



A41-WP/656
P/52
6/10/22

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 24

(Presentado por la presidenta del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 24 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 24: Programa de asistencia técnica

24.1 El Comité examina la nota A41-WP/24, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Programa de Asistencia Técnica de la OACI en las áreas de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medioambiente en el trienio en curso (2020 – 2022). El Comité toma nota del trabajo de implementación llevado a cabo por la OACI, teniendo en cuenta la pandemia de COVID-19, y alienta decididamente a los Estados a seguir apoyando la labor de la OACI en asociación con los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria. En la nota A41-WP/24, se reafirma el compromiso continuo de la OACI de proporcionar asistencia a los Estados que enfrentan dificultades para mejorar su sistema de aviación, considerando la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB). Asimismo, toma nota y respalda la nueva política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados, la cual está dirigida a armonizar la gestión de las actividades de asistencia técnica y cooperación técnica aplicando el enfoque de “una sola OACI”. El Comité concluye que el apoyo continuo y las contribuciones de los Estados y la industria son vitales para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) y las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC). A este respecto, el Comité pide a la Asamblea que inste a los Estados, a las organizaciones internacionales y regionales y a la industria a apoyar y seguir aportando fondos voluntarios a la OACI a fin de proporcionar asistencia técnica.

24.2 El Comité examina la nota A41-WP/310 presentada por Ecuador, apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Guatemala, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se analiza el avance en la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) desarrollados por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) como Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad (RSOO) de Latinoamérica y las ventajas que han obtenido los Estados al adoptar y/o armonizar estos reglamentos. El Comité elogia el trabajo importante realizado por el SRVSOP y sus Estados miembros relativo al establecimiento y armonización de sus reglamentos en el marco de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos y alienta a los Estados a seguir armonizando sus reglamentos en la medida de lo posible.

24.3 El Comité examina la nota A41-WP/240, presentada por Guyana y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se destaca que la vigilancia adecuada de las operaciones de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) es una capacidad crítica que se logra mediante textos de orientación, instrucción y asistencia técnica adecuados. El Comité toma nota del trabajo reciente realizado por la OACI y de la disponibilidad de reglamentos modelo de la OACI para los UAS, así como del curso OACI sobre los fundamentos de la aviación no tripulada, que constituyen herramientas para que los Estados puedan realizar sus funciones normativas y de vigilancia de las operaciones de los UAS. Además, al tomar nota de que la OACI creó un paquete de asistencia para la implementación (iPack) para los UAS, el Comité acoge con agrado las iniciativas de la Organización, pide a la OACI que siga creando herramientas y alienta a los Estados a que utilicen estos recursos para desarrollar sus capacidades normativas y de vigilancia.

24.4 El Comité examina la nota A41-WP/61, presentada por Mongolia, copatrocinada por Armenia y Etiopía, en la que se destacan las dificultades que experimentan los países en desarrollo sin litoral (PDSL) para desarrollar sistemas de transporte aéreo seguros, regulares, fiables y rentables, así como el impacto de la pandemia de COVID-19 en estos Estados. El Comité apoya firmemente la nota y reconoce la importancia de determinar las necesidades de los PDSL, al tiempo que reconoce la necesidad de contar con recursos adicionales para apoyar esta tarea. Asimismo, reconoce que, bajo la nueva política sobre apoyo a la implementación de la OACI, se realizarán esfuerzos por ayudar a determinar y atender estas necesidades cuando se disponga de recursos, como fondos voluntarios, por ejemplo.

24.5 El Comité examina la nota A41-WP/270, presentada por Nueva Zelanda, en la que se informa acerca del apoyo y la asistencia prestada a los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico (PEIDP). El Comité toma nota de la propuesta relativa a las acciones tangibles y realizables que la OACI ha de emprender, en especial teniendo en cuenta las dificultades fundamentales que enfrentan los PEIDP en cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre seguridad de la aviación. Sin embargo, el Comité subraya que la creación de capacidad y el apoyo deberían centrarse en corregir las deficiencias de seguridad de la aviación detectadas, en lugar de disminuir las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*, y hace observar que la Sección de Apoyo a la Implantación y Desarrollo - Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI y las oficinas regionales de la OACI deberían participar activamente dados los recursos de que disponen para proporcionar asistencia técnica en seguridad de la aviación. El Comité también insta a los Estados a seguir apoyando el enfoque armonizado de la OACI junto con otros Estados, organizaciones internacionales y regionales, como la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO), y la industria para ayudar a reducir la duplicación de la asistencia y establecer las prioridades de las acciones. El Comité también reconoce la importancia de la asistencia e instrucción coordinadas de la OACI en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) en las distintas regiones, así como la de medir la eficacia de estas actividades a fin de cuantificar su impacto. También se hace observar al Comité la nota A41-WP/283, que se centra en las actividades de creación de capacidad del proyecto de seguridad de la aviación civil en África y Oriente Medio (CASE) financiado por la Unión Europea e implementado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

