

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 28: Iniciativa *Ningún país se queda atrás*****SUBOFICINA REGIONAL EN EL PACÍFICO**

(Nota presentada por Samoa, Tonga, Vanuatu, Papua Nueva Guinea, Kiribati, Singapur, Nueva Zelandia)

RESUMEN

La diversidad de la Región Asia Pacífico (APAC) da origen a importantes retos para cada Estado en cuanto a la implantación del conjunto completo de Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que abarcan la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la seguridad de la aviación. Estos retos son de máxima evidencia en los Estados con recursos limitados, como es el caso de los Estados insulares del Pacífico. Se propone que la OACI colabore con los Estados del Pacífico para considerar las ventajas de establecer una suboficina regional emplazada en el Pacífico, a efectos de brindar apoyo más directo a los Estados insulares de la región.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los retos enfrentados por los pequeños Estados de la Región Asia Pacífico en la implantación del conjunto completo de normas y métodos recomendados de la OACI que abarcan la seguridad operacional de la aviación, la navegación aérea y la seguridad de la aviación;
- b) tomar nota de que estos retos son de máxima evidencia en los Estados insulares del Pacífico con limitados recursos especializados en aviación y financieros; y
- c) recomendar que la OACI, en estrecha colaboración con los Estados del Pacífico, examine la viabilidad y considere emprender mayores análisis de las ventajas de establecer una suboficina regional para el Pacífico.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Un estudio de viabilidad, como se indica en el apartado c) del resumen, tendrá repercusiones financieras para la OACI.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Región Asia Pacífico (APAC) de la OACI está acreditada ante 38 Estados contratantes y abarca 50 regiones de información de vuelo (FIR), constituyendo el mayor espacio aéreo de cualquier región de la OACI. La Oficina regional APAC está emplazada en Bangkok, y una Suboficina regional se ha emplazado en Beijing.

1.2 La Región APAC es extremadamente diversa en sus diferentes niveles de desarrollo del sistema de navegación aérea y aplicación de las disposiciones de seguridad de la aviación. Esto, conjuntamente con un continuo y fuerte crecimiento del tráfico aéreo en toda la región plantea retos considerables. El logro de un transporte aéreo seguro y protegido a través de toda la APAC exige un fuerte compromiso con respecto a las iniciativas de la OACI y la estrecha colaboración entre los Estados y la industria de la aviación, para construir integridad y capacidad dentro de la Región APAC.

1.3 En 2014, la OACI introdujo su iniciativa “Ningún país se queda atrás”, dirigida a asegurar que la aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la Organización presenta una mejor armonización en todo el mundo de modo que *todos* los Estados tengan acceso a las considerables ventajas socioeconómicas de un transporte aéreo seguro y fiable. En ese momento, la OACI también resolvió que debería proporcionar asistencia más directa a los Estados en desarrollo mediante una más activa función de coordinación entre los Estados y ayudando a generar la voluntad política necesaria para que dichos Estados aunen sus recursos y construyan la capacidad necesaria.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados de APAC están enfrentando retos considerables en cuanto a la reglamentación del transporte aéreo a medida que ese sector continúa creciendo. Estos comprenden:

2.1.1 Considerable crecimiento del transporte aéreo¹:

- a) el tráfico internacional hacia, desde y dentro de la Región APAC representó el 42% del total internacional de pasajeros-kilómetros de pago;
- b) los transportistas de la Región APAC transportaron el 33% del total mundial de pasajeros – el mayor volumen entre todas las regiones de la OACI (1,1 billones de pasajeros, representando un 8% de aumento en 2013);
- c) los transportistas de la Región APAC registraron un aumento de la demanda del 8,2% frente a 2014 – el mayor aumento regional registrado. La demanda fue estimulada por un incremento del 7,3% en el número de conexiones directas entre aeropuertos; y
- d) las cinco más activas rutas aéreas entre pares de ciudades internacionales y del interior pertenecían todas a la Región APAC;

2.1.2 Falta de armonización de la seguridad de la aviación a través de los Estados de APAC – APAC es la región OACI más diversa con considerables diferencias en la escala, capacidad, protección, seguridad operacional, cumplimiento y volumen de las operaciones de seguridad de la aviación;

2.1.3 Disponibilidad limitada de instituciones de instrucción de calidad y falta de profesionales aeronáuticos – la OACI estima que la Región APAC necesitará 230 000 pilotos para 2030. Esto exigirá que anualmente se capaciten aproximadamente 14 000 pilotos para satisfacer la demanda (la capacidad actual es de unos 5 000);

2.1.4 Preparación para las consecuencias de peligros y desastres naturales – los peligros y desastres naturales resultantes del cambio climático tendrán repercusiones a largo plazo sobre el transporte aéreo hacia, desde y dentro de APAC, en particular los Estados insulares y ribereños, afectando en consecuencia el crecimiento económico de la región.

