

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 20: Iniciativa *Ningún país se queda atrás*****ACTUALIZACIÓN SOBRE EL ESTUDIO DE VIABILIDAD –
ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE LA AVIACIÓN DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS
INSULARES EN DESARROLLO DEL PACÍFICO (PEIDP)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En su 39º período de sesiones, la Asamblea apoyó la propuesta de que el Consejo realizara un estudio de viabilidad para el establecimiento de una Suboficina regional en la Región Pacífico, con miras a proporcionar un apoyo más directo a los Estados insulares de esa región. Durante el 210º período de sesiones, el Consejo aprobó un plan de acción para llevar a cabo un análisis de las necesidades de la aviación y expresó que la OACI movilizaría los recursos para financiar ese requerimiento presupuestario adicional. El estudio se inició en marzo de 2019. En esta nota se presenta una actualización del análisis de las necesidades de la aviación de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico (PEIDP).

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

- tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- expresar su agradecimiento a los Estados que han suministrado fondos voluntarios y contribuciones en especie para la realización de este estudio; y
- girar instrucciones al Consejo para que examine las recomendaciones contenidas en el informe sobre el estudio y elabore una hoja de ruta para su implementación con las enmiendas que pudiera hacer el Consejo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los objetivos estratégicos de: Seguridad operacional; Capacidad y eficiencia de la navegación aérea; Seguridad y facilitación; y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades descritas en esta nota se llevaron a cabo con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/218, Revisión No. 1, Suboficina regional en el Pacífico A39-WP/501, Informe del Comité Ejecutivo sobre la Cuestión 28 Resolución A39-23, Iniciativa <i>Ningún país se queda atrás</i> (NCLB) Resolución A39-25, Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, Fiji, las Islas Cook, Kiribati, Nueva Zelandia, Papua Nueva Guinea, Samoa, Singapur, Tonga y Vanuatu presentaron la nota A39-WP/218 en la cual recomiendan que la OACI, en estrecha colaboración con los Estados insulares del Pacífico, examine la viabilidad y considere la realización de un análisis más detallado sobre la conveniencia de establecer una Suboficina regional (RSO) para la Región Pacífico. La Asamblea apoyó que el Consejo considerara la realización de dicho estudio de viabilidad. Durante su 210º período de sesiones, el Consejo analizó las resoluciones y decisiones del 39º período de sesiones de la Asamblea y encargó a la Secretaría que llevara a cabo el estudio, con recursos provenientes de contribuciones voluntarias por parte de los Estados y organizaciones internacionales.

1.2 En un inicio, la Secretaría redactó el mandato para el estudio con el objeto de determinar las necesidades de los PEIDP en materia de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de navegación aérea y seguridad de la aviación. La redacción del mandato siguió un proceso de consulta con los PEIDP para asegurar la participación de los Estados en cuestión. En dicho proceso se sostuvieron reuniones paralelas en el marco de la 54ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Asia/Pacífico (7 al 11 de agosto de 2017 en Ulaanbaatar, Mongolia); la primera Conferencia Ministerial de Aviación Civil de Asia/Pacífico (31 de enero al 1 de febrero de 2018 en Beijing, China); y la 55ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Asia/Pacífico (22 de octubre de 2018 en Nadi, Fiji).

1.3 En el marco de la Reunión del Consejo de la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO) (Auckland, Nueva Zelandia, 3 al 5 de diciembre de 2018), la Oficina de la Región Asia/Pacífico (APAC) presentó a todos los Estados pertinentes información actualizada sobre la composición del equipo, el plan de trabajo y el mecanismo de financiamiento previstos para el estudio de los PEIDP. Durante esta reunión se debatieron y acordaron otros aspectos del estudio, incluida la oferta de Fiji para que el estudio se lleve a cabo en Nadi y su oferta de pasajes aéreos gratuitos al equipo del estudio para algunas de las visitas in situ a los Estados. Igualmente, se acordó hacer los arreglos necesarios para que los representantes de algunos PEIDP participaran en algunas visitas in situ en calidad de observadores y en representación de todos los PEIDP. Asimismo, los PEIDP dieron su consentimiento para que el equipo del estudio tenga acceso a los informes de estudios anteriores, y se comprometieron a facilitar la celebración de reuniones del equipo del estudio con los debidos altos funcionarios (a nivel ministerial) durante sus visitas in situ a los Estados.

