



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Iniciativa *Ningún país se queda atrás*INFORME SOBRE LA INICIATIVA *NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS* (NCLB)

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

El 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A39-23, Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). En la Resolución se establecen los objetivos de dicha iniciativa de proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen eficazmente los SARPS, políticas, planes y programas de la OACI de manera armonizada a escala mundial; promover la resolución de preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC); y promover y realizar todas las actividades de la OACI de asistencia y cooperación técnicas. En esta nota se ofrece un informe sobre los principales logros y actividades realizadas en el marco de la iniciativa NCLB y se mencionan las áreas prioritarias para el trienio de 2020-2021-2022.

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

- instar al Consejo a que continúe su labor para despertar conciencia a escala mundial sobre la importancia de aplicar eficazmente los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI, los cuales hacen posible un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente; y
- instar a la Secretaria General a que siga intensificando las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica para continuar aplicando la iniciativa NCLB.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos y todas las Estrategias de implantación básicas (SIS).
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	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 A40-WP/4, Informe sobre el programa de asistencia técnica de la OACI C-WP/14788, Proyecto de Plan de actividades de la OACI para 2020-2021-2022 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075)

1. ANTECEDENTES

1.1 La iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB) se lanzó el 5 de diciembre de 2014 como parte de los eventos que tuvieron lugar en ocasión del 70° aniversario de la firma del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. La iniciativa NCLB tiene por objeto asistir a los Estados en la aplicación eficaz de las normas y métodos recomendados (SARPS), los planes, las políticas y los programas de la OACI para el logro de todos los Objetivos estratégicos. Posteriormente, en el 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI se adoptó la Resolución A39-23, Iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), que fue respaldada por la Asamblea como medio de reactivar los esfuerzos por asistir a los Estados de manera que todos los Estados miembros puedan mejorar sus sistemas de aviación civil, para que, a la vez, estos coadyuven a un desarrollo socioeconómico sostenible a escalas local y regional.

1.2 La iniciativa NCLB es para todos los Estados, especialmente para aquellos cuyas necesidades son prioritarias en el marco de todos los Objetivos estratégicos de la OACI, y sirve para mejorar el apoyo que se ofrece a los Estados en la aplicación de las normas. Por medio de esta iniciativa, la OACI puede proporcionar un apoyo más directo y eficaz a todos los Estados que requieren asistencia para desarrollar y mejorar el sistema de aviación aplicando las normas y políticas mundiales de la OACI. En su función de promotora de la aviación, la OACI trabaja con los Estados para garantizar que se le dé mayor importancia a este sector en el contexto del desarrollo de los países, y los resultados de esa labor respaldan la aplicación de la Resolución A39-25 de la Asamblea, *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.

2. INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE LOS MEDIOS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE LA INICIATIVA NCLB

2.1 Los objetivos de la iniciativa NCLB se dan a conocer, se apoyan y se cumplen como parte de las actividades diarias de la OACI, que abarcan desde la difusión de los beneficios que genera la aviación en los Estados y el desarrollo de herramientas y servicios especialmente diseñados, hasta la creación de iniciativas y alianzas colaborativas para mejorar la aplicación de los SARPS.

2.2 **Difusión ante altas instancias de gobierno de los beneficios que genera la aviación para los Estados.** Una de las prioridades de la iniciativa NCLB consiste en promover la voluntad política necesaria para que se apoyen los compromisos y el fortalecimiento de la aviación. La OACI alienta esto al participar en eventos internacionales clave, entre los que cabe destacar la 26ª Cumbre de la Unión Africana (2016); la Conferencia mundial sobre el transporte sostenible 2016; el Foro Económico mundial 2017-2019 en Davos; el Foro de transporte internacional 2017-2019; los Foros mundiales consecutivos de jefes ejecutivos de la aviación civil; y las Cumbres de líderes de la aviación. Al promover en estos eventos los beneficios de la aviación para el desarrollo sostenible, la OACI sensibiliza a los altos funcionarios gubernamentales y genera voluntad política para asignar recursos suficientes al desarrollo de la aviación en el contexto de la iniciativa NCLB. Estas actividades son esenciales para dar prioridad a la aviación en los marcos de desarrollo mundial, a través de los cuales también se asignan recursos.

2.2.1 El Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), que se celebró todos los años de este trienio, es un ejemplo de los esfuerzos que realiza la OACI por reunir a participantes de alto nivel de los Estados, la comunidad de la aviación y las instituciones financieras y por demostrar de qué manera la aplicación de las normas y políticas mundiales de la aviación mejorarán el sistema de transporte aéreo a fin de que siga siendo operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente, con lo que se contribuirá al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Los resultados de cada IWAF se emplean para seguir refinando la estrategia de la

iniciativa NCLB y aseguran que dicha estrategia se base en la información y los comentarios proporcionados por todas las partes interesadas.