¹ Cifras proporcionadas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, 2015

2.2 Para enfrentar estos retos, la aplicación completa y coherente de los SARPS de la OACI se hará cada vez más exigente, en particular para los Estados de bajos recursos de la Región APAC. Las actuales discrepancias en materia de aplicación de SARPS en APAC ya es importante. El índice más bajo de “aplicación eficaz” (EI) es de aproximadamente 6%, mientras que el más elevado es de aproximadamente 99%.

2.3 El análisis de los resultados EI en APAC, como se presenta en la Tabla 1 a continuación, indica también que existe una discrepancia en la aplicación de SARPS entre “Estados de Asia” y “Estados del Pacífico”. Más de tres cuartos de los Estados del Pacífico tienen un resultado EI por debajo de la media de la OACI, comparado con menos de la mitad en Asia, y el resultado EI más bajo en el Pacífico es el segundo más bajo de todos los 185 Estados auditados. Esto sugiere que a pesar de los mejores esfuerzos de los grupos de trabajo regionales, la oficina regional de la OACI y los arreglos bilaterales y multilaterales, varios Estados de la región del Pacífico exigen una asistencia más focalizada para no quedar atrás.

Tabla 1: Comparación de resultados de “aplicación eficaz” en APAC

Promedio de auditoría de la seguridad operacional en todos los Estados de la OACI	63%
Promedio en APAC	59%
Promedio en los Estados de Asia ²	68%
Promedio en los Estados del Pacífico ³	43%
Mayor resultado de Asia	99%
Mayor resultado del Pacífico	84%
Menor resultado de Asia	34%
Menor resultado del Pacífico	6%
Resultados de los Estados de Asia por debajo de la media de la OACI	41%
Resultado de los Estados del Pacífico por debajo de la media de la OACI	84%

2.4 Para los Estados de la región con bajos recursos, la aplicación del Enfoque de observación continua (CMA) de la OACI puede no resultar apropiada dado que no tiene en cuenta el entorno normativo menos desarrollado en el que operan. La OACI debería considerar la opción de un enfoque de auditoría modificado para estos Estados, como la concentración en el desarrollo de los

² Los Estados categorizados como de Asia son: Afganistán, Tailandia, Bhután, Camboya, Indonesia, Timor Oriental, Bangladesh, Vietnam, Nepal, Filipinas, Brunei Darussalam, Myanmar, India, Maldivas, República Democrática Popular Lao, República Popular Democrática de Corea, Malasia, Pakistán, China, Sri Lanka, Mongolia, Japón, Singapur y la República de Corea. Afganistán no cuenta con un resultado de auditoría de la seguridad operacional.

³ Los Estados categorizados como del Pacífico son: Islas Cook, Kiribati, Micronesia (Estados Federados de), Palau, Islas Marshall, Nauru, Tonga, Islas Salomón, Samoa, Vanuatu, Papua Nueva Guinea, Fiji, Australia y Nueva Zelandia. Kiribati no cuenta con un resultado de auditoría de la seguridad operacional.

8 elementos críticos en primer lugar. Posteriormente, ello podría informar mejor la focalización de los recursos de apoyo para estos Estados. La viabilidad de este enfoque podría explorarse en un examen posterior a la implantación del CMA, propuesta que es presentada por Australia en este 39º período de sesiones de la Asamblea.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para brindar apoyo adicional a la Región del Pacífico y reconociendo la iniciativa “Ningún país se queda atrás” de la OACI, se propone que la OACI considere las ventajas de establecer una Suboficina regional APAC adicional, emplazada en el Pacífico.

3.2 Quizás sería necesario emprender ulteriores análisis para determinar los costos y beneficios de esta propuesta. Estos análisis deberían incluir entre otros aspectos, los siguientes:

- a) evaluar la relación que la Suboficina tendría con otros foros, oficinas e iniciativas del APAC dirigidas a apoyar a los Estados en la satisfacción de los requisitos de la OACI, como la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación del Pacífico (PASO), el Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación;
- b) determinar el nivel y las fuentes de financiación necesarias (teniendo en cuenta los limitados recursos en el Pacífico);
- c) considerar el emplazamiento apropiado para una suboficina.

3.3 Este análisis debería involucrar una estrecha colaboración con los Estados de la Región del Pacífico para asegurar que los retos y oportunidades que enfrentan son captados con precisión.