



A39-WP/505
EX/192
3/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 31

El texto adjunto sobre la cuestión 31 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo*Asistencia a los familiares*

31.1 El Comité examinó la nota A39-WP/32, presentada por el Consejo, en la que se proporcionaba un informe sobre la marcha de los trabajos relativos a las medidas adoptadas por la OACI en virtud de la Resolución A38-1 de la Asamblea: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. El Comité, que valoró mucho las iniciativas emprendidas por el Consejo para adoptar un método recomendado relativo al Anexo 9 — *Facilitación* sobre la sanción, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, se mostró de acuerdo con la propuesta de resolución que figura en la nota A39-WP32 con miras a sustituir a la Resolución A38-1.

31.2 El Comité examinó la nota WP/247, presentada por Brasil, en la que se destacaba que la evolución del transporte aéreo, combinada con otros fenómenos sociales, tales como mayor sensibilidad de los consumidores y la instantaneidad de las noticias difundidas por toda clase de medios y redes sociales, había puesto de relieve la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En la nota se reconocía la idoneidad de las disposiciones de la OACI sobre este tema, y se invitaba a la Asamblea a considerar el establecimiento de un foro oficial en el que los Estados pudieran intercambiar experiencias sobre asistencia a los familiares.

31.3 Recordando que el primer SARPS de la OACI en el que se abordaba la sanción, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares se había incluido en el Anexo 9 — *Facilitación* el 25 de febrero de 2016, el Comité convino en invitar al Consejo a considerar la convocatoria de una reunión mundial de la OACI sobre la asistencia a los familiares transcurrido 2019, una vez que los Estados hubieran ganado suficiente experiencia en la materia.

31.4 El Comité examinó la nota A39-WP/137, presentada por España, Italia, Malasia y México, en la que se disponía que la comunidad internacional y los Estados deberían contar con políticas y planificación adecuadas para brindar apoyo a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Al tiempo que reconocía las encomiables iniciativas emprendidas por el Consejo en los últimos años, como la adopción en 2015 de un método recomendado relativo al Anexo 9 — *Facilitación* sobre el establecimiento, por los Estados, de leyes, reglamentos y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, el Comité estuvo de acuerdo en que el sufrimiento experimentado por las víctimas y sus familiares podría atenuarse, además, con la ejecución de planes adecuados de asistencia a los familiares por parte de los explotadores de aeronaves y aeropuertos, según lo recomendado en la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998).

31.5 Luego de ser informado de que las preguntas del protocolo (PQ) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) pertinentes sobre la asistencia a los familiares se habían incluido en la enmienda de las preguntas del protocolo del USOAP (vigente en enero de 2017), el Comité convino en invitar al Consejo a considerar elevar a la categoría de norma el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como a desarrollar un método recomendado sobre la debida ejecución de los planes de asistencia a los familiares por los explotadores de aeronaves y aeropuertos, tras un

examen de los resultados de las auditorías del USOAP al término del próximo trienio. En este sentido, se señaló que se consultaría oportunamente a los grupos de expertos técnicos pertinentes según procediera.

31.6 El Comité examinó la nota A39-WP/270, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVAAF), y convino en que la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998), el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973), así como la introducción del Método recomendado 8.46 en el Anexo 9 — *Facilitación* el 25 de febrero de 2016, había aumentado significativamente el nivel mundial de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Recordando que las PQ pertinentes sobre la asistencia a los familiares se habían incluido en la enmienda de las PQ del USOAP (vigente en enero de 2017), el Comité convino en invitar al Consejo a considerar elevar a la categoría de norma el Método recomendado 8.46 del Anexo 9, tras un examen de los resultados de las auditorías del USOAP al término del próximo trienio y la toma en consideración por los grupos de expertos pertinentes según procediera.

31.7 El Comité acordó asimismo presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 31/xx: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;

Considerando que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas;

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

Recordando la publicación de la *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Cir 285) de la OACI en 2001 y la incorporación, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación al Estado de suceso cuando se produce un accidente; y

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013; y

Tomando nota de la incorporación en 2015 de una nueva disposición en el Anexo 9 para que los Estados sancionen legislación, reglamentación o políticas que favorezcan la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares;

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, considerando el Anexo 9 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998, y en cumplimiento del Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. ~~*Insta* al Consejo a considerar más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados relativos al establecimiento por los Estados de legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y~~

4. *Insta* a los Estados miembros a informar a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;

45. *Insta Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares que se obtenga a través de la CC, considere ~~considerar~~ más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados ~~relativos al establecimiento por los Estados de legislación, reglamentación y/o políticas~~ para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y

5-6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~A32-7A~~.