2. ALCANCE, OBJETIVOS, METODOLOGÍA Y PRINCIPIOS DEL ESTUDIO DE LOS PEIDP

2.1 Si bien la Resolución A39-23 de la Asamblea apoyaba la realización de un estudio de viabilidad para el establecimiento de una RSO de la OACI, las opiniones que recibió la Organización durante la fase de consulta indicaron que los PEIDP enfrentaban un conjunto de dificultades particulares para alcanzar un desarrollo sostenible. Por esa razón, se consideró necesario hacer un inventario de las necesidades teniendo debidamente en cuenta las vulnerabilidades de los PEIDP y evaluar cómo la aviación civil podía aliviar algunos de los problemas de los PEIDP y fomentar su desarrollo sostenible. Esto llevó también a ampliar el alcance del estudio para incluir la realización de un análisis comparativo de costo-beneficio de distintas formas de supervisión normativa y mecanismos de asistencia de los Estados, así como la opción de establecer una RSO de la OACI. El estudio tiene en cuenta los marcos de Naciones Unidas que pueden aplicarse: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de SAMOA) y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030¹. La versión final del mandato se encuentra en el Apéndice A de esta nota.

¹ Para descargar la publicación, visite: <https://www.unisdr.org/we/inform/publications/43291>.

2.2 El estudio de los PEIDP incluye los siguientes Estados: Estados Federados de Micronesia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Kiribati, Palau, Papua Nueva Guinea, Nauru, Niue², Samoa, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.

2.3 Los objetivos clave del estudio son determinar las dificultades y necesidades actuales de los PEIDP en materia de aviación civil, así como definir posibles opciones para ayudar en la resolución de esas dificultades. Dentro de ese marco, y dadas las circunstancias especiales que enfrentan los PEIDP, el objetivo clave es mejorar la fuerza y resiliencia de las capacidades de estos Estados en beneficio de su desarrollo sostenible, así como mejorar su resiliencia frente a los peligros climáticos.

2.4 El estudio se basa en el principio de un diálogo sustancioso con todas las partes interesadas, incluidos los PEIDP, PASO y la Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico (PIFS), una organización intergubernamental en cuyo marco se estableció PASO. Con este propósito se optimizó el número de visitas a los Estados de acuerdo con las limitaciones presupuestarias y de tiempo del estudio; al final fue posible visitar 11 Estados, así como las oficinas de PASO y PIFS. Además, los pocos Estados que no tuvieron visitas in situ fueron invitados a reunirse con el jefe del equipo del estudio (asesor principal de aviación civil) para que aportaran sus opiniones e ideas al equipo. El equipo del estudio también dedicó el tiempo necesario al análisis y elaboración del informe.

2.5 El estudio se ha estructurado en dos fases: La fase 1 es un “análisis de la situación y las capacidades” y la fase 2 es un “análisis de las opciones”. Se programaron dos reuniones de consulta en el plan de trabajo hacia el final de las fases 1 y 2 para presentar los resultados preliminares a todos los Estados y organizaciones interesados y recibir sus comentarios y opiniones, respectivamente.

2.6 La fase 1 del estudio comprende dos tareas. La primera es un análisis de situación del medio actual de la aviación en los PEIDP. Esta tarea incluye un análisis de las situaciones y dificultades especiales que enfrentan los PEIDP en materia de aviación, así como un análisis de las contribuciones del sector de la aviación civil al desarrollo sostenible y a las labores de socorro luego de catástrofes naturales. La tarea también incluye una revisión de la condición actual de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los PEIDP, con base en los resultados de las actividades de los programas de auditoría de la seguridad de la aviación y de la vigilancia de la seguridad operacional, de la OACI, así como en información sobre los índices de accidentes.

2.7 La segunda tarea de la fase 1 consiste en un análisis de las capacidades. En esta tarea se incluye un análisis de los volúmenes actuales de tráfico aéreo y los niveles de conectividad hacia y entre los PEIDP, así como un examen de las necesidades de expandir o mejorar las rutas existentes y la infraestructura de la aviación en los PEIDP para satisfacer la demanda proyectada, sobre la base de pronósticos económicos y de tránsito aéreo.

