



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LAS CUESTIONES 29 Y 30

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre las cuestiones 29 y 30 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 29/1 y 29/2.

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

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

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

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

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

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

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

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

Resolución 29/1: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a reconocer las significativas contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible, que se traducen en la estimulación del empleo, el comercio, el turismo y otros ámbitos de desarrollo económico a escala nacional, regional y mundial, así como en la facilitación de la prestación de socorro humanitario y las respuestas en casos de desastre, crisis y emergencias de salud pública;
 2. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, en el ámbito de sus respectivas competencias, a demostrar que la OACI continúa abogando por la aviación concientizando a los Estados miembros, así como las autoridades correspondientes fuera del sector del transporte aéreo, el sistema de las Naciones Unidas, la comunidad de donantes y todas las instancias pertinentes acerca de las contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible y al logro de los ODS;
 3. *Insta* a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la efectiva aplicación de los SARPS y de las políticas y a la vez incorporar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole más prioridad, con el apoyo de sólidos planes estratégicos para el sector y planes maestros de la aviación civil a fin de concretar los ODS;
 4. *Encarga* a la Secretaria General que considere las necesidades especiales y las características de los PMA, PDSL y PEID que se identifican en el marco de las Naciones Unidas en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia dirigidos a mejorar los sistemas de transporte aéreo;
 5. *Encarga* a la Secretaria General que mantenga el seguimiento y análisis, cuando corresponda, de las contribuciones al logro de los ODS mediante la ejecución de los objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;
 6. *Encarga* a la Secretaria General que se asegure de que la OACI participe, cuando corresponda y de acuerdo con sus objetivos estratégicos, en mecanismos apropiados creados para respaldar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, de modo que los Estados miembros reconozcan a la aviación y le den la correspondiente prioridad en sus planes de desarrollo; y
 7. *Pide* a la Secretaria General que refuerce las alianzas existentes y cree otras nuevas con los Estados miembros, la industria de la aviación, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las entidades financieras, los donantes y otras instancias para asistir a los Estados miembros en el mejoramiento de sus sistemas de transporte aéreo con miras a contribuir, por consiguiente, a la consecución de los ODS.
-

Cuestión 30: Movilización de recursos

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

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

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

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

30/1: Movilización de recursos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo y a la Secretaria General, dentro de sus respectivas competencias, que aseguren que la OACI siga actuando como adalid de la aviación creando conciencia entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y la comunidad de donantes sobre los beneficios de movilizar recursos e invertir en el desarrollo sostenible de los sistemas de transporte aéreo de todos los Estados miembros;
2. *Insta* a los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas a que apoyen la ejecución de actividades de asistencia de conformidad con los planes mundiales y regionales de la aviación y las prioridades establecidas por la OACI, evitando al mismo tiempo la duplicación de esfuerzos;
3. *Pide* a la Secretaria General que elabore textos de orientación para ayudar a los Estados a integrar al sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo dándole una prioridad más alta y formular sólidos planes estratégicos de transporte aéreo y planes maestros de aviación civil;
4. *Insta* a los Estados miembros a que obtengan financiación nacional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y los *alienta* a que soliciten la asistencia de la OACI, cuando sea apropiado;

5. *Insta* a los Estados miembros que prestan asistencia oficial para el desarrollo (AOD) a reconocer las importantes contribuciones de la aviación al desarrollo sostenible considerando la conveniencia de comprometer y efectuar desembolsos de fondos para el fortalecimiento del transporte aéreo de los Estados necesitados y *alienta* a la Secretaría General a dar su asistencia para concretar tal empresa;
6. *Insta* a todos los Estados miembros, a la industria, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, los donantes y otras partes interesadas que estén en capacidad de hacerlo a continuar haciendo contribuciones voluntarias a los fondos de la OACI y a asociarse con Estados que lo necesiten, con miras a proporcionar recursos financieros y técnicos para asistir en el desarrollo de sus sistemas de aviación civil, incluidas sus capacidades de supervisión;
7. *Encarga* al Consejo y a la Secretaría General que, en el marco de sus respectivas competencias, sigan impulsando la acción concertada de la OACI con instituciones financieras para que den prioridad o incorporen a la aviación en sus agendas y programas de trabajo a fin de facilitar el acceso de los Estados a fondos o financiación para sus proyectos de desarrollo de la aviación;
8. *Encarga* a la Secretaría General que diseñe estrategias y desarrolle medios para movilizar recursos entre los Estados miembros, el sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones internacionales y regionales, las instituciones financieras, el sector privado y los mecanismos conexos para asistir a los Estados que lo requieran, en especial a los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), a fortalecer sus sistemas de transporte aéreo, cuando corresponda y conforme a la iniciativa NCLB;
9. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las prioridades y oportunidades de la aviación estén debidamente representadas en las iniciativas mundiales y regionales relacionadas con la movilización de recursos para el desarrollo del transporte aéreo; y
10. *Encarga* a la Secretaría General que trabaje con las organizaciones internacionales para que las iniciativas de movilización de recursos de la OACI se armonicen y se integren en marcos de financiación y desarrollo relevantes.