2.2.2 Esos resultados permitieron, entre otras cosas, a) identificar las alianzas y los financiamientos necesarios para acelerar la aplicación de normas, políticas, planes y programas mundiales; b) reafirmar la función de liderazgo de la OACI en la promoción de alianzas efectivas entre donantes, inversores y Estados con necesidades y en la identificación, coordinación y prestación de asistencia a los Estados con necesidades en el marco de su iniciativa NCLB; c) difundir los beneficios socioeconómicos de la aviación, incluido su papel en la facilitación de los viajes, el turismo y el comercio, poner de relieve la necesidad de crear un entorno económico habilitante y generar la voluntad política para integrar y reflejar las prioridades del sector de la aviación en los programas mundiales, regionales y nacionales; y d) alentar a los Estados a que adopten un enfoque completo, integral y transformador, sustentado en políticas coherentes y la buena gobernanza en todos los niveles a fin de hacer frente a los problemas de financiamiento de la infraestructura de la aviación.

2.2.3 La rotación regional del IWAF también demostró el firme compromiso de la OACI para lograr los objetivos de la iniciativa NCLB. La celebración del IWAF/3 [noviembre de 2017, Abuja (Nigeria)] y el IWAF/4 [septiembre de 2018, Fortaleza (Brasil)] permitió a la Organización hacer frente a necesidades y problemas regionales en materia de desarrollo de la aviación y, a su vez, identificar y elaborar soluciones concretas en consonancia con los programas, las prioridades y el marco comunes de la aviación mundial. El IWAF/3 adoptó la *Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035*.

2.3 **Reconocimiento del avance de los Estados.** El Consejo de la OACI creó los Certificados del Presidente del Consejo, que se confieren a los Estados que hayan progresado considerablemente en la resolución de sus deficiencias de supervisión de la seguridad operacional y en cuanto a la implementación efectiva (EI) de los SARPS. Los Estados merecedores de dicho reconocimiento se seleccionan de acuerdo con criterios objetivos y transparentes. Los Certificados del Presidente del Consejo se otorgan anualmente a Estados de todas las regiones de la OACI. En los últimos cuatro años, se concedieron Certificados del Presidente del Consejo a 48 Estados. El Apéndice A contiene una lista de los Estados que recibieron los Certificados del Presidente del Consejo.

2.4 **Facilitación e implementación de iniciativas de creación de capacidad.** La OACI llevó a cabo varias iniciativas para armonizar las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica, así como de creación de capacidad y de instrucción, con el propósito de garantizar que los Estados recibieran un apoyo eficaz y eficiente en la aplicación de los SARPS y los programas. Durante este período, la OACI elaboró textos de orientación y herramientas, ejecutó proyectos, contrató y desplegó expertos e impartió cursos de instrucción y talleres para asistir a los Estados, a la industria y a otras partes interesadas.

2.4.1 Reconociendo que la asistencia técnica es un componente esencial de la iniciativa NCLB que sirve para asistir a los Estados para cubrir sus necesidades prioritarias a fin de hacer avanzar sus sistemas de aviación civil, se estableció un mecanismo interno de coordinación que tiene por objeto evitar la duplicación de esfuerzos dentro de la Organización y mejorar la eficiencia, calidad y eficacia de las actividades de asistencia. En el marco de dicho mecanismo, las solicitudes de proyectos de asistencia técnica son aprobadas por la Dirección pertinente, de acuerdo con los Objetivos estratégicos de que se trate, y por la oficina regional correspondiente, según las prioridades, la pertinencia con respecto a los objetivos estratégicos y los planes coordinados de aplicación. En la nota A40-WP/4, *Informe sobre el programa de asistencia técnica de la OACI* figura un informe completo sobre la ejecución general del programa de asistencia técnica para el trienio actual.

2.4.2 En el marco de la iniciativa NCLB y en conjunto con sus programas de cooperación técnica, asistencia y auditoría, la OACI ha podido apoyar a los Estados para que resolvieran sus preocupaciones significativas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación (SSC y SSeC) y fortalecieran sus sistemas de aviación. Todos estos esfuerzos se realizaron con el propósito de que todos los Estados puedan obtener los beneficios que ofrece un sector robusto de aviación civil. Desde que se puso en marcha la iniciativa NCLB, se logró avanzar significativamente, ya que la EI general mundial aumentó un 9,4 % para la seguridad operacional, que en junio de 2019 alcanzó el 68,0 % y un 3,8 % para la seguridad de la aviación, que en junio de 2019 ascendió al 72,6 %, en tanto que el número de Estados con SSC ha disminuido. Además, 43 Estados que, cuando se empezó a aplicar la iniciativa NCLB, registraban una EI para la seguridad operacional por debajo del 60 % [el umbral establecido en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP)] aumentaron su nivel de EI para la seguridad operacional a más del 60 %. A su vez, de los 113 Estados que iniciaron la implantación del SSP, 61 ya están avanzando en su plan de implantación de SSP para ocuparse de los problemas identificados en su análisis de carencias.