2.8 La fase 2 comprende un análisis comparativo, incluido un análisis de costo-beneficio, de diferentes opciones para abordar las dificultades identificadas y apoyar a los Estados en sus funciones de reglamentación. El propósito del análisis comparativo es evaluar varias opciones y hacer recomendaciones con base en la información recopilada durante la fase 1 del estudio. Las opciones propuestas se citan como ejemplos, y la solución podría ser una combinación de opciones, un enfoque progresivo para aplicar algunas de las opciones, u opciones distintas de las que se enumeran a continuación:

- a) establecer un Proyecto de cooperación regional para mejorar la seguridad operacional, la navegación aérea y las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación en la región;
- b) fortalecer PASO mediante el mejoramiento de su capacidad y gobernanza para que desempeñe una función mayor como Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO);

² Estado no contratante.

- c) crear una Administración regional de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de los PEIDP o de un subgrupo de PEIDP, y
- d) Establecer una Suboficina regional (SRO) de la OACI para los PEIDP.

3. RECURSOS UTILIZADOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO SOBRE LOS PEIDP Y CONTRIBUCIONES VOLUNTARIAS DE LOS ESTADOS

3.1 Para asegurar la imparcialidad, el liderazgo y el cumplimiento de los plazos durante la realización del estudio sobre los PEIDP, la Secretaría General convino en que designara a un funcionario principal de la Secretaría como asesor principal de aviación civil para el estudio. Además, a fin de permitir un acceso eficaz y eficiente a la información pertinente sobre seguridad de la aviación, se asignó a un funcionario regional de APAC, del área de seguridad de la aviación, para que apoye al equipo por cuatro semanas.

3.2 La Secretaría acudió a los Estados miembros para que ayudaran a cubrir el costo del estudio y/o hicieran contribuciones en especie. Estos esfuerzos dieron como resultado la adscripción de tres miembros altamente calificados y experimentados al equipo, a saber: un experto en seguridad de vuelo (cedido por Singapur por un período de cuatro semanas), un experto en aeródromos (cedido por Estados Unidos por cuatro semanas) y un experto en derecho aeronáutico (cedido por el Reino Unido). Igualmente, a través del mecanismo del Programa OACI para voluntarios de la aviación (IPAV), se contó con un experto en transporte aéreo calificado y experimentado, por un período de dos semanas. En lo que respecta a las contribuciones financieras y en especie para financiar el estudio, la OACI agradece el apoyo de Australia, Chile, China, Estados Unidos, Fiji, Singapur y el Reino Unido.

4. PLAZOS Y RESULTADOS ESPERADOS DEL ESTUDIO DE LOS PEIDP

4.1 Se espera culminar la fase 1 del estudio para el 11 de julio de 2019 y la fase 2 a finales de septiembre. Antes de terminar el estudio, se presentará el proyecto de informe a los PEIDP y otras partes interesadas para sus conocer comentarios durante una reunión que se llevará a cabo en septiembre de 2019. Aunque los resultados del estudio de viabilidad no pudieron prepararse a tiempo para su consideración por parte de la Asamblea, la Secretaría presentará el informe final al 218º período de sesiones del Consejo. Será necesaria una estrecha coordinación entre la OACI y las partes interesadas para el seguimiento y la posible aplicación de las recomendaciones contenidas en el informe. Asimismo, las recomendaciones podrían requerir la movilización de recursos y la expansión de las alianzas con gobiernos, el sector privado y las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La OACI se ha comprometido a escuchar y abordar activamente las opiniones de los PEIDP sobre los desafíos que esos países enfrentan en el ámbito de la aviación civil. La Secretaría ha trabajado con numerosos Estados y organizaciones y ha logrado ubicar el estudio en el marco apropiado de las Naciones Unidas. Este es un ejemplo concreto de cómo la OACI puede contribuir todavía más al logro de sus objetivos, así como los ODS de las Naciones Unidas, para que ningún país, y en este caso en particular, ninguna región se quede atrás. El nivel de aplicación de las recomendaciones del estudio dependerá del compromiso de todas las partes interesadas. Si bien este informe fue elaborado durante la primera fase del análisis, el estudio ya ha comenzado a arrojar beneficios. La Secretaría ha incrementado su conocimiento y comprensión sobre la situación y los desafíos que enfrentan los PEIDP en el ámbito de la aviación civil. Y para los Estados y organizaciones de la región de los PEIDP, el estudio ha contribuido a fortalecer sus vínculos con la OACI y aumentar la visibilidad de la Organización ante las administraciones de aviación civil y a nivel ministerial.