Enfermedades infecciosas y desinsectación de las aeronaves

31.8 El Comité examinó la nota A39-WP/84, presentada por los Estados Unidos, en la que se hacía hincapié en la necesidad de que la OACI, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS), elaborase orientaciones sobre un enfoque de tres vertientes para controlar la propagación en la aviación internacional de vectores transmisores de la enfermedad. El enfoque de tres vertientes incluía la propuesta de que la OACI colaborase con la OMS en la elaboración de criterios basados en el desempeño para la desinsectación por medios químicos y no químicos y orientaciones específicas sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que permitiera a los Estados determinar si la desinsectación de aeronaves sería necesaria, así como la provisión de un medio eficaz para intercambiar información sobre control de vectores, medidas de desinsectación y la situación en los aeropuertos internacionales. El Comité señaló que la Secretaría llevaba ya realizada una gran labor en relación con los criterios basados en el desempeño y los ensayos de desinsectación por medios no químicos, había elaborado un proyecto preliminar de modelo de evaluación de riesgo que permitiera a los Estados determinar si la desinsectación de aeronaves sería necesaria y había creado un registro de medidas de control de vectores en los aeropuertos en el sitio web de la OACI a fin de facilitar el intercambio de dicha información. El Comité reconoció las ventajas de esta labor y la necesidad de colaborar estrechamente con la OMS, así como la participación mediante el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA).

31.9 A la luz del debate, el Comité acordó presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 33/xx: Criterios basados en el desempeño y textos de orientación sobre desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores

Considerando que los brotes más recientes de enfermedades transmitidas por vectores han dado lugar a que los Estados contratantes impongan requisitos de desinsectación química;

Considerando que la Organización Mundial de la Salud no ha publicado ninguna recomendación sobre métodos no químicos de desinsectación;

Considerando la existencia de pruebas fehacientes de que los productos químicos son cada vez más ineficaces para combatir las enfermedades transmitidas por vectores, habida cuenta del aumento de la resistencia de los insectos a esos productos químicos;

Considerando que la falta de métodos de desinsectación no química recomendados por la Organización Mundial de la Salud hace que los Estados contratantes sigan exigiendo únicamente métodos de desinsectación química;

Considerando que si bien en anteriores Asambleas se ha promovido, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la elaboración de criterios basados en el rendimiento sobre requisitos de desinsectación, se han logrado avances insuficientes al respecto;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que colabore con la Organización Mundial de la Salud para formular:
 - a) criterios basados en el rendimiento para evaluar todos los métodos de desinsectación, en particular la llevada a cabo mediante medios no químicos;
 - b) recomendaciones sobre métodos de desinsectación no química; y
 - c) orientaciones sobre los componentes de un modelo de evaluación de riesgo con base científica que puedan aplicar los Estados contratantes para determinar la necesidad de aplicar medidas de control de vectores que incluyan, en particular, la desinsectación de aeronaves.
2. *Insta* a los Estados contratantes a exigir programas de control y gestión de plagas en aeropuertos e instalaciones conexas, que eviten la necesidad de imponer requisitos de desinsectación de aeronaves;
3. *Insta* a los Estados contratantes a que promuevan la notificación de información aeroportuaria en el marco del Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos y a mantener dicha información actualizada;
4. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de la presente Resolución en la siguiente Asamblea; y
5. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A37-14.

— — — — —

Nueva generación de profesionales de la aviación

31.10 El Comité examinó y aprobó la nota A39-WP/33 presentada por la Secretaría, en la que se proporcionaba información actualizada sobre el Programa “Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP)” y se destacaba la labor de la OACI con los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los medios académicos para aumentar la consciencia respecto a la inminente escasez de personal, promover la igualdad de género en la aviación y ayudar a la comunidad mundial de la aviación a atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación. El Comité reconoció la importancia de esta iniciativa y alentó a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los medios académicos a participar y apoyar a la OACI proporcionando recursos (humanos, financieros y datos), dado que el Programa NGAP no estaba incluido en el Presupuesto del Programa regular para el próximo trienio.

31.11 A la luz del debate, la Comisión acordó presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente:

Resolución 31/xx: Nueva generación de profesionales de la aviación

Reconociendo que la aviación es una industria en crecimiento que es crítica para promover la conectividad mundial ayudando al mismo tiempo al desarrollo y crecimiento económico en todo el mundo;

Reconociendo que a fin de dar apoyo a las crecientes necesidades de la aviación y asegurar la explotación segura y eficiente del sistema de transporte aéreo se necesitan profesionales de la aviación calificados y competentes y una fuerza laboral diversa en la aviación;

Considerando que para responder a las necesidades de recursos humanos actuales y futuras es importante que los Estados y la industria atraigan a la nueva generación de profesionales de la aviación;

Observando que las asociaciones entre gobierno, organizaciones regionales, industria y organismos de educación son importantes para atraer, instruir y retener a la nueva generación de profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género.

