



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia

#### POLÍTICA DE ASISTENCIA TÉCNICA Y COOPERACIÓN TÉCNICA Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2010 – 2012

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

En la primera parte de este informe se proporciona información actualizada sobre la política y estrategia de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI, y se incluye la delimitación de responsabilidades en relación con la ejecución de estas actividades dentro de la Secretaría, así como los principios conexos y las prioridades para el financiamiento de los proyectos.

En la segunda parte del informe se presenta un análisis de los resultados del Programa en el trienio 2010-2012 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, comparando los resultados con los obtenidos en el trienio precedente.

En la tercera parte del informe se presentan los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en el período 2010-2012, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto regular en el período cubierto por este informe.

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

- a) recuerde a los Estados contratantes que consideren la utilidad de recurrir al Programa de cooperación técnica de la OACI para sus proyectos de desarrollo de aviación civil, incluidas infraestructuras;
- b) inste a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a rectificar las deficiencias detectadas, resolver los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación dentro del plazo requerido y considerar oportunidades de mejoras en la infraestructura de navegación aérea y otros campos relacionados con la seguridad operacional;
- c) encargue al Secretario General que continúe sensibilizando a los Estados, entidades del sector privado y donantes sobre las ventajas de utilizar los servicios de la OACI para la ejecución de proyectos en el campo de la aviación civil;
- d) tome nota de la nueva política de asistencia técnica y de cooperación técnica, así como de los principios de financiamiento conexos adoptados por el Consejo; y

<p>e) encargue al Consejo que, en relación con el próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea:</p> <p>i) informe sobre la aplicación de la nueva política;</p> <p>ii) presente una Declaración consolidada sobre las políticas de asistencia técnica de la OACI, relativas a todos los programas de la OACI; y</p> <p>iii) presente las modificaciones necesarias a la Resolución A36-17 de la Asamblea – Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos para la asistencia técnica se determinarán en el marco del Presupuesto regular para el trienio.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) <i>A37-EX (Informe y Actas del Comité Ejecutivo)</i> (Doc 9983)

## 1. VISIÓN GENERAL

1.1 El Programa de cooperación técnica de la OACI es el principal instrumento operacional para apoyar los objetivos de la misión de cooperación técnica de la Organización, lo que incluye aumentar la capacidad de los países en desarrollo para aplicar las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). Su continua importancia ha sido reafirmada por la Asamblea en varias resoluciones, entre otras, en la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI (Resolución A36-17), en la que se estipula que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS y los Planes de navegación aérea (ANP), y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil; además, es uno de los principales instrumentos de la OACI para ayudar a los Estados a remediar deficiencias y determinar oportunidades de mejoras en el campo de la aviación civil, identificadas, entre otros, mediante los programas de auditoría de la OACI, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG).

1.2 Este informe tiene como finalidad ilustrar los resultados del Programa de cooperación técnica en el trienio 2010 a 2012, desde la perspectiva financiera y operacional no cuantificable, y proporcionar información actualizada sobre las políticas y estrategias para prestar apoyo técnico a mediano y largo plazos. Si bien en el informe se proporciona una visión general de las actividades realizadas durante el período, otros detalles operacionales, incluidos los resúmenes de los principales proyectos ejecutados, pueden encontrarse en los Informes anuales del Consejo de 2010, 2011 y 2012. Durante el trienio, la Dirección de Cooperación técnica (TCB) desarrolló un importante portafolio de proyectos financiados por Gobiernos o proveedores de servicios, lo cual ha contribuido considerablemente a mejorar la seguridad operacional y la protección de la aviación, así como a desarrollar la infraestructura de aviación civil en todo el mundo. Se prestó asistencia a 147 países, mediante la ejecución de 100 proyectos por año, en promedio.

1.3 El principal reto del período 2010-2012, cubierto por este informe, fue recuperar el nivel de ejecución logrado en el decenio y restablecer la situación financiera del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica a un buen nivel sin afectar la capacidad de la Dirección de Cooperación técnica de ejecutar proyectos y prestar servicios de calidad. Dada la disminución del volumen del Programa, lo cual repercute en el volumen de los costos de apoyo (tasas administrativas) que se recuperan de los proyectos, de 2007 a 2011 el Fondo AOSC

incurrió anualmente en déficits financieros. Considerando la estructura de autofinanciación de la Dirección de Cooperación técnica, con arreglo a la cual deben recuperarse los costos administrativos, asegurando al mismo tiempo que las tasas que se cobran por los gastos de apoyo se mantengan al mínimo, las medidas de ahorro que se introdujeron en el período lograron aumentar la ejecución del Programa y mejorar la generación de ingresos, reduciendo los gastos en la medida de lo posible. Los resultados de las operaciones correspondientes a 2012 mostraron perspectivas favorables, recuperándose el equilibrio entre los ingresos y gastos del Fondo AOSC. Además, el Consejo adoptó una nueva política de recuperación de los costos indirectos relacionados con los servicios de apoyo que se prestan a las operaciones de los proyectos de la TCB con cargo al Presupuesto regular, lo cual resolvió el problema que existía desde hacía mucho tiempo sobre la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC.