APÉNDICE A

MANDATO RELATIVO AL ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE LA AVIACIÓN DE LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO DE LA REGIÓN PACÍFICO (PEIDP)

1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el sector de transporte aéreo internacional genera empleo, directa o indirectamente, para 62,7 millones de personas en el mundo. Además, contribuye con 2,7 billones de dólares al producto interno bruto (PIB) mundial, y moviliza a más de 4,1 mil millones de personas y más de un tercio de la carga mundial por valor a bordo de 37 millones de vuelos cada año. El transporte aéreo aporta 28,8 millones de empleos y 626 mil millones de dólares al PIB de la región Asia-Pacífico. La industria del transporte aéreo de la región Asia-Pacífico generó directamente una cifra estimada en 3,3 millones de empleos en 2014³.

Los pequeños Estados insulares en desarrollo de la Región Pacífico (PEIDP) son un grupo de islas con características únicas en la región Asia-Pacífico que enfrentan desafíos particulares para lograr un desarrollo sostenible. Los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) normalmente se distinguen porque experimentan dificultades particulares, a saber: recursos limitados, lejanía, susceptibilidad a catástrofes naturales, vulnerabilidad a impactos externos, alta dependencia del comercio internacional y ambientes frágiles. Su progreso socioeconómico se ve obstaculizado por los altos costos de las comunicaciones, la infraestructura, la energía y el transporte, volúmenes irregulares de transporte internacional, un alto grado de dependencia de sus economías en su sector público debido a sus reducidas dimensiones territoriales y una limitada base de recursos que los priva de los beneficios de las economías de escala⁴.

En septiembre de 2015, los Jefes de Estado y de Gobierno adoptaron la estrategia *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*, con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas. La Agenda es un compromiso para erradicar la pobreza y alcanzar el desarrollo sostenible en todo el mundo para 2030, asegurándose de que nadie se quede atrás. La adopción de la Agenda 2030 representó un logro histórico y ofreció una visión global compartida para el desarrollo sostenible de todos. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible pedía que se prestara atención especial a los PEID, ya que esos Estados enfrentan vulnerabilidades especiales en su desarrollo sostenible.

2. LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) Y SUS VÍNCULOS CON LOS ODS

El logro de los ODS de la Agenda 2030 dependerá de los avances en la movilidad, incluido un transporte aéreo seguro, protegido, eficiente, económicamente sostenible y responsable respecto del medio ambiente. Si bien el transporte y la aviación sostenibles no tienen un ODS específico, se ha reconocido ampliamente que ambos son esenciales para cumplir la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En 2017, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) culminó

³ <https://aviationbenefits.org/around-the-world/asia-pacific/>

⁴ <http://unohrlls.org/about-sids/>

un análisis exhaustivo de la manera en que su Plan de actividades para 2017-2019 apoyaba la Agenda 2030. En dicho análisis, la Organización trazó enlaces directos con 15 de los 17 ODS. La iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la OACI centra las actividades de la Organización en asistir a los Estados para que apliquen las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). El objetivo principal de esta labor es garantizar que la aplicación de los SARPS se haga de forma armonizada a nivel mundial para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro y confiable.

Como parte de su iniciativa NCLB, la OACI tiene un interés especial en apoyar a los PEID para que logren sus ODS mediante el fortalecimiento de sus sectores de aviación civil. Un sector de aviación civil fuerte puede promover y sostener el progreso social y económico a través de, por ejemplo, el turismo responsable, que es uno de los principales motores económicos de los PEID. Cuando el turismo se gestiona con un énfasis en el alivio de la pobreza, puede tener repercusiones positivas en la reducción de los niveles de pobreza al emplear miembros de la comunidad en las empresas de turismo, la provisión de servicios y productos para los turistas o en la administración de pequeñas empresas y empresas comunitarias. La graduación de Cabo Verde (2007), Maldivas (2011) y Samoa (2014) de la condición de “país menos adelantado” fue posible gracias al fuerte crecimiento y los resultados del turismo en esos Estados⁵.

