



A42-WP/650
EX/286
27/9/25

ASAMBLEA — 42° PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 18

El texto adjunto sobre la cuestión 18 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades*Ningún País se Queda Atrás (NCLB)*

18.1 El comité examina la nota de estudio A42-WP 19, presentada por la Secretaría, sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – política y actividades de la OACI relativa a la ejecución general y los resultados de las actividades del programa de desarrollo de capacidad e implementación emprendidas durante el trienio 2022-2024 que han impulsado el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB), incluidos los esfuerzos de instrucción y movilización de recursos de la OACI, así como las iniciativas para promover la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas e información actualizada sobre la implementación de la política y las estrategias conexas de la OACI de apoyo a la implementación. El comité elogia los resultados operacionales y financieros alcanzados por el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación durante el último trienio, incluidas sus actividades de instrucción, iPacks, becas y movilización de recursos, que fueron fundamentales para la consecución del objetivo estratégico NCLB y los ODS de la ONU. El comité reconoce la asistencia proporcionada en todas las regiones de la OACI, incluidos los países menos adelantados. El comité conviene en invitar a la Asamblea a adoptar la “Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre apoyo a la implementación” que figura en el apéndice C, que sustituye a la resolución A41-25 de la Asamblea.

18.2 El comité examina la nota A42-WP 138, presentada por el Brasil, sobre las iniciativas específicas del Estado en apoyo de los Estados vecinos en esferas clave como servicios de inspección de vuelos, aplicación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), diseño del espacio aéreo y optimización de la capacidad, con miras a fortalecer sus sistemas de navegación aérea. El comité reconoce la importancia de la cooperación regional como facilitador clave para maximizar resultados de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación.

18.3 El comité examina la nota A42-WP 360, presentada por el Camerún y copatrocinada por el Canadá, sobre la propuesta de establecimiento de una plataforma mundial para facilitar intercambios entre entidades que deseen transferir o adquirir equipos de seguridad y protección de la aviación civil. El comité reconoce los beneficios de dicha plataforma y apoya la implementación de esta iniciativa, siempre que se examinen detenidamente aspectos como las consideraciones financieras, el ciclo de vida de los equipos y el cumplimiento de los SARPS.

18.4 El comité examina la nota A42-WP 147, presentada por el Canadá y copatrocinada por los Estados Unidos de América, sobre el papel fundamental de la cooperación técnica en el avance de los objetivos estratégicos de la OACI, incluidas sus contribuciones fundamentales a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación mundial. El comité toma nota de la importancia de alinear las contribuciones y solicitudes de apoyo a la implementación con los objetivos estratégicos de la OACI, a fin de contribuir al cumplimiento del Convenio de Chicago y mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. El comité alienta a los Estados miembros a que aúnen esfuerzos para ampliar el alcance y el impacto de las iniciativas de creación de capacidad en todo el mundo, mejorar la coordinación, reducir la duplicación de actividades y facilitar una implementación que responda a las necesidades. El comité reconoce la solicitud de que los Estados contribuyan y colaboren con la OACI, incluidas sus oficinas regionales, para facilitar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación.

18.5 El comité examina la nota A42-WP 392, presentada por Colombia y apoyada por 17 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), sobre la importancia de la cooperación y gestión del conocimiento como motor de las mejoras de productividad, creación de capacidad y optimización de procesos que deberían conducir a un sector más seguro, eficiente e innovador. El comité reconoce la importancia de la gestión del conocimiento, que puede ayudar al logro de los objetivos estratégicos de la Organización.

18.6 El comité examina la nota A42-WP 430, presentada por Egipto, sobre las medidas propuestas para establecer mecanismos de reconstrucción del sector de la aviación civil en los países afectados por conflictos y disputas regionales. El comité reconoce la importancia del papel de la OACI en la prestación de asistencia a los Estados afectados por conflictos y disputas, en consonancia con el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, teniendo debidamente en cuenta las sensibilidades de las zonas afectadas.

18.7 El comité examina la nota A42-WP 133, presentada por la República Islámica del Irán, sobre las medidas propuestas para el fortalecimiento de la responsabilidad social en la aviación para lograr un progreso equilibrado e inclusivo en consonancia con la Agenda 2030 de la ONU, incluido el establecimiento de un comité de responsabilidad social de la aviación y la elaboración de un marco y un sistema de notificación. El comité expresa su preocupación por la creación de dicho comité y los mecanismos de notificación conexos, teniendo en cuenta el mandato de la Organización y sus recursos limitados.