1.4 Es pertinente señalar que en este período se desarrolló un Plan de gestión para el Programa de cooperación técnica, en el que se establecen metas y estrategias para los próximos tres años, incluidas las necesidades financieras, con miras a mejorar continuamente la eficiencia y calidad de los servicios. El Plan de gestión sirve como hoja de ruta para la interacción entre la Dirección de Cooperación técnica y el Consejo, teniendo en cuenta su función de gobernanza y, como resultado, se ha establecido un proceso de presentación de informes estable y previsible. En el marco del Plan de gestión, es importante destacar el establecimiento de un sistema de gestión de calidad, que está desarrollándose satisfactoriamente dentro del plazo previsto. La Sección de adquisiciones de la TCB obtuvo la certificación ISO 9001:2008 en febrero de 2012 y se prevé que para julio de 2013 obtengan la certificación la Sección de actividades de las misiones y el Grupo de apoyo a las actividades de la TCB. Según el Plan de gestión, la certificación ISO se ampliará a la Sección de personal de misiones, previéndose que para diciembre de 2014 todas las demás secciones de la TCB habrán obtenido la certificación.

1.5 En este período también se realizaron considerables esfuerzos para definir la asistencia técnica y la cooperación técnica en el contexto de la Organización, incluyendo la estructura de responsabilidad y la coordinación de estas actividades, así como los principios relativos al financiamiento.

## 2. POLÍTICA Y ESTRATEGIA PARA EL APOYO TÉCNICO

### *Definiciones de Asistencia técnica y Cooperación técnica*

2.1 A medida que la asistencia técnica y la cooperación de la OACI evolucionaba, el 36º período de sesiones de la Asamblea identificó la necesidad de delimitar claramente las atribuciones de cada Dirección a fin de distribuir todas las actividades de apoyo a la implantación entre toda la Secretaría de manera coordinada, evitando así la duplicación y la redundancia. En consecuencia, el Consejo convino en redefinir los términos Asistencia técnica y Cooperación técnica dentro del contexto de la Organización del modo siguiente:

- a) **Asistencia técnica** es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular y/o por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto.
- b) **Cooperación técnica** es todo proyecto solicitado y financiado por Estados y/u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo.

2.2 En lo que atañe a la asistencia técnica, el Consejo encargó al Secretario General que gestionara la forma en que esta asistencia se proporciona a los Estados y se organiza dentro de la

Secretaría, a fin de asegurar que el Programa de asistencia técnica se ejecute por la Dirección/Oficina más competente para cada tarea en particular. Por consiguiente, dentro del Programa regular, la asistencia técnica se lleva a cabo principalmente por medio de las Oficinas regionales y las Secciones de apoyo a la implantación de las Direcciones de Navegación aérea y Transporte aéreo. La ejecución del Programa de cooperación técnica continúa bajo la responsabilidad de la Dirección de Cooperación técnica, que, sin embargo, también proporciona asistencia técnica, si así lo determina el Secretario General.

### *Principios relativos al financiamiento*

2.3 Las contribuciones básicas al Presupuesto regular trienal de la OACI, a saber, las cuotas de los Estados miembros, no cubren las necesidades de financiamiento del Programa de cooperación técnica, el cual funciona sobre una base de recuperación de costos y, por lo tanto, el Programa debe financiarse exclusivamente mediante recursos extrapresupuestarios, como se indica en el Reglamento financiero de la OACI. Por consiguiente, el Programa de cooperación técnica está financiado casi en su totalidad por los Estados y otras entidades que solicitan apoyo para la ejecución de sus programas de aviación civil y sus iniciativas regionales. Sin embargo, los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados, incluyendo la industria y las organizaciones regionales, también contribuyen con los proyectos de cooperación técnica.

2.4 Si bien la política de la OACI es promover un enfoque equilibrado que tenga en cuenta tanto la soberanía de los Estados de determinar sus prioridades de desarrollo, como la responsabilidad de la OACI de promover sus Objetivos estratégicos, la Organización procura prestar asistencia técnica para remediar las deficiencias identificadas principalmente en las auditorías de la OACI, con recursos del Presupuesto regular asignados para estos fines y/o contribuciones voluntarias al Fondo de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (SAFE), el Mecanismo de seguridad de la aviación y el Fondo para el medio ambiente. Por consiguiente, se alienta a los Estados a que, en el establecimiento de sus metas de desarrollo nacionales, concedan la más alta prioridad a las constataciones y recomendaciones formuladas en el marco del Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) o del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), con miras a rectificar las deficiencias detectadas y resolver los problemas significativos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación dentro del plazo requerido.

2.5 Por consiguiente, en aras de facilitar la distribución de responsabilidades entre las diferentes Direcciones y Oficinas y promover la utilización más eficiente de los limitados recursos de que dispone la OACI para la asistencia técnica, el Consejo ha adoptado los siguientes principios:

- a) las necesidades en cuanto a recursos para la asistencia técnica deberían establecerse dentro del Presupuesto regular trienal aprobado por la Asamblea y desembolsarse anualmente utilizando el mecanismo apropiado;
- b) la utilización de los fondos voluntarios para actividades de asistencia técnica debería ser congruente con la política de la OACI sobre contribuciones voluntarias; y
- c) el Secretario General puede asignar recursos del Presupuesto regular trienal para asistencia técnica y de los fondos voluntarios para actividades de asistencia técnica, que se ejecutarían por medio de las Direcciones/Oficinas de la OACI, siempre que el proyecto se encuentre dentro del marco de los Objetivos estratégicos de la OACI y, en el siguiente orden de prioridad:

- i) es propuesto por la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB) para analizar problemas significativos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación; y/o
- ii) tiene como objetivo principal remediar o mitigar las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional o la seguridad de la aviación identificadas a través del Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP y del USAP; y/o
- iii) tiene como objetivo ayudar a las administraciones de aviación civil en sus iniciativas de creación de capacidad.