En su 39º período de sesiones, la Asamblea apoyó la realización de un estudio para determinar los desafíos y necesidades actuales de los PEIDP en materia de seguridad operacional de la aviación, navegación aérea y seguridad de la aviación y definir opciones para abordar estas dificultades. Entre las opciones se encuentra el establecimiento de una suboficina regional en la Región Pacífico. La Secretaria General señaló la necesidad de contar con recursos para hacer dicho estudio e hizo un llamado a los Estados para que presten su apoyo con los recursos humanos y financieros que se requieren.

3. ANÁLISIS DE NECESIDADES: ALCANCE DEL TRABAJO

Dadas las consideraciones anteriores, la OACI realizará un *Análisis de necesidades de la aviación para apoyar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea y la seguridad de la aviación*. Trabajando directamente con los PEIDP y otros Estados y organizaciones del Pacífico, este estudio sobre el análisis de las necesidades:

- a) **describirá los desafíos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación** que enfrentan los PEIDP, a saber: Estados Federados de Micronesia, Fiji, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón⁴, Kiribati⁶, Nauru, Niue, Samoa, Palau, Papua Nueva Guinea, Tonga, Tuvalu⁴ y Vanuatu⁴; y
- b) **definirá posibles opciones** que se explorarán con mayor detenimiento para poder hacer frente a estos desafíos. La OACI gestionará esta labor en estrecha colaboración con el Director Regional de la OACI de la Región Asia-Pacífico (APAC); el Director de navegación aérea (ANB); el Director de transporte aéreo (ATB); y el Jefe de la Oficina de planificación estratégica, coordinación y asociaciones (SPCP).

⁵ <http://unctad14.org/en/pages/newsdetail.aspx?newsid=26>

La realización de este análisis de necesidades y la subsiguiente evaluación de las opciones, así como la posterior aplicación de las recomendaciones, exigirán la movilización de recursos y la ampliación de las alianzas con gobiernos, el sector privado y el sistema de Naciones Unidas.

El estudio determinará las circunstancias particulares de la Región Pacífico, tomando en cuenta la necesidad de asegurar la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación. Igualmente, el estudio examinará la manera en que la aviación contribuye al desarrollo sostenible de los PEIDP, en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible; las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de SAMOA); y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 (Marco Sendái). Asimismo se espera que la iniciativa tome en cuenta el trabajo que ya iniciaron distintos socios, incluidos el Programa de inversión en aviación en el Pacífico del Banco Mundial (PAIP); la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO); y el informe de asistencia técnica del Banco Asiático de Desarrollo – *Fortalecimiento institucional de la reglamentación de la aviación*.

Los PEIDP designarán al menos dos representantes para que participen en el estudio.

4. ANÁLISIS DE NECESIDADES: METODOLOGÍA DE TRABAJO

El proyecto se llevará a cabo en dos fases.

La **fase 1** constará de un *análisis de situación y capacidades*; y la **fase 2** será un *análisis de las opciones*.

Antes del inicio de las fases 1 y 2, se llevará a cabo una reunión de coordinación preliminar en la Sede de la OACI. Esto permitirá al asesor principal de aviación civil, en lo sucesivo denominado “asesor principal”, reunirse con miembros de la Secretaría antes del inicio del estudio y tener acceso directo a los datos y experiencia de la Secretaría disponibles en la Sede. También podría incluir conversaciones con miembros del Consejo de la Región Asia-Pacífico. Esta reunión tendrá una duración de cinco días hábiles.

Fase 1: Análisis de situación y capacidades

El asesor principal residirá en la Región Pacífico durante la fase 1 y utilizará los datos obtenidos durante la reunión de coordinación preliminar en la Sede de la OACI. Durante una parte de la fase 1, el asesor principal contará con el apoyo de un equipo de proyecto, conformado por expertos en vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, aspectos económicos del transporte aéreo y gestión de aeropuertos. Los miembros del equipo tendrán el debido conocimiento y experiencia sobre la OACI, la aviación civil y las administraciones de aviación civil de los Estados insulares del Pacífico, los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI (USOAP), el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO). El equipo de apoyo estará conformado por expertos adscritos por los Estados miembros. Se consultará a los PEIDP acerca de la selección del equipo. Expertos en la Sede de la OACI y la oficina de APAC asistirán en el análisis por medio de teleconferencias regulares con el equipo de proyecto durante la duración del mismo.

Esta fase incluirá visitas in situ del equipo de proyecto a los PEIDP para ayudar en la determinación de las dificultades que estos enfrentan. El equipo de proyecto consultará a funcionarios principales de la aviación en los PEIDP y otros países y organizaciones del Pacífico.

