



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

Ningún País se Queda Atrás (NCLB) es un objetivo estratégico fundamental de la OACI dirigido a crear capacidad y compartir recursos escasos entre los Estados miembros con miras a mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación y también proteger el medioambiente. Los programas NCLB son financiados en gran parte por instituciones de financiación, asociados y Estados donantes.

Es necesario crear una plataforma en la que se registren esas misiones para que los esfuerzos se dirijan hacia donde hay mayor necesidad y así evitar duplicaciones. También debería elaborarse un mecanismo de monitoreo y evaluación para medir los efectos de las misiones y que haya una distribución equitativa de la asistencia entre más beneficiarios. El intercambio de información también ayuda a crear reservas comunes de competencias entre Estados que pueden beneficiar a aquellos que necesitan apoyo.

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

- instar a los Estados miembros a que apoyen el objetivo estratégico NCLB;
- reconocer los programas relacionados con NCLB iniciados y ejecutados por Estados miembros;
- pedir a la OACI que movilice y asigne recursos suficientes para la consecución de este objetivo;
- pedir a la OACI que elabore una herramienta de monitoreo y evaluación para medir el éxito de las misiones de creación de capacidad y apoyo que se llevan a cabo en apoyo del objetivo NCLB; y
- alentar a los Estados miembros y a las organizaciones con recursos económicos, técnicos y humanos a que presten asistencia a los Estados que puedan necesitarla de manera coordinada para elaborar e implementar un mecanismo que coadyuve a la transparencia tanto de la financiación como de las actividades realizadas, a fin de evitar la duplicación de esfuerzos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Ningún País se Queda Atrás</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico 2026 – 2050 de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el contexto del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, la Organización elevó la iniciativa *Ningún País Se Queda Atrás* (NCLB) para formar parte de sus objetivos estratégicos.

1.2 Esta medida puso un necesario énfasis en la colaboración entre los Estados miembros como vehículo para mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación y también proteger el medioambiente.

1.3 Los mecanismos de financiación establecidos desde hace mucho tiempo por Estados donantes e instituciones de financiación han servido para dar un fuerte apoyo a diversos programas de fortalecimiento de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medioambiente.

1.4 De acuerdo con el Plan Estratégico para 2026-2050 de la OACI, el objetivo NCLB permitirá el logro de los objetivos de seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia y sostenibilidad a través de la colaboración y el apoyo.

1.5 La iniciativa NCLB de la OACI tiene por objeto alentar a los Estados a trabajar juntos, aprovechando el apoyo prestado por la OACI y los propios Estados miembros.

1.6 La aviación es una industria mundial que presenta dificultades, así como muchas oportunidades y beneficios para los Estados:

1.7 El ecosistema de la aviación civil tiene sus puntos fuertes y sus puntos débiles, y dado que sus actividades están tan estrechamente interconectadas, interesa a los Estados esforzarse por fortalecer las asociaciones y la colaboración que contribuyen a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medioambiente.

2. ANÁLISIS

2.1 Sudáfrica diseñó su propia misión de cooperación regional que ya suma múltiples éxitos. Sudáfrica considera que estos programas son fundamentales para la creación de capacidad en todos los Estados y continentes.

2.2 Reconociendo el carácter mundial de las actividades de aviación y la repercusión que pueden tener los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación no óptimos en los Estados, Sudáfrica decidió velar por la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de sus Estados vecinos con una motivación puramente egoísta.

2.3 En sus etapas iniciales, Sudáfrica presentó el Programa de Competencias de África con el objetivo de zanjar la brecha de competencias que es evidente en algunas áreas técnicas entre los Estados africanos.

2.4 El programa se articuló para atender las necesidades observadas y se sufragó mediante un modelo de financiación mixta en el que las misiones reciben apoyo en función de los medios de que dispone Sudáfrica y el Estado que solicita la asistencia.

2.5 En 2019, teniendo en cuenta las dificultades experimentadas en el programa inicial, Sudáfrica consideró un modelo diferente con un enfoque proactivo que permitiera planificar previamente y optimizar recursos como el tiempo, el dinero y el capital humano.

2.6 Se llevan a cabo análisis de brechas y necesidades en forma permanente, y para demostrar el compromiso con el programa, las relaciones se formalizan a través de diferentes acuerdos según las circunstancias.

2.7 El programa analizó necesidades de asistencia en áreas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, más específicamente en las cinco fases del proceso de certificación de explotadores de servicios aéreos (AOC), medicina aeronáutica, un amplio espectro de programas de seguridad de la aviación y, últimamente, áreas de gobernanza empresarial como la gestión de riesgos empresariales y los programas de concientización sobre las carreras profesionales que ofrece la aviación.

2.8 Algunas de las enseñanzas extraídas por Sudáfrica de este programa son que la duplicación de esfuerzos puede ocurrir como resultado de la falta de coordinación entre las instituciones de financiación, los asociados, los organismos regionales y la OACI, que lleva a mal dimensionar la financiación (demasiada o insuficiente) o a malgastar esfuerzos que podrían haberse dirigido donde existe una clara necesidad. Por lo general, no existe o no se puede hacer un seguimiento de los efectos de esas misiones, especialmente cuando hay más de una entidad de financiación o son varios los Estados que prestan asistencia.

2.9 La falta de mecanismos de monitoreo y evaluación que hagan seguimiento a las mismas variables dificulta la medición de las repercusiones y los beneficios.

3. PROPUESTA

3.1 La OACI debería crear un repositorio central en el que los Estados donantes informen sobre las misiones de asistencia que han llevado a cabo. Este repositorio central se utilizará para registrar el tipo de asistencia con el fin de eliminar la duplicación de esfuerzos y canalizar los recursos hacia donde más se necesitan.

3.2 La OACI debería crear una matriz de la asistencia específica que se preste.

3.3 La recopilación de datos contribuirá a crear una base de datos fiable de la reserva común de competencias que pueda utilizarse en todos los Estados miembros.

3.4 Se debería instar a los Estados miembros a que aporten recursos económicos, técnicos y humanos a la OACI para maximizar los programas de asistencia.

3.5 Se debería instar a los Estados dentro de una misma región a que se presten asistencia mutua.

3.6 Los Estados que reciban asistencia deben demostrar su capacidad para mantener la integridad del sistema de vigilancia de la aviación después de cada misión de asistencia para evitar que se reviertan los esfuerzos y los éxitos logrados.

3.7 Algunas de las misiones de asistencia deberían ofrecerse en especie, reconociendo la capacidad o falta de capacidad económica de algunos Estados.

3.8 Sudáfrica cree que todo esto contribuirá en gran medida a mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación y también proteger el medioambiente en los Estados que más necesitan la asistencia.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La colaboración es crucial para el logro del objetivo estratégico NCLB.

4.2 Los Estados miembros deben demostrar que cumplen sus obligaciones en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medioambiente.

4.3 Los Estados deben demostrar su compromiso con el cumplimiento de las normas luego de las misiones de asistencia.

4.4 Por consiguiente, se invita a la Asamblea a adoptar las medidas que se exponen en el resumen.

— FIN —