### ***Declaración consolidada de las políticas de asistencia técnica de la OACI***

2.6 La adopción por el Consejo de las nuevas definiciones de “asistencia técnica” y “cooperación técnica” y de los criterios para la asignación de fondos destinados a actividades de asistencia técnica repercute en varias Resoluciones vigentes de la Asamblea que tratan sobre diversos temas relacionados con la asistencia técnica y/o cooperación técnica en diferentes áreas de la Organización.

2.7 Puede preverse razonablemente que en el curso de los próximos tres años, la aplicación de esta nueva política resultará en una ejecución más eficaz y eficiente del apoyo técnico prestado por la OACI.

2.8 La información detallada sobre la aplicación de la nueva política se presentará al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea, junto con la Declaración consolidada de las políticas de asistencia técnica de la OACI y, en caso necesario, los cambios que se introducirían a la Resolución 36-17 – Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI.

## **3. VISIÓN GENERAL DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA**

### ***Ejecución total del Programa***

3.1 La ejecución total del Programa de cooperación técnica (ejecutado) en el trienio 2010 - 2012 se elevó a 337,9 millones USD. La comparación con el trienio precedente (460,4 millones USD), que se presenta en la Tabla 1 muestra una disminución de 122,5 millones USD, o sea, del 27%.

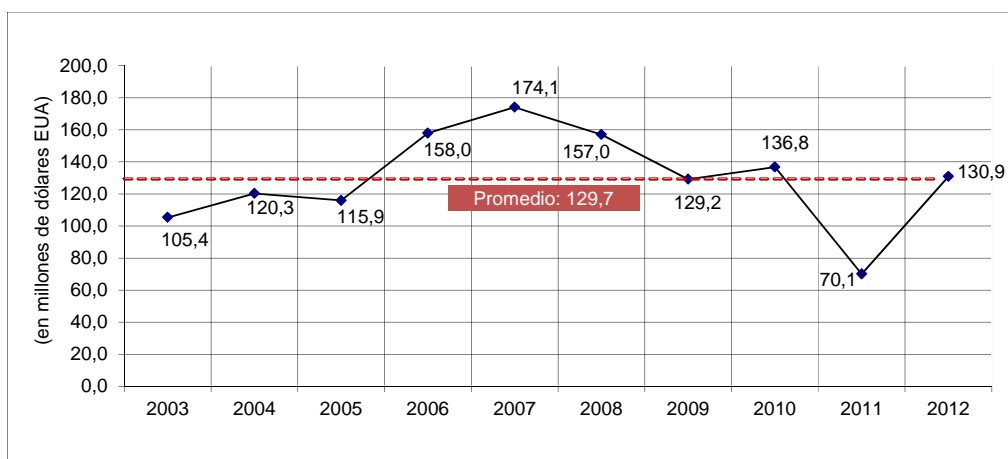
**Tabla 1 – Ejecución total del Programa**

Ejecución total del Programa (en dólares EUA)	
2007	174 116 835
2008	156 974 837
2009	129 274 504
2010	136 840 564
2011	70 094 756
2012	130 941 497

### ***Tendencia en la ejecución anual del Programa***

3.2 El Gráfico 1 muestra la tendencia de la ejecución en los últimos tres trienios que demuestra la fluctuación global del Programa, influenciada por diversos factores ajenos al control de la OACI, ya que los proyectos se ejecutan a solicitud de los Estados y dependen del depósito oportuno de fondos y la aprobación de las actividades por los Gobiernos. Entre 2003 y 2005, la ejecución anual del Programa se mantuvo relativamente estable en un promedio de 113,9 millones. Después del aumento de dos años, de 2006 a 2007, en que la ejecución del Programa alcanzó su más alto nivel de 174 millones USD, se registró una tendencia a la baja. El trienio actual cerró en 2012 con un programa de 130,9 millones USD, lo cual representa una tasa recuperación importante de 87% en comparación con el año precedente, e hizo que los resultados se ajustaran al promedio registrado para el decenio de 129,7 millones USD. Las previsiones para el año en curso indican que esta tendencia positiva continuará.

**Gráfico 1 – Tendencia de la ejecución anual del Programa**



### ***Fuentes de financiamiento***

3.3. Las fuentes de financiamiento, en general, continúan siendo similares a las del trienio precedente, con una importante proporción financiada por los Gobiernos con recursos para sus propios proyectos (98,8%). Las contribuciones de los donantes ascendieron a 3,9 millones USD (1,1%), en comparación con 3,8 millones USD (0,5%) en el período de 2007 a 2009, mientras que los fondos básicos del PNUD representaron menos del 0,1 % del Programa total. La Tabla 2 presenta un resumen de las contribuciones externas por donante, en el marco del mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI.