24.6 El Comité examina la nota A41-WP/261, Revisión núm. 1, presentada por Samoa, copatrocinada por las Islas Cook, Islas Salomón, Kiribati, Nauru, Papua Nueva Guinea, Tonga, Tuvalu, Vanuatu y la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación en el Pacífico (PASO), donde se proporciona información actualizada sobre el avance alcanzado respecto a las recomendaciones del estudio de viabilidad sobre los PEIDP que la OACI realizó, la “Declaración de Port Moresby sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación” y la Declaración ministerial conexas. El Comité toma nota del avance logrado respecto algunas recomendaciones clave, en especial las relacionadas con la de revisar el Tratado de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación Civil de las Islas del Pacífico (PICASST) y la de evaluar lo relativo a una organización regional mejorada. El Comité también toma nota con beneplácito del trabajo realizado por la OACI para preparar una hoja de ruta general de implementación que se centre en las recomendaciones del estudio, así como del trabajo que ya está en curso para establecer un puesto en la OACI de Oficial de enlace PEIDP a fin de facilitar el apoyo a estos Estados. El Comité alienta a la OACI, según la disponibilidad de recursos, a que siga apoyando las recomendaciones del estudio sobre los PEIDP. El Comité insta a la Asamblea a continuar su apoyo y contribuciones para el trabajo en curso de la OACI tendente a mejorar las normas de la aviación en la región.

24.7 El Comité examina la nota A41-WP/301, Revisión núm. 1, presentada por Samoa, copatrocinada por las Islas Cook, Kiribati, Nauru, Papua Nueva Guinea, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu, Vanuatu y la PASO, en la que se proporciona información actualizada sobre el trabajo para examinar los

resultados principales de la primera Reunión de Ministras y Ministros de Aviación de la Región del Pacífico (RAMM/1) de los Estados del Pacífico. El Comité encomia el progreso alcanzado hasta la fecha, en conjunto con la información actualizada de la nota A41-WP/261. El Comité insta a la Asamblea a que proporcione a la PASO el apoyo técnico necesario para promover la creación de una organización regional mejorada que brinde apoyo en la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en los pequeños Estados insulares del Pacífico, apoyando, de esta manera, las iniciativas para lograr una recuperación segura de la aviación y de la conectividad en esos Estados.

24.8 El Comité examina la nota A41-WP/60, presentada por los Estados Unidos, copatrocinada por la República Dominicana y Tailandia, en la que se propone crear una base de datos centralizada en la OACI para documentar el cumplimiento de conjuntos maestros de reglamentos modelo y reglamentos armonizados a escala regional que se utilizan en varios Estados y organizaciones regionales. Varios Estados manifiestan su apoyo a la base de datos y los Estados Unidos indican que se proporcionarían recursos financieros para apoyar la creación de la misma. El Comité conviene en remitir las recomendaciones al Consejo, para someterlas a un examen y estudio ulteriores, con sujeción a las prioridades actuales y a las restricciones presupuestarias.

24.9 El Comité examina la nota A41-WP/290 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de sus 54 Estados miembros¹, en la que se presenta la actividad de asistencia destinada a apoyar a los aeropuertos africanos para promover operaciones más seguras en los mismos, en asociación con el Consejo Internacional de Aeropuertos – África (ACI-África) y el proyecto de seguridad operacional de la aviación de la Unión Europea-África (UE-ASA). También se alienta a los Estados miembros y a otras organizaciones internacionales a facilitar y apoyar estos tipos de iniciativas, realizadas mediante la colaboración entre los Estados y la industria, que también pueden ser muy beneficiosas para otras regiones, como los Estados insulares del Pacífico.