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados miembros a trabajar con la comunidad de la aviación para identificar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, instruir y retener en el sector, a profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género;
2. *Alienta* a las autoridades de aviación civil a comunicar y cooperar con los organismos gubernamentales de educación y del trabajo, la red del programa TRAINAIR PLUS (TPP) y la industria de la aviación para desarrollar estrategias que permitan fomentar la aviación, la formación de profesionales de aviación competentes y su retención en los Estados;
3. *Alienta* a los Estados miembros a facilitar, mediante orientación y métodos de evaluación internacionalmente aceptados para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos para permitir la libre circulación de profesionales a través de las fronteras;
4. *Encarga* al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria a fin de apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, compartición de mejores prácticas, herramientas de planificación, y directrices para atraer a la nueva generación de profesionales de la aviación y cultivarla;
5. *Alienta* a los Estados miembros a promover las mejores prácticas concentradas en responder a las necesidades y valores de la nueva generación de profesionales de la aviación para habilitar la productividad, el rendimiento, la contratación, retención y seguridad de los empleados; y
6. *Alienta* a los Estados miembros, los organismos internacionales y regionales, los medios académicos y la industria, a apoyar el Programa NGAP, como uno de los elementos integrantes de la creación de capacidad, proporcionando conocimientos especializados y orientación, y recursos (humanos, financieros y datos) para ayudar a alcanzar sus objetivos.

La Comisión tomó nota de la nota A39-WP/329 de la República Dominicana en la que se proponía el análisis y diseño de un plan de acción que sirviera de modelo a los Estados para el desarrollo de estrategias que vincularan a las Autoridades de Aviación Civil con las entidades de enseñanza. La Comisión señaló que serían necesarios recursos adicionales, de financiación y expertos, para realizar la labor propuesta.

Los Emiratos Árabes Unidos (A39-WP/457) y la República Dominicana (A39-WP/458) presentaron notas de información.

Programa OACI de igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial

31.12 El Comité examinó la nota WP/78, en la que se presentaba la propuesta del Consejo de la OACI de establecer un Programa OACI de igualdad de género. Esta importante iniciativa tiene por objeto comprometer a la OACI y los Estados a fin de que, sobre la base de logros anteriores, tomen medidas activas con miras al establecimiento de un marco a través del cual pueda tratarse la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer, no sólo en la OACI sino también en el sector de la aviación mundial.

31.13 Se espera que este marco tenga en cuenta los recientes acontecimientos mundiales en materia de género, como el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres*.

31.14 Asimismo, se espera que siga haciéndose hincapié en la necesidad de colmar la falta de habilidades y en el intercambio de mejores prácticas y modelos de conducta relativos a la cuestión de la igualdad de género. También se puso de relieve que los avances realizados en materia de igualdad de género en la comunidad aeronáutica internacional contribuirían a favorecer el cumplimiento del ODS de las Naciones Unidas sobre el género.

31.15 El Comité concluyó su análisis señalando que las medidas descritas en la nota WP/78 sobre la igualdad de género estaban interrelacionadas con las iniciativas prioritarias y futuras medidas definidas para el próximo trienio en relación con la gestión de recursos humanos en la nota WP/74, y que también estaban vinculadas con actividades previstas para el Programa de la OACI NGAP en la nota WP/33. Se pusieron de relieve los principios de igualdad de acceso a la educación, el desarrollo de habilidades y competencias y las oportunidades profesionales en la comunidad aeronáutica mundial para todas las niñas y niños, mujeres y hombres. Asimismo se señaló que la consideración primordial en el nombramiento de personal para la OACI sería la necesidad de garantizar los más altos estándares de eficiencia, competencia e integridad.

31.16 A la luz del debate, el Comité convino en que se invitara a la Asamblea a aprobar el *Programa OACI de igualdad de género* propuesto y las medidas conexas descritas en la Sección 2 de la nota WP/78, y en presentar, con miras a su adopción en sesión plenaria, la resolución siguiente que sustituirá a Resolución A36-27:

Resolución 39-xx: Programa OACI de igualdad de género: promoción de la participación de la mujer en el sector de la aviación mundial

Reconociendo que las mujeres constituyen la mitad de la población mundial;

Reconociendo que en el Vigésimo tercer período extraordinario de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en junio de 2000, después de examinar la aplicación de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción adoptadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer en septiembre de 1995, los Gobiernos se comprometieron a poner en práctica otras medidas para acelerar la aplicación de la Plataforma de Acción y asegurar que se concretaran cabalmente los compromisos relativos a la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz;

Considerando que la Resolución A/RES/69/151 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 18 de diciembre de 2014, destaca la necesidad señalada en resoluciones anteriores respecto al “*Fortalecimiento de los arreglos institucionales destinados a apoyar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de la mujer*” y exhorta a todos los actores, incluidos los organismos especializados de las Naciones Unidas y al sector privado, a que intensifiquen y aceleren las medidas para la planificación plena y efectivo de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción;