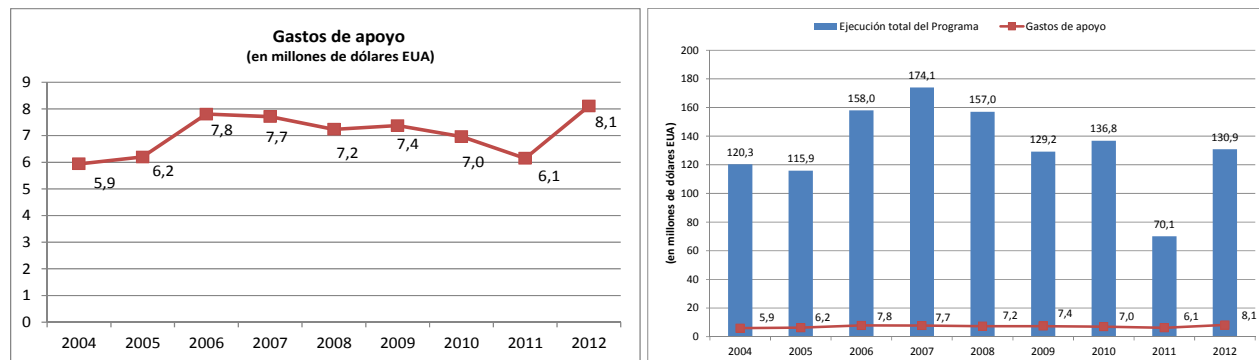
**Tabla 2 - Fuentes de financiamiento externas durante el período 2007 - 2012**

Fuente de financiamiento (en dólares EUA)	Total 2007-2009	Total 2010-2012	TOTAL GENERAL
Airbus	507 800	431 200	939 000
Aerothai		19 973	19 973
Boeing	126 000	381 500	507 500
Comisión Europea	519,000	146 900	665 900
FAA	0	464 200	464 200
IFFAS	367,200	949 600	1 316 800
España	416,800	502 900	919 700
Ministerio de transportes de Canadá	342,500	180 800	523 300
PNUD - MDTF	1 151 720	117 200	1 268 920
DOMP de las NU		602 425	602 425
Fondo SAFE		14 000	14 000
Banco Mundial	380 000	100 000	480 000
<b>Total</b>	<b>3 811 020</b>	<b>3 910 698</b>	<b>7 721 718</b>

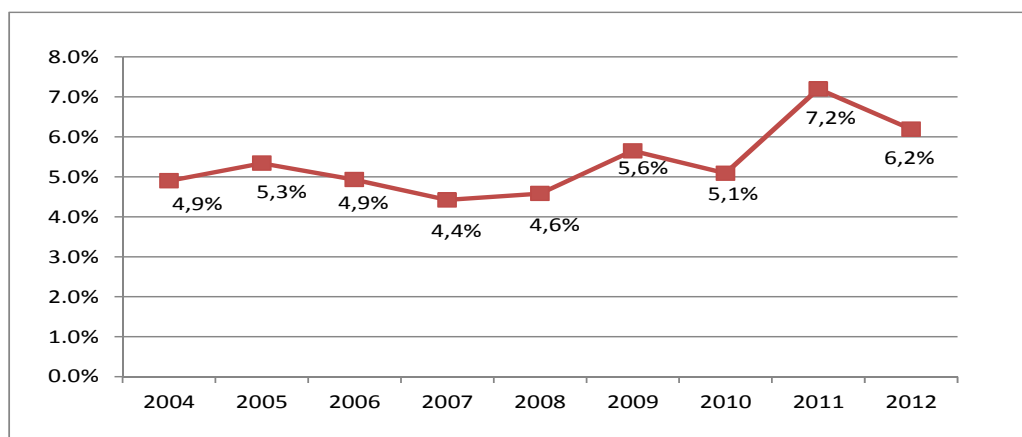
**Costos de apoyo**

3.4 La totalidad de los costos de apoyo (ingresos por tasa administrativa) que se recuperó por la administración del Programa de cooperación técnica con respecto a los gastos totales del Programa de 337,9 millones USD para el período 2010-2012 ascendió a 21,2 millones USD, lo cual representa un 6,3% como promedio, para el período. El Gráfico 2 indica los costos de apoyo recuperados durante los últimos tres trienios. Habida cuenta de la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS) desde 2010 y los cambios conexos en los procedimientos de contabilidad dentro de la OACI, incluyendo un enfoque por etapas para el reconocimiento de ingresos por costos de apoyo de los contratos de equipos, no es posible proporcionar un análisis comparativo significativo de los datos correspondientes a los costos de apoyo. Las variaciones anuales en las tasas que se cobran por costos de apoyo, indicadas en el Gráfico 3, se ven afectadas por la distribución efectiva de los ingresos por componente del Programa, ya que el componente equipos y subcontratos supone el cobro de tasas inferiores por costos de apoyo en comparación con los componentes personal e instrucción. A los proyectos de fondos fiduciarios se les aplica una tasa fija que normalmente no excede del 10%, pero ésta puede variar por componente del proyecto en el marco de los acuerdos de servicios administrativos (MSA), dependiendo de la complejidad de la actividad. Las tasas correspondientes al Servicio de compras de la aviación civil son variables y regresivas conforme aumenta el valor de las órdenes de compra y fluctúa entre un 8% y 4,9%, y son negociables cuando superan el umbral de los 5 millones USD. Estas tasas se negocian y se acuerdan con los Estados y se indican en los acuerdos individuales firmados con la OACI.