2.4.3 Asimismo, el número de accidentes ha venido disminuyendo continuamente a escala global y regional e, incluso, en algunas regiones se logró la cifra de cero casos mortales en el transporte aéreo comercial regular durante algunos años. En África, por ejemplo, no hubo casos mortales en 2016 y 2017 y su tasa promedio anual de accidentes disminuyó 40 % respecto del trienio previo.

2.4.4 Gran parte del apoyo directo que da la OACI a los Estados miembros se proporciona a través de las Oficinas regionales de la OACI. Éstas han aplicado, cada vez más, enfoques estructurados al poner en práctica las estrategias de la iniciativa NCLB. La asistencia directa en el país de las oficinas regionales aumentó a lo largo del trienio y gran parte de esta asistencia se ha proporcionado bajo los auspicios de la iniciativa NCLB. Por ejemplo, la Oficina Asia y Pacífico (APAC) ofreció apoyo directo *in situ* a través de misiones de asistencia técnica mediante equipos de acción combinada (CAT) y proyectos financiados por el SAFE. Para aplicar la iniciativa NCLB, la Oficina Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) creó el Programa de asistencia sistemática NACC, que está especialmente diseñado para satisfacer las necesidades regionales y se centra en actividades encaminadas a aumentar la EI de SARPS y a resolver SSC y SSeC. La Oficina África oriental y meridional (ESAF) y la Oficina África occidental y central (WACAF) continuaron ejecutando los proyectos del Plan AFI en el marco de la iniciativa NCLB. Los Estados de la Región Oriente Medio (MID) respaldaron la estrategia NCLB de esa región, en tanto que la Oficina Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) estableció un Programa de asistencia técnica NCLB durante el trienio.

2.5 **Creación y fortalecimiento de alianzas.** De conformidad con el encargo de la Asamblea, en el Plan de actividades de la OACI se establece que ampliar las alianzas para apoyar las actividades programáticas constituye una actividad clave para mejorar la eficiencia, la eficacia y los efectos del trabajo que realiza la OACI.

2.5.1 Un componente crítico de la visión de la OACI en relación con las alianzas es el compromiso de la Organización respecto de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. Al demostrar los fuertes vínculos que existen entre los Objetivos estratégicos de la OACI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, la OACI ha defendido con éxito que se vea a la aviación como instrumento estratégico del desarrollo económico de los Estados. De acuerdo con la Resolución A39-25 de la Asamblea, la OACI participa activamente en la promoción de las alianzas que ayudan a los Estados a mejorar sus sistemas de transporte y a movilizar de manera eficaz los recursos, al dar argumentos en favor de que se considere al transporte aéreo como propiciador del desarrollo sostenible.

2.5.2 Fortalecer las alianzas y las redes de colaboración resulta fundamental también a escala regional. La Organización elaboró una política sobre cooperación regional que pone énfasis en los principios de cooperación con los órganos regionales de aviación civil y las organizaciones regionales

para facilitar el desarrollo de infraestructura en ese sector y aplicar las políticas y los SARPS de la OACI.¹

2.5.3 La OACI viene fortaleciendo la prestación de asistencia a los Estados y evitando la duplicación de dicha prestación. Para ello, ha colaborado con Estados, organizaciones internacionales y la industria mediante programas como la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) a fin de asistir a los Estados de manera coherente.

2.5.4 Con respecto al Objetivo Estratégico sobre la Protección del medio ambiente, se elaboraron planes de acción para reducir las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación de 111 Estados miembros gracias a una estrategia integral de creación de capacidad. Además, en consonancia con la Resolución A39-3 de la Asamblea, el Consejo adoptó el nuevo Volumen IV del Anexo 16 para la implantación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), que dio lugar a un programa sin precedentes de Asistencia, creación de capacidad e instrucción para el CORSIA (ACT-CORSIA), con inclusión de asociaciones de colaboración en el CORSIA entre los Estados miembros de la OACI, en las que participan 15 Estados donantes y más de 95 Estados beneficiarios y se hace hincapié en un enfoque coordinado en el marco de la OACI para armonizar el apoyo y promover la coherencia en las iniciativas de creación de capacidad relacionadas con la implantación del CORSIA².