18.8 El comité examina la nota A42-WP 146, presentada por Sudáfrica, sobre el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) dirigido a apoyar la creación de capacidad y compartir recursos escasos entre los Estados miembros para permitir el logro de los objetivos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el medioambiente, entre otros. El comité pide a los Estados miembros que apoyen el objetivo estratégico NCLB y apoya la solicitud de que la OACI movilice y asigne recursos suficientes para la consecución de este objetivo y alienta a los Estados miembros y a las organizaciones a que presten asistencia de manera coordinada a los Estados que puedan necesitarla.

18.9 El comité examina la nota A42-WP 132, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos, sobre "Equilibrio entre seguridad y sostenibilidad: los retos de integrar los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en el programa TRAINAIR PLUS (TPP)" en la que se reconoce el papel fundamental que desempeña la seguridad de la aviación (AVSEC) en la protección de los sistemas de transporte aéreo. El comité reafirma la función de los ASTC de la OACI y la importancia de mantener una instrucción en materia de seguridad de la aviación de alta calidad y asequible para todos los Estados, en consonancia con el objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*. También recomienda que se lleve a cabo una evaluación operacional y financiera exhaustiva de las repercusiones de una posible integración de la red ASTC con el Programa TRAINAIR PLUS, en consulta con todas las partes interesadas pertinentes, lo que incluye el examen de modelos alternativos. Por último, el comité destaca la necesidad de proporcionar un acceso equitativo a la instrucción en seguridad de la aviación, manteniendo a su vez la viabilidad a largo plazo.

18.10 Se toma nota de las notas de información presentadas por el Japón (A42-WP/542), Kazajstán (A42-WP/363), el Pakistán (A42-WP/499 y A42-WP/502), la República Popular China en nombre de Kirguistán, Mongolia, República Democrática Popular Lao, Sri Lanka y Tailandia (A-WP/585);

Seychelles (A-WP/590); y Dinamarca en nombre de la Unión Europea y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y EUROCONTROL (A-WP/591).

18.11 Concluidas las deliberaciones, el Comité Ejecutivo invita a la plenaria a acordar:

- a) que la OACI reconozca los beneficios de una plataforma mundial para el intercambio de equipos de seguridad y protección y apoye la implantación de esta iniciativa, con sujeción a un examen detenido de elementos como las consideraciones financieras, el ciclo de vida de los equipos y aspectos relacionados con el cumplimiento de los SARPS;
- b) que la OACI aliente a los Estados miembros a que aúnen esfuerzos para ampliar el alcance y el impacto de las iniciativas de creación de capacidad en todo el mundo, mejorar la coordinación, reducir la duplicación de actividades y facilitar una implementación que responda a las necesidades y a que contribuyan y colaboren con la OACI y sus oficinas regionales para respaldar las actividades de creación de capacidad y apoyo a la implementación;
- c) que se aliente a la OACI a seguir estudiando modelos alternativos y realizar una evaluación operacional y financiera exhaustiva del impacto de una posible integración de la red ASTC con el Programa TRAINAIR PLUS, en consulta con todas las partes interesadas pertinentes;
- d) que se movilicen y asignen recursos suficientes para la consecución del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* y anime a los Estados miembros y a las organizaciones a que presten asistencia de forma coordinada a los Estados que puedan necesitarla; y
- e) que se presente, para su adopción por la plenaria, la resolución A42-XX, que sustituye a la resolución A41-25 de la Asamblea.

Resolución A42-xx sobre *Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación*

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea;

~~Considerando que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;~~

~~Considerando que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación Técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;~~

Considerando que la Asamblea ha refrendado la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* con el objetivo de fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en toda la Organización;

Considerando que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se prestan a los Estados contratantes con arreglo a un enfoque de “Una sola OACI”, garantizando que el desarrollo, la ejecución y la entrega de productos, servicios y actividades se lleven a cabo haciendo hincapié en la pertinencia, la coherencia, la eficiencia y la eficacia.

Reconociendo que un programa común de desarrollo de la capacidad y apoyo a la implementación de la OACI fortalecerá aún más las actividades de apoyo a tal efecto de la Organización para satisfacer mejor las necesidades de los Estados contratantes;

Reconociendo que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados contratantes son esenciales para alcanzar el objetivo estratégico de *Ningún País se Queda Atrás*, tal y como consta en el Plan Estratégico a largo plazo de la Organización.