**Gráfico 2 – Gastos de apoyo recuperados de 2003 a 2012**



**Gráfico 3 – Promedio anual de las tasas por gastos de apoyo, desde 2003 hasta 2012**

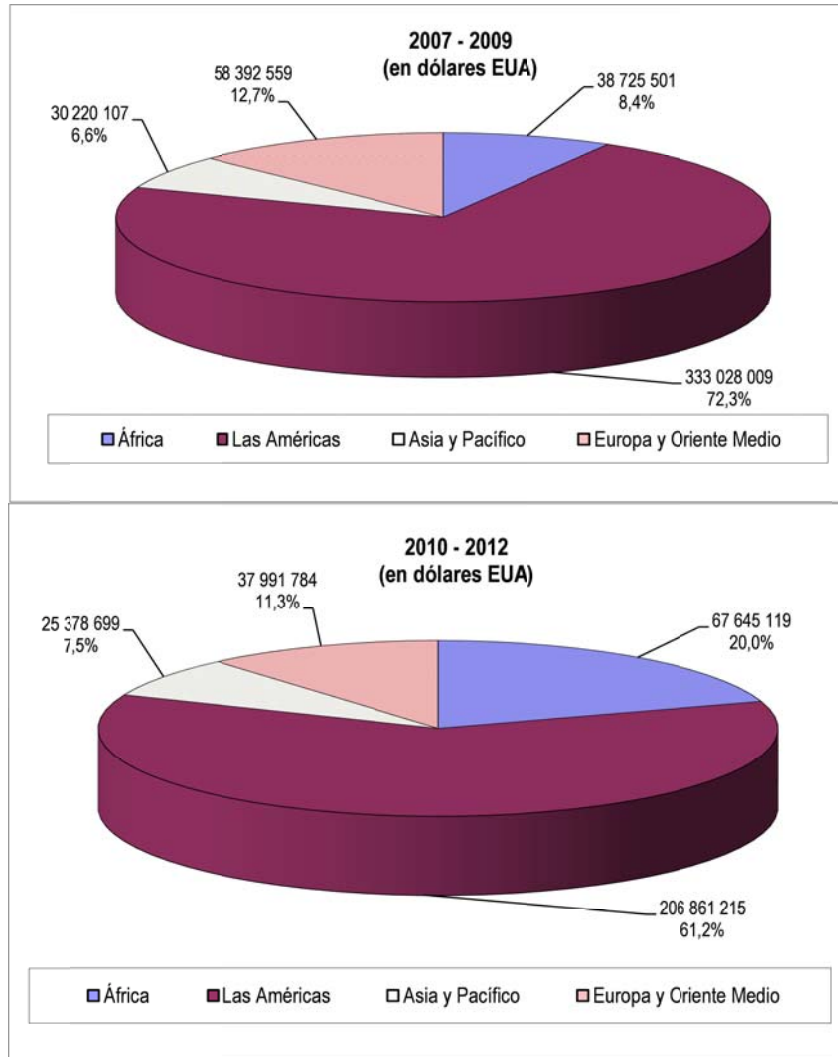


### ***Ejecución del Programa por región***

3.5 En el Gráfico 4 se ilustra la ejecución total del Programa de cooperación técnica por región geográfica. La Región África representó el 20,0% de la ejecución total del Programa en el período 2010-2012, en comparación con el 8,4% en el trienio precedente, lo que representa un importante crecimiento del Programa del orden del 74,7%. La Región Asia y Pacífico representó el 7,5% de la ejecución total del Programa superando la tasa media de 6,6% en el período 2007-2009, no obstante el hecho de que se registró una disminución del 16,0% en el volumen del Programa durante el período cubierto por este informe. A pesar de la disminución en el volumen del Programa del orden del 37,9% en el último trienio, la Región Las Américas continuó representando la mayor parte de la ejecución del Programa con el 61,2%, en comparación con el 72,3% en el trienio precedente. Por último, la Región Europa y Oriente Medio representó el 11,3% de la ejecución total, en comparación con el 12,7% en el período anterior, lo cual representa una pequeña disminución del Programa del orden del 6,9%. Las variaciones en la relación de distribución geográfica fueron influenciadas por el número y el tipo de solicitudes, así como por la financiación que proporcionaron los Estados.

