



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

CREACIÓN DE UNA PLATAFORMA MUNDIAL PARA EL INTERCAMBIO DE EQUIPOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por Camerún y copatrocinada por el Canadá)

RESUMEN

Los Estados partes en el Convenio de Chicago deben proporcionar infraestructura y equipos de navegación aérea que cumplan las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI con el fin de lograr un transporte aéreo seguro y protegido.

Sin embargo, muchos Estados enfrentan dificultades económicas para adquirir equipos esenciales, por ejemplo, para comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), meteorológicos, de aeródromo o para inspecciones de seguridad. Estas limitaciones dificultan su capacidad para cumplir los SARPS y sus obligaciones internacionales.

Como parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) presentada por la OACI en 2014 para respaldar a los Estados en la implementación efectiva de los SARPS, ya se han puesto en marcha diversas actividades. En consonancia con esta iniciativa, y para hacer frente a las dificultades para la adquisición de equipos esenciales, se propone crear una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección de la aviación civil. Esa plataforma facilitaría el intercambio entre entidades que deseen transferir o adquirir equipos, ofreciendo así una solución práctica a los Estados que necesiten cumplir debidamente los SARPS y reforzar la seguridad y protección del transporte aéreo.

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

- reconocer los beneficios que podría reportar una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección a la hora de mejorar el cumplimiento de los SARPS;
- pedir a la OACI que apoye el establecimiento de esta plataforma;
- alentar a los Estados, organizaciones regionales e internacionales y asociados, a contribuir a la implementación de esta plataforma.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con los siguientes Objetivos estratégicos: *Todos los vuelos son seguros y protegidos, La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo y Ningún país se queda atrás.*

¹Las versiones en inglés y francés fueron proporcionadas por Camerún.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota proseguirán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del programa regular para 2026-2028 y/o contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-23, Iniciativa <i>Ningún País de Queda Atrás</i> (NCLB) A40-WP/49, Informe sobre la iniciativa <i>Ningún país se queda atrás</i> (NCLB). A40-WP/107, Apoyo a la iniciativa de la OACI <i>Ningún País se Queda Atrás</i> (NCLB).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Cada Estado parte en el Convenio de Chicago se comprometió, en virtud del artículo 28, a: "proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio".

1.2 Asimismo, de conformidad con el artículo 37 del Convenio de Chicago los Estados partes se han comprometido a "colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea".

1.3 A pesar de estos compromisos, los informes de auditoría del USOAP y el USAP, los informes del grupo regional de planificación y ejecución (PIRG) y diversos informes de programas de la industria revelan que muchos Estados siguen teniendo dificultades para adquirir y/o mantener la infraestructura y el equipo básicos necesarios para las operaciones. Esta deficiencia les impide cumplir plenamente sus obligaciones y los SARPS de la OACI. Se trata, entre otros, de equipos de CNS, meteorológicos, de aeródromo o de inspección de seguridad.

1.4 Los principales obstáculos para la adquisición de estos equipos suelen ser la falta de financiación y las dificultades para acceder a los fabricantes. La falta de suministro de repuestos por los fabricantes también puede explicar las dificultades para mantener ciertos equipos en funcionamiento.

1.5 Encontrar soluciones adecuadas a este problema mejoraría la seguridad y protección de la aviación civil, al tiempo que reforzaría la posición del transporte aéreo como el modo de transporte más seguro del mundo.

2. ANÁLISIS

2.1 El 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la resolución A39-23, Iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). Esta iniciativa tiene por objeto apoyar a los Estados en la implementación efectiva de los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI de forma armonizada a nivel mundial, facilitar la resolución de preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) y promover y ejecutar todas las actividades de asistencia técnica y cooperación de la Organización.

2.2 En el marco de las actividades de la OACI, los objetivos de la iniciativa NCLB se han perseguido principalmente promoviendo los beneficios de la aviación para los Estados en los más altos

niveles de gobierno, facilitando y poniendo en marcha iniciativas de creación de capacidad y estableciendo y fortaleciendo alianzas.

2.3 Aunque estas actividades han dado resultados considerables en apoyo de un sistema de transporte aéreo seguro y protegido, se pueden iniciar otras actividades mundiales para solucionar la dificultad de adquirir equipos mencionada en 1.3. Entre ellas, la creación de una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección de la aviación civil.

2.4 Esa plataforma, que adoptaría el modelo de mercado en línea, tendría por objeto poner en contacto a organizaciones dispuestas a transferir equipos, de forma gratuita o mediante pago, con organizaciones que deseen adquirirlos para sus necesidades operacionales.

2.5 En efecto, es posible que una organización decida desactivar determinados equipos que aún se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento por diversas razones: mejora de la actuación operacional, cumplimiento de nuevos reglamentos, evolución de las necesidades del mercado, avances tecnológicos, etc. Estos equipos podrían ser de interés para una organización situada en otro Estado que necesite solucionar problemas operacionales y de cumplimiento de los SARPS. Así surge la idea de poner en marcha una plataforma para conectarlas.

2.6 La plataforma estaría abierta a proveedores de servicios de navegación aérea, explotadores de aeródromos, líneas aéreas, organizaciones de seguridad de la aviación, organizaciones de gestión de activos aeronáuticos de los Estados miembros o cualquier otra organización competente para la adquisición y/o transferencia de equipos.

2.7 Entre sus principales funciones, cabe señalar:

- a) registro y gestión de cuentas de usuario para propietarios y adquirentes de equipos;
- b) anuncio de los equipos transferidos o vendidos, incluida toda la información pertinente: especificaciones, estado de los equipos, precio unitario, número de repuestos disponibles, etc.
- c) divulgación de las necesidades de adquisición de equipos;
- d) consulta de los equipos anunciados y de las necesidades manifestadas;
- e) realización de pedidos, con pago en línea si corresponde;
- f) evaluación de los usuarios de la plataforma y de los equipos que se intercambian.

2.8 El concepto de esta plataforma fue presentado por Camerún durante el segmento de exposición de la última edición de la Semana África-Océano Índico (AFI), celebrada en Victoria Falls (Zimbabwe) en mayo de 2025. Los comentarios iniciales recibidos son muy alentadores y confirman la pertinencia y el potencial de la implementación a nivel mundial. El siguiente enlace permite visualizar el concepto: <https://dfo.equip4safety.org/en/>.

2.9 La ampliación de este concepto a escala mundial fomentaría el desarrollo de herramientas y servicios especializados en apoyo de la iniciativa NCLB. Con el apoyo de la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y otros asociados, el concepto podría perfeccionarse, en particular las especificaciones técnicas y el marco de gobernanza, para que la plataforma sea eficaz y sostenible. El Camerún está dispuesto a colaborar con las partes interesadas para finalizar el desarrollo y facilitar la puesta en funcionamiento de la plataforma.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El establecimiento de una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección representa una solución pragmática para ayudar a los Estados a superar los obstáculos relacionados con la adquisición de los equipos necesarios para que sus operaciones cumplan los SARPS.

3.2 Para el éxito de esta iniciativa, resulta fundamental la participación activa de la OACI y los países desarrollados a fin de lograr el acceso equitativo a los equipos y promover una economía circular, de modo que ningún país se quede atrás.

— FIN —