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI existentes al concluir el 41º 42º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40A41-2425.

APÉNDICE A

Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI

Considerando que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

Considerando que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

Considerando que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus objetivos estratégicos;

Considerando que la resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su resolución A 4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

Considerando que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI;

Considerando que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de Cooperación Técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de Cooperación Técnica implantada en la década de 1990, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

Considerando que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

Considerando que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente,

eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

Considerando que en la resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaría General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

Considerando que en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí 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;

~~Considerando que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de Cooperación Técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica;~~ (REUBICADO)

Considerando que la cooperación técnica el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que la Organización ha cambiado su enfoque hacia la creación de una identidad de marca más fuerte y cohesiva centrada en su misión y servicios básicos, y que el Secretario General ha aprobado así el cambio de nombre de la Dirección de Cooperación Técnica a Dirección de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación, lo que refleja el compromiso de la Organización de fortalecer las capacidades de aviación, abarcando toda la gama de servicios y asistencia de la OACI, con el objetivo de atender mejor las necesidades de sus Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha acordado que se conceda una mayor flexibilidad operacional a la Oficina de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación con la supervisión y el control adecuados;

Considerando que todas las actividades de ~~cooperación técnica~~ desarrollo de capacidad de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que se siguen tomando medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

Considerando que los ingresos relativos a los Programas de ~~Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa ~~de Cooperación Técnica~~ de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~ha disminuido~~ se redujo drásticamente ~~en~~ durante el trienio ~~en curso~~ anterior y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera sustancial ~~significativa~~, ~~lo cual se ha visto agravado~~ exacerbada además por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que en el trienio actual se ha visto una mayor sostenibilidad de las inversiones en desarrollo de capacidades y ejecución de infraestructuras, contribuyendo a la recuperación constante de las operaciones del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación a niveles anteriores a la pandemia y al logro de un desempeño financiero sólido;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos para reducir al mínimo los subsidios cruzados entre el presupuesto regular y las fuentes de financiación extrapresupuestarias mediante una asignación más adecuada de los costos y para garantizar la competitividad. ~~en lo concerniente a la distribución de los costos entre el presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa Regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa Regular;~~

La Asamblea:

Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~

1. *Reconoce* la importancia del Programa de Desarrollo de la Capacidad e Implementación ~~de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ para que prosperen ~~promover el logro de~~ los objetivos estratégicos, los elementos habilitadores de alta prioridad y las prioridades fundamentales de la Organización, reafirmando su compromiso de que ningún país se quede atrás en el desarrollo de la aviación, contribuyendo al mismo tiempo al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes de las Naciones Unidas;
2. *Reafirma* que los ~~Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI ~~son~~ es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa Regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente las políticas de la OACI, los SARPS, los PANS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales; ~~los PANS~~ y los textos de orientación, y desarrollen y modernicen la infraestructura y la capacitación e instrucción de los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar ofrecer asistencia adaptada a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional; (REUBICADO);
4. *Reconoce* el papel central de su programa de instrucción mundial en aviación para mejorar las competencias del colectivo de profesionales de la aviación en todo el mundo, procurando que los Estados tengan acceso a una instrucción homologada, de alta calidad y específica para apoyar la aplicación de los SARP de la OACI y fortalecer sus sistemas de aviación civil;

4.5. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ de la OACI, a nivel de la sede, las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;

4. ~~Reafirma que la Dirección de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;~~ (MÁS ARRIBA)

5.6. *Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de ~~las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica~~ los programas, proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;

6. ~~Apoya la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y reconoce que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros;~~ (AHORA EN PREÁMBULO)

7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades, programas y proyectos de desarrollo de capacidad y de apoyo a la implementación;

8. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto regular ~~del Programa Regular;~~

9. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos, *productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación* ~~cooperación técnica y asistencia técnica;~~

10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ de la OACI para sus proyectos de aviación civil;

12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;

13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en ~~el~~ los campos de la aviación civil, y pide al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar ~~los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica del desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir oportunidades de movilización de recursos, e invita al Secretario General a que identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;

16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y pide al Secretario General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios y productos de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~de cooperación técnica y asistencia técnica~~, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el

desarrollo económico del transporte aéreo internacional y encarga al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI ~~en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica~~, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