24.10 Se observan las notas de información siguientes: la de Chequia en nombre de los Estados miembros² de la Unión Europea, otros Estados miembros³ de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y copatrocinada por el Brasil (A41-WP/283); y la de Ecuador apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Panamá, Uruguay and Venezuela (República Bolivariana de) (A41-WP/587).

Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI)

24.11 El Comité examina la nota A41-WP/103, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad Operacional de la Aviación en África (Plan AFI). El Comité observa que se ha logrado un avance significativo en mejorar la seguridad operacional de la aviación en África como resultado del trabajo y las acciones considerables que se han realizado a través del Plan AFI en colaboración con los socios de la aviación. También, reconoce que la actual situación exige esfuerzos, recursos y tiempo adicionales para preservar y mejorar los logros conseguidos hasta ahora, a través del suministro de asistencia adicional a los Estados para que fortalezcan sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional y del apoyo para que se alcancen en la región las metas del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

24.12 El Comité examina la nota A41-WP/265, presentada por la CAFAC en nombre de sus Estados miembros¹, en la que se destacan los logros considerables conseguidos a través de la implementación del Plan AFI, así como la función de los Estados africanos, la CAFAC y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en fortalecer la cooperación y colaboración con la OACI para resolver las deficiencias y mejorar las capacidades de supervisión de la seguridad operacional en los Estados. Por lo tanto, el Comité respalda la continuación del Plan AFI como marco clave para abordar las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en el continente africano, así como su ampliación ulterior de 2024 a 2030; por lo tanto, insta a los Estados, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras y a la industria a seguir contribuyendo con recursos financieros, en especie y de otro tipo para apoyar la implementación del Plan AFI.

24.13 Se observa una nota de información de la CAFAC en nombre de sus 54 Estados miembros¹ (A41-WP/300).

Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL)

24.14 El Comité examina la nota A41-WP/40, presentada por el Consejo, en la que se informa acerca del Plan de Ejecución Regional Integral para la Seguridad de la Aviación y la Facilitación en África (Plan AFI SECFAL). El Comité reconoce que este Plan ha ido demostrando progresivamente que está maduro para alcanzar sus objetivos de apoyar el incremento sostenible del nivel promedio de implementación efectiva de los elementos críticos de los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación y el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 – *Seguridad* y del Anexo 9 – *Facilitación*, a pesar de las dificultades planteadas por la pandemia de COVID-19. Esto se ha logrado gracias a la adquisición de conocimientos técnicos especializados y a la armonización de los procesos a través del Plan de Colaboración de Expertos en Seguridad de la Aviación y Facilitación para la Región AFI (AFI-CES), el intercambio de recursos e información, la adopción de avances tecnológicos y la aplicación de mejores prácticas. El AFI-CES se estableció con un grupo de expertos que están disponibles en la región para apoyar la ejecución de las actividades del programa de trabajo del Plan AFI SECFAL y de proyectos específicos de los Estados aprovechando la participación de especialistas en la materia que ya están disponibles en África.

24.15 El Comité también insiste en la importancia de establecer un mecanismo de financiación sostenible para el Plan, permitiéndose, así, la conclusión de proyectos específicos de los Estados y el inicio de nuevas actividades para determinar las causas fundamentales de la persistencia de deficiencias en ciertas áreas, tal y como se determinó del análisis de los resultados de las auditorías del CMA del USAP. Mejorar la eficiencia y eliminar la duplicación de esfuerzos, fortalecer la cooperación y colaboración regional y abogar por un aumento de las actividades de validación seguirán siendo aspectos que caracterizan la planificación de largo plazo y las estrategias conexas que permiten mantener y garantizar la pertinencia del Plan. El Comité toma nota, además, de que la ampliación del término del Plan AFI SECFAL de 2024 a 2030 en armonía con la Hoja de Ruta del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) y sus futuras versiones revisadas, siempre y cuando se financie de manera apropiada, resulta fundamental para garantizar el desarrollo coordinado y el mejoramiento de la seguridad de la aviación y la facilitación en África.

-
- ¹ Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.
- ² Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.
- ³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.