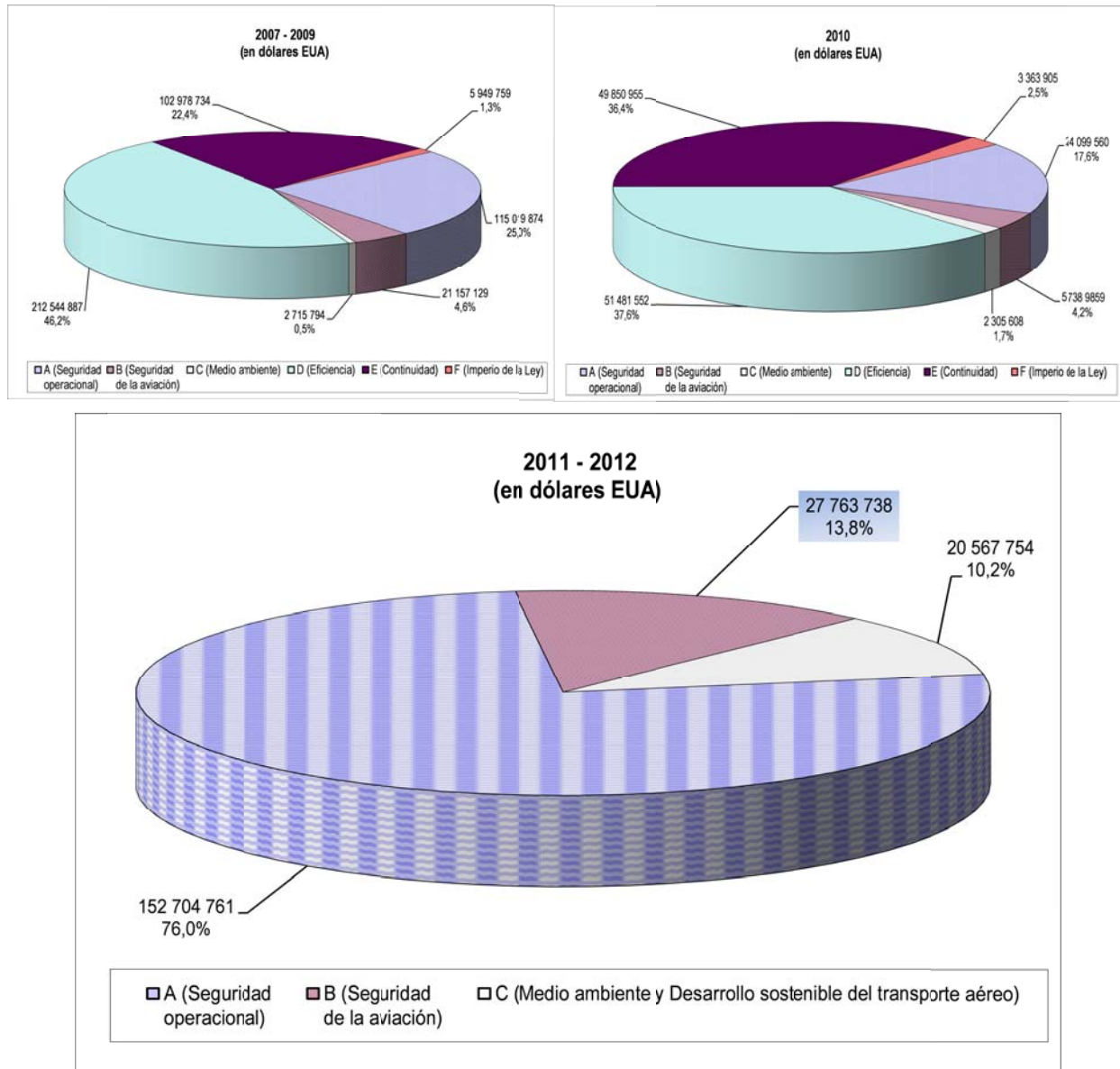


**Gráfico 4 – Ejecución del Programa por región**



**Ejecución del Programa por Objetivo estratégico**

3.6 La distribución del Programa de cooperación técnica por Objetivo estratégico, refleja la contribución global de los proyectos al logro de los Objetivos de la OACI para los trienios 2007-2009 y 2010-2012, como se indica en el Gráfico 5.

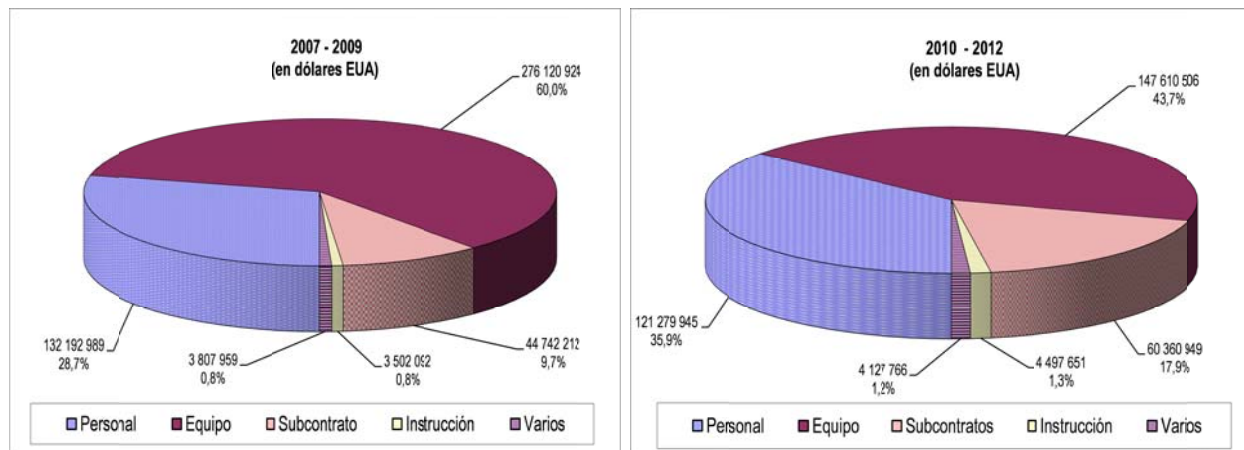


**Gráfico 5 – Ejecución del Programa por Objetivo estratégico**

### *Ejecución del Programa por componente*

3.7 En el Gráfico 6 se ilustra la distribución del Programa por componente. Cabe señalar que el componente adquisiciones, que comprende equipos y subcontratos, disminuyó en un 10% aproximadamente durante el trienio con respecto al Programa total, mientras que el componente personal y el componente instrucción aumentaron en aproximadamente 15% y 1%, respectivamente.