18. *Pide* al Secretario General que ~~siga emprendiendo~~ ~~emprenda~~ acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que ~~el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación~~ funcionen de manera coherente y armonizada, y ~~apoya y alienta~~ que se conciban soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del ~~desarrollo de capacidad y~~ apoyo a la implementación y pide al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

Acuerdos ~~marco~~ de cooperación técnica y asistencia técnica

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de ~~sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ su Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

21. *Observa* con satisfacción la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener ~~cooperación técnica y asistencia técnica y~~ productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B

Financiación de los Programas, Proyectos y Actividades de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación ~~de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para ~~desarrollo de capacidad y~~ apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

Considerando que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se financia con cargo al presupuesto regular de la Organización, los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI y las contribuciones en especie, los mecanismos de recuperación de costos, la generación de ingresos y a través de acuerdos de colaboración y aprovechamiento de recursos y conocimientos especializados con la

contribución de posibles asociados en consonancia con la *Política de la OACI sobre las interacciones con partes externas*;

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de ~~Cooperación Técnica~~ Desarrollo de Capacidad e Implementación es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

~~Considerando que el Programa de Asistencia Técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa Regular de la Organización;~~

Considerando que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % ~~de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

Considerando que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

Considerando que el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el ~~desarrollo de capacidad y el~~ apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

Considerando que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

Considerando que el Consejo ha aprobado la política de movilización de recursos de la OACI, a fin de racionalizar el marco para la gestión de los fondos voluntarios de la OACI y así reforzar las actividades de movilización de recursos.

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala* a la atención de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil dándole la máxima difusión al papel clave que desempeña la aviación en el desarrollo nacional, estimulando así la inversión y la reinversión en el sector de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán ~~a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~ampliar sus servicios~~ mejorar su apoyo a los Estados en ~~relación con~~ los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la ~~sostenibilidad ambiental~~ ~~protección del medio ambiente~~, de forma que ningún país se quede atrás; ~~reconoce además que dichas contribuciones contribuirán contribuyendo así aún más al~~ logro de los objetivos estratégicos ~~de la OACI en particular a~~ y a la consideración de las necesidades emergentes, oportunidades y desafíos, facilitando la aplicación de políticas armonizadas mundialmente, los SARPS, marcos normativos, orientaciones y herramientas, así como ~~y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI, con el fin de mejorar las capacidades supervisoras de los Estados y su rendición de cuentas;~~
7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre ~~de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos ~~de cooperación técnica y asistencia técnica~~, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y

privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;

8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios, *incluido el Fondo de Creación de Capacidad e Implementación*, para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;

9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria y el sector privado, a contribuir al mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI;

10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo; y

11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP);

12. *Pide* al Secretario General que intensifique las actividades de movilización de recursos para obtener fondos destinados a financiar el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación, con el fin de reducir las disparidades significativas en las tasas de implementación y mejorar el desarrollo del transporte aéreo en las diferentes regiones y así lograr un sistema de aviación civil sólido, económicamente viable y accesible; y

13. *Reconoce* la importancia de disponer un enfoque adaptado y basado en datos para priorizar eficazmente el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación.

APÉNDICE C

Ejecución del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de los Programas Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

Considerando que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación complementa las actividades del Programa Regular destinadas al logro de los objetivos estratégicos de la OACI;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

Considerando que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~ o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de ~~cooperación técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI ~~se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica~~ siguen proporcionando una solución integral mediante un paquete normalizado de consultas con especialistas, textos de orientación y herramientas de instrucción para aplicar los SARP de la OACI en diversos ámbitos;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados ~~a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones ex post facto de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

Considerando que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~,

solicitando asesoramiento, ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

La Asamblea:

1. *Señala* a la atención de los Estados contratantes que solicitan ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;
3. *Señala* a la atención de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP, e insta al Consejo a que continúe priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos ~~que proporcionan~~ proporcionados;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos, necesidades y oportunidades de la aviación, incluidas las tecnologías novedosas y emergentes ~~relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación~~;
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de desarrollo de capacidad y apoyo ~~técnico-específicas~~ a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y *recuerda* a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
7. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;

8. *Insta* a los Estados que reciben ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las respectivas condiciones de los proyectos;
9. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;
11. *Solicita* a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la ~~OACI Dirección de Cooperación Técnica~~;
12. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de ~~cooperación técnica y de asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el cumplimiento efectivo de los SARPS de la OACI;
13. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección ~~de Cooperación Técnica~~ de Desarrollo de Capacidad e Implementación de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de ~~Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
14. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones ex post facto de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

