



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Iniciativa *Ningún país se queda atrás*

APOYO A LA INICIATIVA DE LA OACI *NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS*

(Nota presentada por Finlandia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, y otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²; y por EUROCONTROL y copatrocinada por Nueva Zelandia)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En esta nota se reitera el firme apoyo de Europa a la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) y su compromiso en pro de un sistema de transporte aéreo seguro, protegido, eficiente, económicamente viable y respetuoso del medio ambiente en todos los Estados contratantes de la OACI. Se reconoce los esfuerzos de los Estados por lograr el cumplimiento efectivo y sostenible de las normas y métodos recomendadas de la OACI y se recuerda la necesidad de contar con sólidos mecanismos de coordinación que permitan el uso óptimo de los recursos y el máximo efecto de las actividades de fomento de capacidad. Debido a su función singular, la OACI debería facilitar el desarrollo y funcionamiento de dichos mecanismos.

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

- a) reiterar su apoyo a la iniciativa NCLB y reconocer la contribución de esta iniciativa a mejorar el funcionamiento de la aviación a escala mundial;
- b) invita a la OACI a aplicar un enfoque sistémico a sus actividades específicas de apoyo a los Estados e intensificar las actividades de apoyo a la implementación, apoyo técnico y asistencia de la Secretaría;
- c) reconocer el valor añadido y la complementariedad de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales y la industria;
- d) pedir a la OACI que coordine con otros socios, por medio de la ASIAP, el apoyo regional o estatal específico para la seguridad operacional de la aviación y la navegación aérea;
- e) alentar a la OACI a que continúe sus actividades generales de apoyo a la implementación tras la publicación de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS), incluida la evaluación de los indicadores de éxito en la aplicación de los SARPS;
- f) invitar a los Estados y a las organizaciones regionales a que mantengan informada a la OACI acerca de proyectos clave a fin de permitir un enfoque coordinando que garantice la mejor utilización de los recursos existentes; y
- g) tomar nota de la buena voluntad que han demostrado los autores de la presente nota para apoyar la iniciativa NCLB en el trienio pasado, entre otros, a través de los proyectos resumidos en la nota A40-WP/106.

¹ 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, Reino Unido, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades propuestas en esta nota seguirán llevándose a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Resoluciones de la Asamblea A39-23, A39-22 y A39-1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) se inició en 2014 a raíz de la decisión del Consejo de que la OACI concentrara sus actividades en los Estados con más altos índices de accidentes o amenazas para la seguridad de la aviación y analizara las medidas que la Organización podía adoptar para alentar a los Estados desarrollados a que aumenten la asistencia global que prestan a los Estados en desarrollo.

1.2 Su objetivo principal consiste en velar por que la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) se armonice más eficazmente a nivel mundial de modo que todos los Estados tengan acceso a los considerables beneficios socioeconómicos de un transporte aéreo seguro y fiable. La iniciativa NCLB también subraya las medidas que ha adoptado la OACI para resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) puestas en relieve por las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, de la OACI, así como otros objetivos de seguridad operacional, seguridad de la aviación y objetivos relacionados con el medio ambiente.

1.3 En la comunidad de la aviación mundial hay muchos agentes que se ocupan de la implementación y el apoyo: Estados, organizaciones internacionales y regionales, organismos de la industria, bancos de desarrollo, entre otros. Asimismo, en el seno de la Secretaría de la OACI hay numerosas estructuras: la Dirección de navegación aérea, la Dirección de transporte aéreo, la Dirección de cooperación técnica y las oficinas regionales.

1.4 La 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) adoptó la Recomendación 7.3/2, en la que instaba a la OACI a que avanzara en la definición de los Estados prioritarios y los criterios sobre áreas de asistencia técnica. Esto permitiría establecer un orden de prioridades adecuado y transparente. Además, instaba a los integrantes de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) a que se esforzaran por lograr un mayor compromiso y participación en el Programa de la ASIAP, e invitaran a sumarse a la alianza a otros Estados y organizaciones internacionales que pudiesen prestar asistencia técnica a Estados.

