



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 21: Agenda 2030 de las Naciones Unidas - Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

NECESIDAD DE ORIENTACIONES PARA LA POLÍTICA NACIONAL DE AVIACIÓN (NAP) O EL PLAN MAESTRO DE AVIACIÓN CIVIL (CAMP)

(Nota presentada por Bangladesh)

RESUMEN

Esta nota pone de manifiesto la necesidad de contar con textos de orientación sobre la Política Nacional de Aviación (NAP) o el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP). El Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI dispone que los Estados miembros deben fomentar la organización y el desenvolvimiento del sistema de transporte aéreo internacional.

Esta nota también subraya la necesidad de organizar webinarios, talleres e instrucción adecuados para el personal clave de la aviación, de manera que obtengan las competencias necesarias para desarrollar, implementar y actualizar un NAP o CAMP de conformidad con las disposiciones pertinentes de la OACI.

Para ayudar a los Estados miembros en el proceso de desarrollo e implementación simultánea de la Política Nacional de Aviación o del CAMP consideramos, en tanto que Estado miembro, que convendría disponer de más orientaciones sobre políticas y apoyo a la implementación.

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

- alentar a la OACI a elaborar textos de orientación sobre la Política Nacional de Aviación (NAP) o el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP);
- alentar a la OACI a que preste asistencia a los Estados, según corresponda, mediante webinarios, talleres e instrucción de carácter mundial y regional para mejorar su capacidad de desarrollar y aplicar el CAMP en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB); y
- solicitar a la OACI que analice la información que figura en esta nota y que delibere al respecto.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)</i> <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626)</i> <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo es un servicio esencial para el desarrollo de una economía moderna. La mayor conectividad que brinda la aviación debería llevar a los Estados a reinvertir más en este sector. El desarrollo económico a largo plazo de los Estados, con una planificación y unos compromisos de inversión adecuados, depende de un proceso sólido de desarrollo de la aviación y prosperidad económica.

1.2 La pandemia de COVID-19 ha supuesto un enorme costo humano, social y financiero para el mundo y, en particular, para las actividades de la aviación civil. La pandemia ha provocado restricciones al transporte aéreo, lo que ha afectado gravemente a los sectores nacionales de la hotelería y el turismo.

1.3 El Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) apoyará con eficacia a los Estados en desarrollo para que se recuperen de la pandemia y construyan un sistema de aviación más resiliente para el crecimiento futuro. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prevé que el tránsito recupere los niveles de 2019 como muy pronto en 2022 o incluso en 2024.

1.4 El CAMP es fundamental para que los Estados estén preparados para revitalizar su sector de la aviación tras la pandemia de COVID-19. Para satisfacer las necesidades de los Estados miembros en la elaboración o actualización de sus planes maestros de aviación, es esencial que todos los Estados miembros realicen cursos de instrucción/talleres de la OACI sobre planificación general de la aviación civil.

1.5 La Asamblea General ha adoptado la resolución A39-15 de la Asamblea de la OACI, en la que se pide a los Estados miembros que aseguren que los servicios de transporte aéreo internacional se desarrollen de manera ordenada, regular, eficiente, económica, armoniosa y sostenible. La resolución solicita además que las tasas que abonan las personas usuarias para recuperar los costos de funcionamiento de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea sean razonables y rentables.

2. ANÁLISIS

2.1 El transporte aéreo es muy importante para el desarrollo económico y social. En este sentido, se necesita una política integral para procurar que las inversiones en transporte logren los resultados deseados y den prioridad efectiva a la asignación de fondos y recursos a los proyectos de aviación.

2.2 La Política Nacional de Aviación (NAP) del Estado es la referencia para las directrices de la política nacional de transporte y debe ser de carácter universal para atraer una mayor inversión, que en última instancia puede influir en el plan nacional de desarrollo. Así, el NAP debe ser fácilmente entendido y asumido por todas las partes interesadas, de manera que se logre el desarrollo socioeconómico adecuado dentro del Estado y en el exterior.

2.3 La Política Nacional de Aviación (NAP) del Estado debería estar en consonancia con el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) para maximizar los beneficios económicos y sociales. El NAP puede influir en el aumento del tránsito aéreo y en el auge del transporte aéreo nacional y de los Estados vecinos. El acceso a los mercados puede estar regido por acuerdos bilaterales de servicios aéreos que regulan los flujos del tránsito entre Estados.

2.4 El Marco Nacional de Planificación de la Aviación (NAPF) de los Estados miembros debe ser compatible con los objetivos estratégicos actuales de la OACI, ya que están relacionados con los ODS de las Naciones Unidas. El marco debería servir para coordinar, priorizar y gestionar el desarrollo del sistema de transporte aéreo de un Estado de manera coherente y sostenible.

2.5 El NAPF del Estado debería disponer de un enfoque estratégico para favorecer el crecimiento sostenible del transporte aéreo a nivel estatal, regional y mundial. Este marco proporciona una fórmula clara y cabal para el desarrollo del sector de la aviación civil en el futuro, y debería incluir la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo.

2.6 El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación, el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación de la OACI establecen estructuras para los procesos de planificación mundial, regional y nacional. Se anima a los Estados miembros de la OACI a que desarrollen e implementen estrategias, marcos y/o programas que tengan en cuenta dichos planes como parte de su CAMP.

2.7 El NAPF, que proporciona una fórmula clara y cabal para el desarrollo futuro del sector de la aviación civil, debería favorecer el crecimiento sostenible del transporte aéreo a nivel estatal, regional y mundial. A través de la política nacional de aviación, este marco debe vincularse a la política nacional de transporte del Estado.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La planificación estratégica de la aviación es un proceso inclusivo que debería tener en cuenta los objetivos generales de planificación nacional y otros ajenos al Estado. En consecuencia, el Marco Nacional de Planificación de la Aviación del Estado debería estar vinculado a los procesos de planificación a nivel mundial, regional y estatal.

3.2 Los componentes del sistema de aviación deben ser compatibles para garantizar la mejora sostenible de los servicios de transporte aéreo. Con el fin de mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la facilitación, la capacidad y la eficiencia del sistema de transporte aéreo del Estado, entre otras áreas clave de rendimiento, el CAMP aglutina los diversos planes fragmentados en uno coherente.

3.3 Los Estados deberían comprometerse a facilitar el despacho eficiente de las aeronaves que llegan y salen, una seguridad operacional de alta calidad, la aplicación eficaz de la ley y un servicio competente de atención al cliente. Puesto que el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP) de un Estado puede contener información confidencial, no necesariamente forma parte del CAMP.

3.4 No conviene subestimar la importancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de un Estado, ya que están vinculadas a su política nacional de transporte, que abarca todos los modos de transporte pertinentes (por ejemplo, el aéreo, el vial, el ferroviario y el acuático), y al plan nacional de desarrollo del Estado. El NAPF proporciona una fórmula clara y cabal para el desarrollo del sector de la aviación civil en el futuro. Esta nota de estudio presenta el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) como una herramienta importante para entender los motivos que subyacen a su planteamiento.

