



A39-WP/501
P/36
4/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 28

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 28 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.
Se recomienda que la Plenaria adopte las Resoluciones 28/1 y 28/2.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”

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

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

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

Considerando que, en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se establece que los fines y objetivos de la OACI son, entre otros, desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular y económico;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

9. *Alienta* a los Estados miembros a valerse del servicio de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN) y a beneficiarse del mismo, como foro para negociaciones y conclusión de acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos, lo cual contribuye a mejorar la conectividad del transporte aéreo y por ende, al desarrollo del turismo, el comercio, y a las economías nacionales y mundiales.
10. *Exhorta* a todos los Estados miembros y entidades pertinentes que estén en condiciones de proporcionar recursos financieros y técnicos a los Estados que los necesiten, a que les presten asistencia para que puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil mediante el cumplimiento de los SARPS y de sus responsabilidades de supervisión;
11. *Encarga* a la Secretaría General que siga perfeccionando su mecanismo integral y coordinado de aplicación y evaluación para asistir a los Estados en la aplicación de los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI;
12. *Encarga* a la Secretaria General que coordine con los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes la ejecución de actividades de asistencia mediante la creación de alianzas por medio de una red de la OACI para el desarrollo de la aviación;
13. *Encarga* a la Secretaria General que movilice a los Estados y a las entidades financieras para que brinden su apoyo mancomunado al fortalecimiento del sistema mundial de la aviación en lo atinente a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la eficiencia;
14. *Insta* a la industria y a las entidades financieras a desarrollar y presentar a la OACI sus planes de acción en respaldo de la plena aplicación de esta resolución.

— — — — —

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

28.4 El Comité examinó la nota WP/218 Revisión núm. 1, presentada por Fiji, Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu en la que se presentaban las ventajas de establecer una Suboficina regional de la OACI en la Región del Pacífico, a efectos de brindar apoyo más directo a todos los 12 Estados insulares del Pacífico, teniendo en cuenta que existe la Oficina de seguridad operacional de la aviación en el Pacífico (PASO). El Comité apoyó al Consejo considerando la realización de un estudio de factibilidad para el establecimiento de una Suboficina regional en la Región del Pacífico, aunque la Secretaria General señaló que era necesario contar con recursos para llevar a cabo tal estudio, y solicitó el apoyo de los Estados y de instituciones financieras internacionales para proporcionar los recursos financieros y humanos necesarios.

28.5 El Comité tomó nota de la nota de estudio WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea, y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, declarando que las actividades de creación de capacidad, ya sean organizadas por la OACI, los Estados a

título individual, las organizaciones regionales o la industria, desempeñan una función importante para apoyar las actividades de los Estados contratantes a fin de lograr una aplicación efectiva y sostenible de los requisitos internacionales. Se tomó nota de que la Resolución de la Asamblea propuesta en la nota WP/23 abarca las medidas propuestas en la nota WP/105.

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

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

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

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

28.9 El Comité examinó las notas A39-WP/24, presentada por el Consejo, y A39-WP/264, presentada por los Estados Unidos, que contenían propuestas para el establecimiento de un enfoque institucionalizado de la OACI para responder a crisis que permitirían a la Organización mitigar el impacto de desastres en la aviación civil internacional. Las propuestas hacían un llamamiento respecto a la elaboración de un enfoque estratégico para mejorar la capacidad de adaptación de la infraestructura de aviación civil ante desastres, así como un enfoque táctico para crisis específicas de la aviación que podrían afectar la seguridad operacional o la continuidad de la aviación civil internacional. El Comité tomó nota de que la estrategia internacional para la reducción de desastres, incorporada en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030, de las Naciones Unidas, reflejan un cambio importante respecto al énfasis tradicional en la respuesta ante desastres para reducir el desastre y procura promover una cultura de prevención que ya se está desarrollando en la OACI. El Comité destacó que toda respuesta emprendida por la OACI debería estar guiada, de común acuerdo, con el o los Estados afectados, dado que los Estados tienen la responsabilidad general de responder a estos sucesos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconociendo que la reducción del riesgo de desastres constituye una función importante del Sistema de las Naciones Unidas que merece una atención sostenida, y subrayando la necesidad de que la comunidad internacional demuestre la sólida convicción política que hace falta para usar el conocimiento científico y técnico con el fin de reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y los peligros ambientales teniendo en cuenta las necesidades que son propias de los países en desarrollo;

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a reconocer la importante función de la aviación en el contexto de las acciones nacionales de reducción del riesgo de desastres, incluyendo los planes estratégicos para el sector del transporte aéreo;
2. *Insta* a los Estados a tener en cuenta las prioridades en la reducción del riesgo de desastres que se enuncian en el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 al elaborar sus planes estatales de respuesta ante emergencias y en los requisitos que deben reunir los planes de respuesta ante emergencias de los proveedores de servicios para la aviación;

3. *Encarga* al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación;
4. *Encarga* al Consejo que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres en la aviación, dando prioridad a los países menos adelantados, los países menos adelantados que no tienen litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo;
5. *Instruye* a la Secretaría General para que establezca en la OACI un mecanismo de respuesta y asistencia ante situaciones de crisis en coordinación con los Estados afectados y los Estados vecinos;
6. *Instruye* a la Secretaría General para que continúe trabajando en colaboración dentro del Sistema de las Naciones Unidas para que todos los Estados afectados por desastres con pérdidas que amenacen la salud humana y el desarrollo reciban asistencia oportuna, coordinada y de calidad; y
7. *Instruye* a la Secretaría General a que vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y el Plan de acción de las Naciones Unidas sobre la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia.

Política sobre publicaciones de la OACI

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

28.13 El Comité tomó nota de que la OACI continuaba totalmente dedicada a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y a apoyar los esfuerzos para asistir a los Estados en la aplicación en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Algunos Estados expresaron firme apoyo a esta iniciativa; sin embargo el Comité tomó nota también de que la propuesta podría tener repercusiones financieras para el próximo trienio.

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