Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/44
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 1: Panorama de las novedades en el transporte aéreo
1.2: El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050

AVANCES EN LA CONSECUCIÓN DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO *NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS* (NCLB) POR MEDIO DE UNA MAYOR VISIBILIDAD DE LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO DE LA CAPACIDAD

(Nota presentada por el Japón)

RESUMEN

En esta nota se analiza la importancia de promover el desarrollo de la capacidad como cimiento para atender las lagunas de capacidad que persisten entre los Estados, en el marco del Plan Estratégico 2026–2050 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y del objetivo estratégico de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB). Sobre la base de las deliberaciones del 42° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se propone mejorar la visibilidad, la puesta en común de información y la coordinación de actividades que promocionen el desarrollo de la capacidad, incluso por medio de arreglos voluntarios para inventariar esas actividades.

Medidas propuestas a la conferencia: Las medidas propuestas a la conferencia figuran en el párrafo 3.4.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo* y *Ningún país se queda atrás*
Repercusiones financieras:	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se desarrollarán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el rubro "Por determinar" y/o con contribuciones extrapresupuestarias. Las demás repercusiones financieras varían en los distintos Estados miembros.
Referencias:	Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI Resolución A42-23, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* Resolución A42-26, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* Resolución A41-24, *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible* Resolución A39-23, *Iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB)* Nota conceptual de la OACI, *Enhancing Global Coordination of Aviation Capacity Development and Implementation Support Activities* (Mejorar la coordinación mundial de las actividades de desarrollo de la capacidad y de apoyo a la implementación de la aviación) *Llamamiento a la Acción de la Reunión Ministerial de Marrakech*, Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación (GISS) 2026 Informe final de la 61ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Asia y el Pacífico (APAC DGCA/61)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El desarrollo económico del transporte aéreo tiene por objeto posibilitar la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo. Sin embargo, persisten las diferencias entre los Estados en cuanto a la infraestructura relacionada con la aviación y al desarrollo de los recursos humanos, y el objetivo estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) *Ningún país se queda atrás* (NCLB) aún no se ha concretado plenamente.

1.2 Por medio de las actividades relativas al objetivo NCLB, la OACI ha insistido en la importancia de reducir las lagunas de implementación para que todos los Estados puedan participar en el desarrollo de la aviación mundial y disfrutar de sus beneficios.

1.3 La promoción del desarrollo de la capacidad es una de las formas más eficaces de reducir dichas disparidades y lograr avances en la consecución del NCLB. En esta nota, se examina la oportunidad de posibilitar un desarrollo mundial equilibrado en el sector de la aviación al hacer más visible la promoción del desarrollo de la capacidad, en el fomento del objetivo estratégico NCLB.

2. ANÁLISIS

2.1 La necesidad permanente de promover el desarrollo de la capacidad

2.1.1 En consonancia con las resoluciones A39-23, A41-24 y A42-23 y en el marco del Plan Estratégico 2026 –2050 de la OACI, sobre todo del objetivo estratégico NCLB, la OACI se esfuerza por que todos los Estados, en particular los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), reduzcan constantemente las lagunas de capacidad aún presentes en el sector de la aviación. La promoción del desarrollo de la capacidad sienta las bases para atender estas lagunas estructurales y es un elemento indispensable para lograr un desarrollo equilibrado de la aviación en todo el mundo.

2.1.2 La importancia de la promoción del desarrollo de la capacidad en el sector de la aviación ha sido reafirmada en las deliberaciones y conclusiones finales recientes de la OACI, como queda patente en el 42° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, el *Llamamiento a la Acción de la Reunión Ministerial de Marrakech* adoptado durante el Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación (GISS 2026) y las medidas propuestas durante la 61ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Asia y el Pacífico (APAC DGCA/61). Tales conclusiones han hecho hincapié en la importancia del apoyo a la implementación, las asociaciones y la cooperación internacional para satisfacer las necesidades de desarrollo de la aviación.