2.6 **Áreas prioritarias para 2020-2021-2022:** La OACI estableció una capacidad de movilización de recursos específica con la intención primordial de apoyar a los Estados en sus esfuerzos por mejorar la aviación civil mundial. A su vez, estas mejoras ayudarán a lograr los objetivos de la iniciativa NCLB, así como los 17 ODS de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. En conjunto con esto, la OACI también tratará de: ofrecer asistencia a los Estados con el objeto de garantizar los fondos necesarios para el desarrollo de su sector de la aviación; mejorar las alianzas y la cooperación con las organizaciones de las Naciones Unidas; dar asesoría en la gestión de operaciones y crisis humanitarias; y complementar los programas de trabajo de la OACI que no son financiados mediante el Presupuesto del Programa regular. La manera preferida de realizar dichas actividades de la OACI que se financian con recursos extrapresupuestarios es proporcionar fondos directamente a la iniciativa NCLB. Ésta es la modalidad más flexible y sostenible de ofrecer fondos voluntarios, ya que así se reducen los costos generales de transacción de la OACI de suministrar apoyo a los Estados.

2.6.1 Asimismo, de conformidad con el Plan de actividades de la OACI para 2020-2021-2022, la Organización intensificará sus actividades de asistencia técnica y cooperación técnica para seguir llevando a cabo la iniciativa NCLB; mejorar el Programa sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP); promover la inclusión de la aviación en los planes nacionales y regionales de desarrollo; y ampliar las alianzas para apoyar las actividades programáticas.

¹ La política se aplica a través de las oficinas regionales con base en los principios de cooperación contenidos en seis memorandos de cooperación (MOC) con la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC); la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC); la Comisión de la Unión Africana (CUA); la Conferencia europea de aviación civil (CEAC); la Unión Europea (UE); y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). La OACI también colabora con órganos regionales de la Regional Asia/Pacífico, así como con organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (véanse las Resoluciones A39-14 y A37-21 de la Asamblea).

² Para obtener más información sobre el programa ACT-CORSIA y las asociaciones de colaboración en el CORSIA, sírvase consultar www.icao.int/corsia

3. CONCLUSIÓN

3.1 Por medio de la iniciativa NCLB, la OACI trabaja para despertar conciencia a escala mundial sobre la importancia de aplicar eficazmente los SARPS, las políticas, los planes y los programas de la OACI, los cuales hacen posible un sistema operacionalmente seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente. La iniciativa NCLB es para todos los Estados, especialmente para aquellos cuyas necesidades son prioritarias en el marco de todos los Objetivos estratégicos de la OACI, y sirve para mejorar el apoyo que se ofrece a los Estados en la aplicación de las normas. La OACI también desempeña una función de coordinación más activa, así como contribuye a generar la voluntad política necesaria para que se apoye el mejoramiento de la aviación, se incrementen los fondos voluntarios disponibles y se cree la capacidad que se necesita. El apoyo, la colaboración y la asistencia de los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y otras partes interesadas son esenciales para el éxito de estos esfuerzos de la OACI a fin de que ningún país se quede atrás.

APÉNDICE A

Lista de los Estados que han recibido Certificados del Presidente del Consejo

Los criterios de selección aplicados para este reconocimiento son objetivos y transparentes y se basan en los resultados de las actividades del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) de la OACI, con inclusión de auditorías, misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y actividades de validación *ex situ*. Entre ellos, cabe mencionar:

- a) EI superior al 60 %: los Estados deben haber alcanzado una EI total igual o mayor al 60 %;
- b) Una mejora de la EI superior al 15 %: los Estados tienen que lograr, como mínimo, un 15 % de aumento en la EI total respecto de la última auditoría del USOAP; y
- c) No registrar preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC): los Estados con SSC sin resolver no podrán participar hasta que se solucione su SSC.

2015

- Austria
- Botswana
- Camerún
- Ecuador
- El Salvador
- Emiratos Árabes Unidos
- Israel
- Italia
- Madagascar
- Malí
- Níger
- República Democrática Popular Lao
- San Marino

2016

- Bolivia
- Egipto
- Guyana
- Honduras
- Jamaica
- Kazajstán
- Paraguay
- República de Macedonia del Norte
- Togo
- Uruguay
- Viet Nam
- Zambia

2017

- Bangladesh
- Burkina Faso
- Costa Rica
- Guinea Ecuatorial
- Finlandia
- Indonesia
- Jordania
- Kuwait
- Nepal
- Panamá
- Portugal
- República Unida de Tanzania
- Rumania
- Rwanda

2018

- Azerbaiyán
- Bahrein
- Georgia
- Guatemala
- Mozambique
- Papua Nueva Guinea
- Perú
- Qatar