1.5 La segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), en noviembre de 2018, recomendó que la OACI analizara los recursos y proveedores de creación de capacidad existentes para tener un conocimiento integral de las capacidades disponibles y mantuviera también un registro de las actividades de creación de capacidad llevadas a cabo, en curso y previstas, a fin de tener un panorama general de la situación. Además la Conferencia convino en que la asistencia y la impartición de instrucción en seguridad de la aviación focalizada, precisa y eficaz eran un factores esenciales para fortalecer la seguridad de la aviación, y el propósito de la creación de capacidad consistía en transmitir a los Estados miembros conocimientos y aptitudes para hacer frente tanto a las amenazas existentes como a las emergentes.

2. ANÁLISIS

2.1 En la Resolución A39-23 de la Asamblea se exhorta a todos los Estados contratantes y entidades pertinentes que estén en condiciones de proporcionar recursos financieros y técnicos a los Estados que los necesiten, a que les presten asistencia para que puedan fortalecer sus sistemas de aviación civil mediante el cumplimiento de los SARPS y de sus responsabilidades de supervisión. Por consiguiente, es un deber político de la comunidad aeronáutica internacional ayudar a los Estados que atraviesan dificultades. También constituye una contribución al logro de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, entre otros los objetivos relativos a trabajo decente y crecimiento económico y a la industria, la innovación e infraestructuras.

2.2 La responsabilidad final de todas las cuestiones relacionadas con la ejecución de las funciones de la autoridad del Estado, incluida la supervisión de los diversos sectores de la industria y el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Convenio de Chicago, recae, no obstante, en el Estado beneficiario de las actividades de asistencia técnica, cooperación o creación de capacidad.

2.3 La OACI, en colaboración con sus socios y los Estados miembros beneficiarios debería coordinar las actividades de los diversos socios a fin de optimizar los efectos derivados de esas actividades.

2.4 A una escala internacional o regional más amplia, las actividades deberían coordinarse de manera abierta y justa, respetando la soberanía de los Estados miembros beneficiarios de la OACI y las condiciones y capacidades operativas específicas de cada socio. Esta función de coordinación debería ser desempeñada por la Secretaría, debido al mandato específico de la OACI. Esto debería incluir, entre otras cosas, la facilitación del intercambio de información, la contribución para la priorización de los Estados y las áreas de mayores necesidades y la creación de un foro en el que las diversas partes interesadas puedan coordinar sus actividades. En el ámbito de la seguridad operacional, la ASIAP constituye un buen ejemplo de esta iniciativa y, en caso necesario, podría reproducirse.

2.5 Las partes interesadas que aporten recursos para las actividades de desarrollo de capacidades o para la ejecución de acciones deberían intentar de forma proactiva coordinar con otros organismos con el fin de maximizar el efecto de las acciones que lleven a cabo, utilizar los recursos de manera eficiente y evitar duplicaciones. También deberían hacer uso de la OACI para intercambiar información o tratar de abrir canales de comunicación.

2.6 Dentro de la propia Secretaría de la OACI, es importante crear una función de coordinación centralizada que tenga una buena visibilidad de todas las actividades de la Dirección de navegación aérea (ANB), la Dirección de transporte aéreo (ATB), la Dirección de cooperación técnica (TCB) y las oficinas regionales, velando por que los recursos de la OACI se utilicen de la manera más eficaz posible, y proporcionar esta información a todos los Estados y organizaciones.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es necesario que la Asamblea, el Consejo y la Secretaría así como todas las demás partes interesadas pertinentes, tengan en cuenta los temas mencionados anteriormente cuando programen, planifiquen y lleven a cabo actividades en el marco de la iniciativa NCLB a niveles mundial y regional. Por consiguiente, se invita a la Asamblea a aprobar las medidas propuestas en el resumen de la presente nota.