2.1.3 El desarrollo de la capacidad es un elemento clave para permitir que todos los Estados implementen, por cuenta propia, las iniciativas de la OACI para impulsar el desarrollo seguro, protegido, sostenible y eficiente de la aviación civil internacional. La implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI depende no solo de los marcos reglamentarios, sino también, en gran medida, de la capacidad institucional, técnica y de recursos humanos de cada Estado.

2.1.4 Si bien se han concretado avances significativos en muchas regiones, persisten dificultades importantes para implementar de manera efectiva los SARPS de la OACI y prepararse para las prioridades que surgen en el sector de la aviación, como la transformación digital, la sostenibilidad ambiental, la modernización de la navegación aérea y las nuevas tecnologías de la aviación.

2.1.5 Muchos Estados, en particular los países en desarrollo, continúan enfrentando restricciones de conocimientos técnicos especializados, recursos humanos, capacidad institucional y acceso a instrucción especializada. Por ello, resultan esenciales las iniciativas sostenidas dirigidas a fortalecer y ampliar la promoción del desarrollo de la capacidad en el sector de la aviación a fin de impulsar el desarrollo de una aviación segura, sostenible y eficiente en todo el mundo.

2.2 Hacer más visible la promoción del desarrollo de la capacidad y fortalecer la coordinación

2.2.1 La promoción del desarrollo de la capacidad en el sector de la aviación se lleva a cabo por medio de una amplia variedad de mecanismos, entre ellos los programas de la OACI, los arreglos bilaterales de cooperación, las iniciativas regionales, los organismos de desarrollo, las instituciones financieras y otros marcos internacionales.

2.2.2 Estas iniciativas hacer un aporte considerable al desarrollo equilibrado de la aviación mundial. Sin embargo, en muchos casos, la información respecto de las actividades que se están ejecutando o que se planifican, así como la información sobre las necesidades correspondientes, queda dispersa entre diversas organizaciones y marcos de cooperación.

2.2.3 Hacer más visibles estas actividades puede servir para que los Estados, los asociados para el desarrollo y los países beneficiarios tengan un conocimiento más profundo del apoyo disponible, definan las necesidades no satisfechas, promuevan asociaciones y hagan un uso eficaz de los recursos de los que disponen.

2.2.4 Fortalecer la puesta en común de información también serviría para reducir duplicaciones innecesarias, mejorar la coordinación entre las partes interesadas y fomentar una prestación más estratégica del apoyo. Además, una mejor visibilidad podría servir de base para identificar con más precisión las áreas donde existen lagunas de capacidad, especialmente en los países en desarrollo, tales como los PMA, los PDSL y los PEID, contribuyendo así a fundamentar la definición de las prioridades de asistencia de las iniciativas de NCLB.

2.3 Medidas prácticas para mejorar la sinergia

2.3.1 En respuesta a las propuestas en torno a la promoción del desarrollo de la capacidad dimanantes del 42° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la OACI ha elaborado una nota conceptual titulada *Enhancing Global Coordination of Aviation Capacity Development and Implementation Support Activities* (Mejorar la coordinación mundial de las actividades de desarrollo de la capacidad y de apoyo a la implementación de la aviación) y planifica organizar la primera reunión de coordinación de asociados para la implementación en la aviación mundial, en paralelo al GISS, en mayo de 2027. La iniciativa tiene por objeto explorar modos de fortalecer la coordinación, la puesta en común de información y la colaboración entre entidades que intervienen en actividades de desarrollo de la capacidad y apoyo a la implementación en la aviación.

2.3.2 Como parte de estos esfuerzos, los Estados interesados podrían, voluntariamente y según corresponda, dar a conocer información sobre sus actividades de apoyo a la implementación y de desarrollo de la capacidad en coordinación con las iniciativas actuales de la OACI, al tiempo que se mejora la cooperación en ambos dominios. Esta puesta en común de información serviría para tener un panorama más amplio de las actividades de apoyo, promover la cooperación entre las partes interesadas e identificar oportunidades de apoyo adicional en áreas donde sigue habiendo lagunas de capacidad.