En la fase 1 deben cumplirse dos tareas principales, a saber:

Tarea 1 de la fase 1: Análisis de situación

La primera tarea de la fase 1 consiste en un análisis de situación del entorno actual de la aviación en los PEIDP e incluye:

- a) un resumen de la importancia de la aviación para las economías y el desarrollo de los PEIDP;
- b) un resumen de las situaciones y desafíos especiales que enfrentan los PEIDP en relación con la aviación, incluido un análisis acerca de cómo este sector contribuye al desarrollo sostenible y la forma en que la aviación civil coadyuva en las actividades de socorro tras una catástrofe natural. Esta tarea también incluirá la elaboración de un inventario de las vulnerabilidades de la infraestructura de aviación ante las catástrofes naturales que ocurren comúnmente en la región.

El equipo determinará la existencia o vigencia de planes de desarrollo específicos para la aviación, como planes maestros de aviación civil, planes maestros de aeródromos y planes nacionales de navegación aérea. El análisis incluirá un examen de la coherencia de los planes nacionales de aviación en relación con los planes mundiales y regionales de aviación de la OACI. El equipo también verificará los vínculos específicos de los planes nacionales de aviación y su priorización en los planes nacionales de desarrollo;

- c) un resumen de las principales estructuras de gobernanza (incluidos los recursos), los factores económicos, normativos, técnicos y operacionales de los PEIDP relacionados con la aviación, centrándose particularmente en la forma en que dichos factores influyen en el rendimiento del USOAP y el USAP de los Estados, incluida la disponibilidad y utilización de los servicios de PASO;
- d) un examen de la condición de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los PEIDP, que incluya los resultados de las auditorías de la OACI sobre la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y los niveles de implementación efectiva (EI), así como los índices de accidentes y víctimas mortales en los PEIDP; y
- e) un resumen de los proyectos y programas en curso de asistencia técnica en seguridad operacional y seguridad de la aviación en los Estados de la Región Pacífico que son financiados por el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, Australia, Nueva Zelanda y otros donantes.

Tarea 2 de la fase 1: Análisis de capacidades

La segunda tarea comenzará con un análisis de los volúmenes de tránsito aéreo existentes y los niveles de conectividad hacia y entre los PEIDP. Con base en pronósticos económicos

y de tránsito aéreo, el estudio hará una proyección de las necesidades de expandir o mejorar las rutas existentes, así como la infraestructura de la aviación en los PEIDP, para cumplir con la demanda proyectada. También se hará un análisis de las necesidades de capacitación para aquellos PEIDP donde no se ha hecho este tipo de análisis, como parte de este análisis. La información acerca de los trabajos de desarrollo en curso, incluido el proyecto de reforma de PASO, puede hacer aportes útiles con respecto a los recursos de personal técnico y las necesidades de instrucción de la región. El análisis de capacidades incluirá lo siguiente:

- a) formulación de una definición clara del problema para garantizar que los desafíos y oportunidades subyacentes se identifiquen y sustenten mediante la evidencia recopilada en esta fase, y
- b) un recuento de las opiniones, necesidades específicas y experiencia de los Estados consultados durante las misiones.

Fase 2: Análisis de las opciones

En esta fase el equipo realizará un análisis comparativo, incluidos los costos y beneficios de las diferentes opciones para abordar los desafíos identificados, así como formas alternas de apoyo a la vigilancia de la seguridad operacional y mecanismos de asistencia de los Estados.

El análisis comparativo consideraría las siguientes alternativas y recomendaría la solución óptima de acuerdo con la fase 1 del análisis. Las alternativas propuestas se mencionan a manera de ejemplo y la solución podría ser: una combinación de alternativas; un enfoque progresivo para implantar algunas de las alternativas; o una solución distinta de las opciones señaladas a continuación.

Para asegurar la objetividad y la transparencia, se evaluarán soluciones viables de acuerdo con criterios expresados en términos de resultados deseados. Los criterios serán acordados por todos los Estados participantes en este análisis de las necesidades y la OACI.