Instrucción en aviación civil

18.12 El comité examina la nota A42-WP/391, presentada por la República Dominicana. En la nota se recomienda que la OACI inste a los Estados a que implementen políticas públicas y programas de incentivos para la instrucción del personal aeronáutico, con un respaldo económico sostenible, para ofrecer una cantidad suficiente de profesionales calificados para la seguridad y el crecimiento del sector de la aviación. El comité conviene en que los Estados miembros deberían establecer un programa estatal que fomente la instrucción del personal aeronáutico como parte de una estrategia sostenible o política pública para enfrentar la necesidad creciente de profesionales calificados en la industria de la aviación. El comité se hace eco de la importancia de estos programas, al tiempo que resalta la necesidad de contar con becas que se centren en la inclusión y la diversidad.

18.13 El comité examina las notas A42-WP/408, presentada por la República Dominicana, y A42-WP 406, presentada por Belice en representación de los Estados miembros de la COCESNA, destacando el rápido avance de la inteligencia artificial (IA) y su importancia para la instrucción en aviación. En ambas notas se resalta la ausencia de lineamientos claros para el uso de la IA en los centros de instrucción de aviación civil para satisfacer las demandas de digitalización y automatización y se subraya la necesidad de herramientas y enfoques pedagógicos innovadores. En respuesta, el comité apoya que la OACI estudie las opciones de recursos, como los paquetes de asistencia para la implementación (iPACK) y una Guía para el desarrollo del aprendizaje digital, que incluya mejores prácticas y guías de IA, para facilitar la integración efectiva de la IA y considere la posibilidad de adoptar la instrucción cognitiva y basada en pruebas.

18.14 El comité examina la nota A42-WP/283, presentada por la India. Esta nota presenta la perspectiva estratégica de la India y las iniciativas del país relativas al desarrollo de aptitudes y la creación de capacidades aeronáuticas, que se centran en la formación estructurada y los programas de instrucción en el ámbito de la aviación. La India destaca que la demanda de profesionales de la aviación de todas las disciplinas está en aumento debido al crecimiento exponencial del tráfico aéreo, y propone que a través de la colaboración regional y mundial se amplíe la instrucción de calidad en aviación, bajo la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). El comité fomenta el aumento de la cantidad de miembros de TRAINAIR PLUS en todas las regiones, especialmente entre los países en desarrollo. También conviene en que los Estados miembros deberían favorecer la infraestructura digital de educación en aviación, normalizar los planes de estudios de los cursos de aviación en el mundo y cerrar la brecha entre planes de estudios y oportunidades laborales. También toma nota de la importancia de movilizar fondos y programas de becas para el desarrollo de aptitudes a fin de lograr la igualdad de oportunidades y la oferta adecuada de personal calificado.

18.15 El comité examina la nota A42-WP/393, presentada por Kazajstán, que hace hincapié en la importancia de crear una plataforma de base de datos segura y coordinada por la OACI para que los Estados miembros compartan voluntariamente información sobre asistencia técnica, recursos de instrucción y apoyo a la creación de capacidad; y Kazajstán ofrece colaborar en el desarrollo de la estructura de datos del sistema. El comité reconoce el valor de que se comparta más información para la asistencia técnica, instrucción y creación de capacidad y, si se dispone de fondos y recursos, alienta el establecimiento de una "plataforma digital de base de datos segura y coordinada por la OACI" para todas las partes interesadas.

18.16 El comité examina la nota A42-WP/150, presentada por la República de Corea, que destaca el creciente peligro de las ciberamenazas a la aviación. El comité señala que el Grupo Experto en Ciberseguridad está elaborando para su publicación textos de orientación pertinentes basados en el Anexo 17 – Seguridad, norma 4.9.1. El comité opina que, siempre que se disponga de fondos y recursos, la OACI debería seguir elaborando textos de orientación y trabajando estrechamente con el Grupo Experto en Ciberseguridad en la definición de temas para nuevos programas de instrucción en ciberseguridad de la OACI que tengan presentes las necesidades nacionales.