Tomando nota de que en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en septiembre de 2015, los líderes del mundo se reunieron en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York con el propósito de adoptar la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, comprometiéndose a sus naciones a una nueva alianza mundial para reducir la pobreza extrema y establecer una serie de objetivos y metas conocidos como Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales el Objetivo 5 consiste en lograr la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas;

Celebrando los resultados de la Reunión de Líderes Mundiales sobre igualdad de género y empoderamiento de las mujeres: *Un compromiso para la acción*, en la que más de 80 líderes se comprometieron a poner fin a la discriminación contra las mujeres y fomentar medidas y objetivos para acelerar el logro del empoderamiento de las mujeres y la igualdad de género;

Celebrando también el tema de 2016 de las Naciones Unidas para el Día Internacional de la Mujer: *Por un Planeta 50-50 en 2030: Demos el paso para la igualdad de género*, como iniciativa oportuna para asistir a los líderes nacionales en intensificar sus compromisos para lograr la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres y en acelerar el momento para su implantación efectiva;

Destacando que en 2016, 21 años después de la adopción de la Plataforma de Acción, persisten niveles significativos de desigualdad entre hombres y mujeres en áreas críticas, incluyendo, entre otros, el acceso a un trabajo decente y el cierre de la brecha de remuneración entre géneros;

Recordando la Resolución A36-27 de la Asamblea de la OACI: *Igualdad de género*, en particular su Cláusula dispositiva 1 b), en la que se establece que “la OACI debería continuar realizando los mayores esfuerzos para lograr la equidad e igualdad de género, con pleno respeto del principio de representación geográfica equitativa”;

Recordando, también, que la Plataforma de Acción de Beijing de 1995, en la que el Secretario General de las Naciones Unidas instó a las organizaciones internacionales y a los organismos especializados de la ONU, como la OACI, a establecer programas para lograr la meta de un equilibrio de género de 50/50 a todos los niveles;

Celebrando los logros de la OACI y los Estados, de conformidad con la Resolución A36-27 de la Asamblea de la OACI;

Reconociendo que los nombramientos de la Secretaría de la OACI se hacen con base en los méritos, al mismo tiempo que se tiene debidamente en cuenta la importancia de contratar personal con una cobertura geográfica lo más amplia posible y garantizando una representación equitativa de género; y

Reconociendo que, no obstante los retos existentes, la OACI debería seguir dedicando más atención a los derechos de las mujeres y la igualdad de género desempeñando su papel en fomentar los objetivos de la Declaración de Beijing y la Plataforma de Acción y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de las Naciones Unidas.

La Asamblea:

1. *Reafirma* su compromiso de promover la igualdad de género y el desarrollo de la mujer apoyando el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de la ONU: *Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas*, incluso tratando de lograr la meta a la que se aspira de 50-50 (mujeres-hombres) para 2030 en todos los niveles de puestos de las categorías profesional y superior en el sector de la aviación mundial;
2. *Insta* a los Estados, a las organizaciones regionales e internacionales de aviación y a la industria de la aviación internacional a demostrar un liderazgo firme y decidido y el compromiso de promover los derechos de la mujer, y a tomar las medidas necesarias para reforzar la igualdad de género apoyando las políticas, así como el establecimiento y mejora de programas y proyectos para impulsar la carrera de las mujeres en los órganos rectores y técnicos de la OACI, la Secretaría de la OACI y en el sector de la aviación mundial;
3. *Insta* a los Estados a que, como parte de los compromisos nacionales en materia de igualdad de género, trabajen en cooperación con la OACI compartiendo mejores prácticas y colaborando en asociación con la OACI en programas y proyectos dirigidos a aumentar el grupo de mujeres en el sector de la aviación y alentando a las mujeres a seguirse desarrollando profesionalmente en la aviación, incluso promoviendo entre las mujeres, en los ministerios estatales responsables de la educación superior, carreras en aviación;
4. *Encarga* a la Secretaria General que facilite el trabajo de la OACI estableciendo un *Programa OACI de igualdad de género* para mediados de 2017 con el fin principal de facilitar y coordinar programas y proyectos con el objetivo de permitir y hacer informes regulares sobre el progreso hacia el objetivo de igualdad de género para 2030, especialmente en los niveles de puestos de las categorías profesional y superior, dentro de la OACI, los Estados y el sector de la aviación mundial;

5. *Pide* a la Secretaria General que informe anualmente al Consejo sobre las medidas implantadas y el progreso realizado en la promoción de la igualdad de género en todos los niveles de las categorías de personal en la Secretaría de la OACI, y sobre estadísticas de igualdad de género en la aviación, en la medida que se proporcionen voluntariamente, en los Estados y en la industria de la aviación internacional.
6. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A36-27.

— FIN —