1. Creación de un proyecto de cooperación regional para el desarrollo de capacidades en materia de seguridad operacional, navegación aérea y vigilancia de la seguridad de la aviación en la Región

Este enfoque aprovecharía las mejores prácticas tomadas de proyectos del Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), como el *Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)* en América Latina; los proyectos del COSCAP para el sur, sureste y norte de Asia; y el Plan AFI para África. En esta opción, los Estados de la región reunirán recursos, tanto financieros como de experiencia técnica, para apoyar un proyecto regional que ayude en el desarrollo de capacidades de seguridad operacional, navegación aérea y vigilancia de la seguridad de la aviación en los Estados de la región. Se consideraría la participación de Estados e instituciones donantes en el proyecto. El proyecto podría ser ejecutado por la Oficina Regional APAC, a través de la Dirección de cooperación técnica (TCB) o alguna otra entidad, como se considere adecuado.

2. Fortalecimiento de PASO mediante el mejoramiento de su capacidad y gobernanza para que desempeñe una función mayor como RSOO

Se puede fortalecer la función de PASO y mejorar sus arreglos de gobernanza. En este enfoque podrían aprovecharse las mejores prácticas para la creación de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (por ejemplo, el Sistema de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación del Caribe [CASSOS] y la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil de la Comunidad del África oriental [CASSOA]).

La OACI está trabajando en una estrategia y plan de acción mundiales para mejorar las RSOO y establecer un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación [GASOS]). Se explorarán las posibles sinergias entre el concepto de GASOS para cumplir funciones de vigilancia de la seguridad operacional y las RSOO existentes.

Debería considerarse una implementación ulterior entre los PEIDP, o con cada PEIDP por separado, para poner en práctica las áreas de mejoramiento identificadas en el análisis de carencias que se está realizando actualmente en el marco del proyecto de reforma de PASO.

3. Creación de una administración regional de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación

En este caso podrían aprovecharse las mejores prácticas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), pero también podría otorgarse potestad a una autoridad regional para que trabaje en nombre de los PEIDP en funciones de seguridad operacional, navegación aérea y vigilancia de la seguridad de la aviación.

4. Establecimiento de una suboficina regional (SRO) de la OACI para los PEIDP

- Examinar el papel y las funciones de una posible SRO y su posible relación con otros foros de APAC, como PASO, el Foro de las Islas del Pacífico, el Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación – Asia/Pacífico (RASG-APAC) y otros acuerdos y tratados regionales relacionados con la aviación, como el Tratado de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil de las Islas del Pacífico (PICASST).
- Definir opciones para la estructura administrativa y la dimensión de la SRO propuesta, los requisitos financieros para el establecimiento de la oficina y los costos operativos recurrentes.
- Examinar opciones de financiación de la posible SRO, como: (i) la proposición de cobrar un derecho a los pasajeros regionales que está considerando PASO; (ii) apoyo de uno o más Estados insulares del Pacífico por separado; (iii) financiación del Banco Mundial u otro donante; (iv) contribuciones de Estados donantes; (v) financiación proveniente del Presupuesto del Programa regular de la OACI, etc.
- Hacer un análisis de costo-beneficio y de las repercusiones de distintas ubicaciones para la SRO.

- Si el estudio apoya el establecimiento de una SRO de la OACI, elaborar un plan de acción que incluya los pasos, como obtener la aprobación del Consejo de la OACI, concluir todos los acuerdos pertinentes con los Estados insulares del Pacífico, invitar a licitaciones para la selección de la sede de la SRO, buscar los fondos operacionales necesarios, contratar personal, etc.

5. RESULTADOS ESPERADOS

- Reunión de coordinación preliminar en la Sede de la OACI y plan actualizado – en el transcurso de la primera semana después de la movilización
- Fase 1, informe de las tareas 1 y 2 – 12 semanas después de la movilización
- Fase 2 y redacción de informe final – 14 semanas después de la movilización
- Informe final – Dos semanas después de recibidos los comentarios sobre el proyecto de informe

6. DURACIÓN DEL ESTUDIO: 6 meses

7. REFERENCIAS

- Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible
- Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de SAMOA)
- Programa de Acción en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2011-2020 – Programa de Acción de Estambul (IpoA)
- Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030
- Nueva Agenda Urbana
- Nota conceptual (Estudio de viabilidad para una suboficina regional de la OACI)
- A39-WP/494, *Informe sobre la Cuestión 28 (Iniciativa Ningún país se queda atrás)*
- Informes del Banco Asiático de Desarrollo
- Informes del Banco Mundial
- Cualquier otro documento que los PEIDP consideren pertinente.