identificaron los ámbitos que puedan mejorarse, a los efectos de su ejecución en 2011. También se inició la labor relativa al diseño y la configuración de un sistema de contratación en línea.

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

Se calcula que, al 30 de junio de 2010, el total del Programa de cooperación técnica ejecutado por la OACI se elevará a 72,6 millones USD. En el marco de varios arreglos de fondos fiduciarios, la Dirección de cooperación técnica ejecuta actualmente 126 proyectos en 133 países, y desde el punto de vista de las operaciones se finalizaron 7 proyectos durante el período del 1 de enero al 30 de junio de 2010. Se prevé la ejecución de un programa total de 187,0 millones USD en 2010.

Implantación del Programa de cooperación técnica por región (en millones de USD)

Región	2009	Al 30 de junio de 2010
África	13,2	3,9
Las Américas	78,0	51,6
Asia y Pacífico	20,6	8,0
Europa y Oriente Medio	17,5	9,1
Total	129,3	72,6

Proyectos de cooperación técnica de gran envergadura

Los proyectos de cooperación técnica de gran envergadura y las revisiones de gran envergadura a proyectos en curso, que se aprobaron en el primer semestre de 2010, comprenden lo siguiente:

- Arabia Saudita (Autoridad General de Aviación Civil);
- Argentina (Establecimiento de una nueva Administración Nacional de Aviación Civil);
- Ecuador (Fortalecimiento de la aviación civil);
- Filipinas [Sistema de aterrizaje por instrumentos/Equipo radiotele-métrico (ILS/DME)];
- Gabón [Asistencia para mejorar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de la Agencia nacional de aviación civil (ANAC)];
- Haití (Reconstrucción de Haití después del terremoto de 2010, modernización y fortalecimiento del Aeropuerto internacional Toussaint Louverture en Port-au-Prince);
- Namibia [Asistencia para mejorar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación de la Dirección de Aviación Civil (DCA)];
- Pakistán [Adquisición de sistemas de aterrizaje por instrumentos/Equipo radiotele-métrico (ILS/DME); radiofaro omnidireccional VHF Doppler/Equipo radiotele-métrico (DVOR/DME); y, vehículos de salvamento y extinción de incendios en aeronaves];
- Panamá (Fortalecimiento del Aeropuerto Internacional Tocumen);
- Somalia (Autoridad encargada de la aviación civil en Somalia/suministro de servicios de navegación aérea en la FIR Mogadishu);
- Uruguay [Fortalecimiento institucional de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)];
- Estados miembros de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) [Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP-CEMAC)]; y
- Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) [Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP-UEMAO)].

Contratación de expertos

El total de expertos sobre el terreno y consultores internacionales contratados al 30 de junio de 2010 fue de 186, adicionalmente a los 1 084 miembros nacionales del personal de proyectos, alcanzándose un total de 1 409 funcionarios en servicio, entre ellos 139 expertos sobre el terreno y consultores internacionales que ya se encontraban sobre el terreno prestando servicio en proyectos en curso.

Instrucción en aviación civil

Durante el primer semestre de 2010, se otorgaron 149 becas por una duración total de 139,0 meses de trabajo, comprendidas 109 becas en el marco de un Memorando de acuerdo firmado por la OACI con la República de Corea, Singapur y Tailandia, a fin de que la instrucción fuera financiada por estos países y administrada por la OACI.

Además, los programas de instrucción en el país, a cargo de instructores contratados en el marco de proyectos de cooperación técnica, ofrecieron instrucción a 1 245 miembros del personal de las administraciones de aviación civil, y 201 miembros del personal fueron capacitados por los proveedores como parte del componente de adquisiciones de los proyectos de cooperación técnica.

Equipo y subcontratos

Se emitieron 225 pedidos y subcontratos y el total de los gastos relativos a adquisiciones se elevó a 44,5 millones USD.

Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC)

Al 30 de junio de 2010, los ingresos previstos del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) se elevaban a 4,1 millones USD y los gastos a 4,6 millones USD, con lo cual el déficit previsto de los ingresos con respecto a los gastos es de 0,5 millones USD.

Repercusiones del Programa de cooperación técnica en el logro de los Objetivos estratégicos de la OACI

Los proyectos de cooperación técnica generalmente comprenden diversos objetivos y las correspondientes actividades que pueden influir en el logro de uno o más Objetivos estratégicos de la OACI. La asignación de un objetivo de proyecto a un Objetivo estratégico de la OACI específico depende de la naturaleza de las actividades del proyecto; por ende, el total de los recursos de los proyectos se asignan en consecuencia para los fines de rendición de informes. En el Informe suplementario sólo se notifican los logros principales.

ESTADOS FINANCIEROS

El Consejo examinó detalladamente las previsiones del Presupuesto del Secretario General para 2011, 2012 y 2013 y el informe del Comité de Finanzas al respecto. El Consejo ha presentado, para que la Asamblea lo considere, un proyecto de Presupuesto de la Organización para el trienio por un total de \$273,1 millones CAD (A37-WP/43, AD/2), como sigue:

2011: 87 594 000 CAD
2012: 90 244 000 CAD
2013: 94 681 000 CAD

El Consejo aprobó el informe sobre el Fondo de capital circulante contenido en la nota A37-WP/48, AD/5, que recomienda mantenerlo en 6,0 millones USD y establece que se otorgue autoridad al Consejo para seguir la marcha de la situación financiera periódicamente durante el trienio y para aprobar un aumento hasta un máximo de 8,0 millones USD, siempre y cuando surja una necesidad urgente.

El Secretario General preparó proyectos de escalas de cuotas para 2011, 2012 y 2013, de conformidad con lo previsto en la Resolución A36-31 de la Asamblea. Estos proyectos se presentan a la Asamblea en la nota A37-WP/42, AD/1.

Al 30 de junio de 2010, se había suspendido el derecho de voto de 21 Estados contratantes, de conformidad con la Resolución A36-33 de la Asamblea. Sus cuotas pendientes, excluyendo las cuotas de 2010, sumaban 7,4 millones CAD.

El Secretario General informó a los altos funcionarios de estos Estados contratantes sobre las cantidades que deberían abonar, antes del 37º período de sesiones de la Asamblea, para que se les restableciera su derecho de voto. La posibilidad de concertar acuerdos con el Consejo para liquidar cuotas pendientes mediante pagos anuales se señaló a la atención de los Estados con cuotas pendientes desde hace largo tiempo, que aún no los han concertado.

La situación relativa a los Estados en mora se describe en la nota A37-WP/62, EX/17, AD/16. La información se actualizará inmediatamente antes de la inauguración de la Asamblea.

Las cuotas correspondientes al ejercicio de 2010 ascienden a 77,0 millones CAD. Las contribuciones del ejercicio en curso que se habían recibido al 30 de junio de 2010 se elevaban a 43,6 millones CAD, o sea el 56,6% de la suma total adeudada al 1 de enero de 2010.

El Auditor externo (*Cour des comptes* de Francia) llevó a cabo la auditoría de las cuentas de la Organización correspondientes a 2009. Los estados financieros de 2009 se presentan a la Asamblea en la nota A37-WP/55, AD/12 y en el Doc 9942.