2.3.3 Toda la información recopilada complementaría, y no sustituiría, las iniciativas actuales de apoyo a la implementación y los mecanismos existentes de coordinación. Serviría más bien como herramienta práctica para mejorar la transparencia, impulsar las asociaciones y sustentar deliberaciones sobre cómo las iniciativas de apoyo a la implementación se pueden coordinar mejor y alinear con las necesidades de los Estados y las prioridades de la OACI.

2.3.4 A medida que avancen las consultas, las partes interesadas tal vez deseen explorar enfoques para elaborar un inventario de las actividades de apoyo a la implementación en curso y los arreglos actuales de coordinación, lo que permitiría identificar mejores prácticas, posibles sinergias y áreas donde una mejor cooperación podría añadir valor. En una etapa posterior y según corresponda, estos esfuerzos de coordinación podrían abarcar la puesta en común de información sobre las necesidades principales de los Estados que requieren apoyo.

2.3.5 Cualquier avance futuro se analizaría en consulta con las partes interesadas y voluntariamente.

2.4 Actividades complementarias del Japón

2.4.1 El Japón continúa promoviendo la creación de capacidad en la aviación en el ámbito de la OACI y por fuera de él por medio de programas de cooperación técnica, asistencia bilateral y asociaciones regionales e internacionales.

2.4.2 Para que la asistencia en materia de desarrollo de la capacidad que ofrecen diferentes Estados sea más visible, en septiembre de 2026, durante la reunión APC DGCA/61, el Japón propuso la creación de un inventario voluntario de las actividades de creación de capacidad; la propuesta fue acogida positivamente por los participantes. Si bien reconoce el valor de las deliberaciones futuras en el seno de la OACI en lo relativo al fortalecimiento de la coordinación, la puesta en común de información y la transparencia, el Japón considera que los arreglos voluntarios de inventario podrían constituir un paso inicial útil para la realización de las actividades de apoyo a la implementación y para hacer más visible la promoción del desarrollo de la capacidad.

2.4.3 Sobre la base de esta iniciativa, el Japón pretende elaborar un inventario de las actividades de desarrollo de la capacidad en la Región Asia y el Pacífico y dar a conocer información sobre esas actividades y sus conclusiones, con el objetivo de reforzar los mecanismos de promoción del desarrollo de la capacidad y de coordinación.

2.4.4 El Japón espera que las enseñanzas y la experiencia que se deriven de esta iniciativa sean referencias útiles para deliberaciones similares en otras regiones e intercambiaría con agrado perspectivas con las regiones interesadas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La promoción del desarrollo de la capacidad continúa siendo esencial para la implementación efectiva de los SARPS de la OACI y para avanzar en la consecución del objetivo estratégico de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

3.2 Las mejoras en materia de visibilidad, puesta en común de información y coordinación pueden complementar las iniciativas actuales de desarrollo de la capacidad y contribuir al logro del objetivo estratégico NCLB.

3.3 En este sentido, el examen constante de los enfoques prácticos dirigidos a mejorar la visibilidad y la coordinación de las actividades de desarrollo de la capacidad, en particular a través de las iniciativas de la OACI en curso, podría impulsar la asistencia relativa al apoyo a la implementación y la cooperación internacional.

3.4 Se invita a la conferencia a:

a) reconocer que el desarrollo de la capacidad en el sector de la aviación sigue siendo esencial para la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y la consecución del objetivo estratégico de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB);

b) alentar a los Estados, las organizaciones internacionales y los asociados para el desarrollo a fortalecer y ampliar la promoción del desarrollo de la capacidad;

c) promover una mayor visibilidad, la puesta en común de información y la coordinación respecto de las actividades de desarrollo de la capacidad llevadas a cabo en el ámbito de la OACI y por fuera de él; y

d) solicitar a la OACI que continúe examinando y facilitando enfoques prácticos para mejorar la coordinación y la visibilidad de las actividades de desarrollo de la capacidad.

— FIN —