18.17 El comité examina la nota A42-WP/149, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, donde se señala la escasez de personal calificado en funciones clave de las administraciones de aviación civil, incluidas la vigilancia, la reglamentación, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la investigación de accidentes y la integración de nuevas tecnologías. El comité respalda las medidas estratégicas propuestas para mejorar la colaboración regional para la instrucción, la creación de capacidad y el conocimiento y exhorta a la OACI a que amplíe el acceso a tecnologías digitales avanzadas y

plataformas de instrucción basada en competencias, como TRAINAIR PLUS. También insta a que se comparta y apoye la integración de estas acciones en los marcos existentes de la OACI, como la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), su segunda edición (GASeP) y el marco de instrucción mundial en aviación (GAT).

18.18 El comité examina la nota A42-WP/328, presentada por El Salvador en representación de los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA): Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, que propone fortalecer la seguridad operacional mediante la definición clara de perfiles de instrucción basada en competencias para inspectores e investigadores designados por las autoridades de aviación civil, para enfrentar las dificultades actuales al alinear la instrucción con las funciones específicas de vigilancia e investigación. El comité conviene en que la OACI debería promover perfiles de instrucción armonizados para mejorar la eficiencia de la vigilancia, la gestión estratégica de la instrucción y la capacidad técnica de las administraciones de aviación civil, junto con la preparación para auditorías y evaluaciones internacionales. Asimismo, reconoce la necesidad de elaborar un marco de competencias y perfiles de instrucción para el personal de inspección e investigación, teniendo en cuenta las necesidades nacionales. El comité aconseja que la OACI cree un marco estratégico sobre la IA que proporcione criterios normalizados para la identificación, diseño y validación de rutas de instrucción, sujeto a la disponibilidad de fondos y recursos.

18.19 Se toma nota de las notas de información presentadas por la República Dominicana (A42-WP/183), relativa a la instrucción en Supervisión de Centros de Control de Tránsito Aéreo, y (A42-WP/390), sobre la Ruta de Desarrollo Profesional para Inspectores de Seguridad Operacional de la Aviación Civil (CASI), que hacen hincapié en crear una propuesta estructurada de la Ruta de Desarrollo Profesional para Inspectores de Seguridad Operacional de Aviación Civil (CASI), basada en el Marco de Desarrollo de Competencias del Inspector (ICBF) de la OACI, alinear las competencias con estándares internacionales, fortalecer la vigilancia estatal de la seguridad operacional y contribuir al cumplimiento del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y los resultados de USOAP. Se toma nota de las notas de información presentadas por Türkiye (A42-WP/507), donde se destaca la eliminación de límites de duración fija y la implementación de la duración individualizada de la instrucción en el marco de la instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA), y (A42-WP/508), relativa al modelo de organización de instrucción aprobada centralizada (CENTRAL ATO). Se toma nota de las notas de información presentadas por Indonesia (A42-WP/547), sobre el fomento de la instrucción basada en competencias a través de los paquetes de instrucción de la OACI con énfasis en el objetivo de Indonesia de normalización mundial de las competencias, (A42-WP/548), relativa a la excelencia en instrucción platino y expansión de becas y donde se destaca el papel estratégico de Indonesia en la creación de capacidad en la aviación mundial, y (A42-WP/549), sobre el desarrollo de instructoras/es, desarrolladoras/es de cursos y validadoras/es calificados/as de la OACI, donde se resalta el compromiso de Indonesia con la calidad de la instrucción sostenible.

18.20 Concluidas las deliberaciones, el comité recomienda que la plenaria acuerde:

- a) que la OACI continúe ampliando la instrucción normalizada de calidad en todo el mundo, en especial en los países en desarrollo, aumentando la cantidad de miembros de TRAINAIR PLUS, calificando personal de instrucción y fomentando la colaboración regional;

- b) que la OACI fomente la normalización de los planes de estudio, cerrando la brecha entre la instrucción y las oportunidades laborales e implementando sistemas de transferibilidad de créditos de movilidad de la fuerza laboral;
- c) que la OACI haga un llamamiento por una mayor capacidad de reglamentación y nuevos programas de instrucción de la OACI sobre innovación, medioambiente, ciberseguridad, vigilancia, plataformas digitales avanzadas e integración de la inteligencia artificial, teniendo en cuenta los riesgos asociados al uso de la IA y las necesidades nacionales;
- d) instar a la OACI y a los Estados miembros a que hagan frente a la escasez de personal técnico y de vigilancia mediante la planificación de la fuerza laboral, becas e instrucción accesible en apoyo del NGAP, GASP, GAsEP y el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás*.

— FIN —