**Gráfico 6 – Ejecución del Programa por componente**



### *Actividades ejecutadas por componente del Programa*

- 3.8 Las principales actividades ejecutadas durante el período 2010–2012 incluyeron:
- a) la asignación de 983 expertos internacionales en el terreno, quienes llevaron a cabo misiones de asesoría o se desempeñaron como instructores o como personal ejecutivo;
  - b) la contratación de 2 462 nacionales para las administraciones de aviación civil;
  - c) la capacitación de 11 541 funcionarios nacionales en el país, mediante cursos de instrucción, seminarios teóricos y prácticos a escala nacional y regional;
  - d) la instrucción impartida a 945 funcionarios nacionales por proveedores de equipos mediante contratos de compras;
  - e) el otorgamiento de 2 215 becas en el campo de la aviación a diversos institutos de formación en el marco del Programa de becas de la OACI y el Programa de instrucción para países en desarrollo; y
  - f) la adquisición de importantes equipos y servicios de aviación civil por un total de 208,0 millones USD.

**Tabla 3 – Resultados del Programa por componente**

	2007 - 2009		2010 - 2012	
Expertos internacionales en el terreno	1125	1851 meses de trabajo	983	1576 meses de trabajo
Expertos nacionales	4263		2462	
Expertos nacionales capacitados en el país	6385		11541	
Funcionarios nacionales capacitados por el proveedor	1118		945	
Becas otorgadas	1293		2215	
Equipos y servicios	320,9 millones USD		208,0 millones USD	

3.9 Los detalles de los resultados anuales de las operaciones por componente figuran en los Informes anuales del Consejo, incluido un resumen de los objetivos y resultados de los principales proyectos de cooperación técnica ejecutados durante este período sobre una base individual, subregional o regional.

***Logros del Programa por áreas de asistencia***

3.10 Los principales logros del Programa de cooperación técnica por áreas de asistencia a los Estados durante el período 2010-2012 incluyen:

**a) Seguridad operacional**

- i) Asistencia para el establecimiento de organizaciones y programas cooperativos de vigilancia de la seguridad operacional; mejora de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados mediante la mitigación de los problemas significativos de seguridad operacional, de las deficiencias detectadas en el marco del USOAP y de otras constataciones conexas en el ámbito de la seguridad operacional; transición al CMA del USOAP; elaboración, revisión y armonización de la legislación básica, reglamentación y procedimientos de aviación civil; elaboración de normas y procedimientos de seguridad operacional y programas de seguridad operacional a largo plazo; evaluación, fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil (CAA); mejora en las capacidades de los Estados respecto a: operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, investigación de accidente e incidentes, comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), aeropuertos, búsqueda y salvamento y extinción de incendios (RFF); establecimiento de una junta independiente para la investigación de accidentes dentro de una CAA creada recientemente; establecimiento y operaciones de una Agencia de investigación de accidentes; establecimiento de un acuerdo multilateral de cooperación para la aceptación mutua de organizaciones de mantenimiento entre las administraciones de aviación civil; implantación de una Hoja de ruta regional de seguridad operacional de la aviación.
- ii) Instrucción en una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad operacional, incluidos la planificación de aeropuertos, certificación y seguridad operacional de aeródromos, ayudas para la navegación, sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), control de aproximación radar, sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), supervisión de la seguridad operacional, manejo de amenazas y errores en el control del tránsito aéreo, transporte de mercancías

peligrosas por vía aérea, derecho aeronáutico, gestión y política, mejoras en los procedimientos de vuelo, planificación de la preparación en caso de pandemia y las correspondientes evaluaciones de los aeropuertos, instrucción en inspección, mantenimiento, reparaciones y revisión de aeronaves.

- iii) Realización de estudios sobre comunicación, navegación y vigilancia (CNS) y gestión del tránsito aéreo (ATM), mantenimiento y reparaciones de aeronaves así como estudios aeronáuticos y de evaluación de pistas en función del cumplimiento de los SARPS y construcción de áreas de maniobras en los aeródromos e instalaciones conexas; modernización y sustitución de sistemas CNS; evaluación y gestión de la red de terminales de abertura muy pequeña (VSAT) y la administración del segmento satelital, la elaboración de planes de acción para la implantación de los CNS/ATM; reestructuración del espacio aéreo; suministro de servicios de tránsito aéreo y otros servicios para un Estado en virtud de un mandato de las Naciones Unidas.
- iv) Adquisición de vehículos de extinción de incendios, diversos sistemas para pistas y para la navegación aérea, sistemas y equipos de apoyo aeroportuario, equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia, estaciones meteorológicas, radiofaros de localización de emergencias, simuladores radar así como el suministro de apoyo técnico y de mantenimiento.

**b) Seguridad de la aviación**

- i) asistencia regional en el campo de la seguridad de la aviación, incluida la asistencia para la rectificación de deficiencias detectadas en las auditorías del USAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación, realización de misiones de asistencia técnica y suministro de instrucción para inspectores y otros cursos de instrucción relacionados con la seguridad de la aviación; revisión de los reglamentos y procedimientos nacionales de seguridad de la aviación; elaboración de un proyecto de legislación para el establecimiento de un programa nacional de facilitación; evaluación de la estructura orgánica y las responsabilidades de los inspectorados nacionales de seguridad de la aviación.
- ii) Mejora de las capacidades de recursos humanos en seguridad de la aviación de los Estados mediante la realización de seminarios internacionales, cursos y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación, suministro de instructores e instrucción para inspectores y otra instrucción relacionada con la seguridad de la aviación para el personal nacional.
- iii) Suministro de servicios de consultoría para la implantación de sistemas para los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y elaboración de planes de acción para implantar procedimientos electrónicos de control fronterizo y pasaportes electrónicos.
- iv) Adquisición de sistemas y equipos de seguridad, tales como televisión en circuito cerrado (CCTV) y detectores mediante rayos X, sistemas y equipo de lectura de tarjetas de embarque y códigos de barras, sistemas de visualización de información sobre los vuelos (FIDS) y equipo y servicios conexas, incluyendo instalación, puesta en servicio e instrucción, así como la instalación de equipo protector para radares y un cerco perimetral para fines de seguridad.

**c) Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo**

- i) Realización de estudios sobre operaciones en dos aeropuertos en el área metropolitana, estudios de evaluación del impacto medioambiental y social de aeropuertos internacionales; instrucción sobre gestión ambiental y sostenibilidad de las infraestructuras de transporte aéreo.
- ii) Identificación de necesidades de recursos humanos y de capacitación en las administraciones de aviación civil, instrucción al personal de contraparte nacional para que asuma las funciones realizadas por los expertos internacionales.
- iii) Elaboración de planes maestros de aviación civil (CAMP), planes maestros para aeropuertos y pronósticos de tráfico aéreo.
- iv) Adquisición de un deflector de chorro de reactores; apoyo para la ampliación de aeropuertos y establecimiento de un centro aeroportuario internacional; asistencia para asegurarse del cumplimiento de los reglamentos ambientales en el diseño y construcción de una plataforma de carga remota e instalaciones conexas.

**4. INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO AOSC<sup>1</sup>**

4.1 Las tasas administrativas cobradas por la ejecución de los proyectos en el principio de recuperación de costos se administran por medio del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), que se utiliza para sufragar la totalidad de los costos de administración, funcionamiento y apoyo del Programa de cooperación técnica. Estas tasas cubren los gastos dentro de la TCB, incluyendo los costos de personal, así como los gastos del Programa regular por los servicios proporcionados a la TCB.

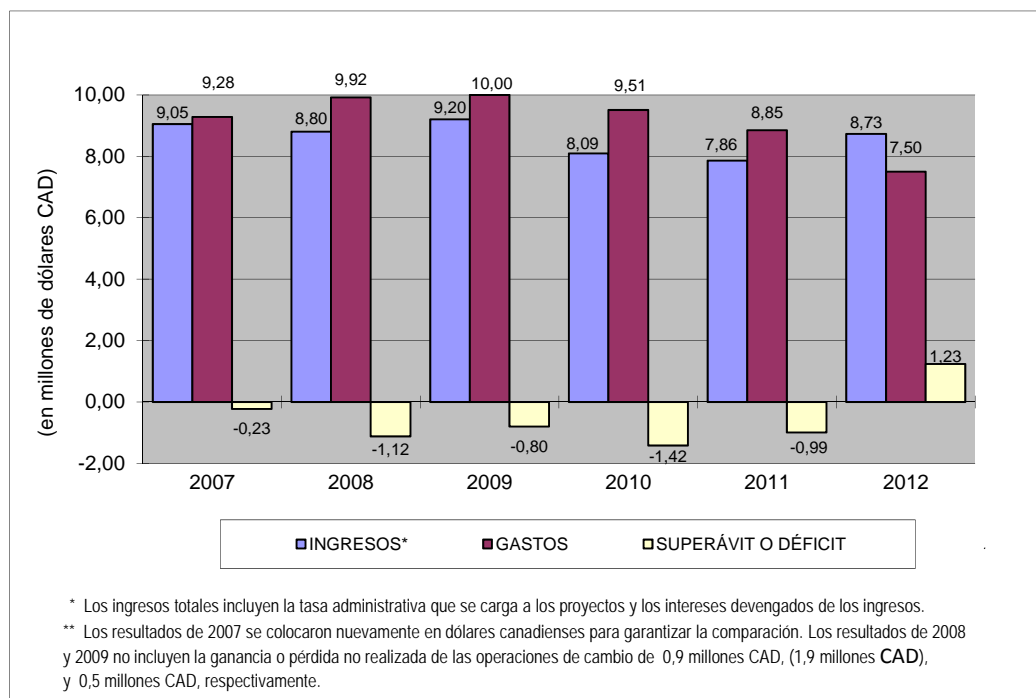
4.2 Los resultados de las operaciones muestran que el Fondo AOSC no recuperó plenamente sus costos durante los años 2010 - 2011, y los gastos superaron los ingresos en 1,42 millones CAD en 2010 y 1,0 millones CAD en 2011. Dado el aumento en la ejecución del Programa que tuvo un impacto en el volumen de los costos de apoyo recuperados de los proyectos, así como la disminución global de los gastos como resultado de la implantación de varias medidas de ahorro en el trienio, el Fondo AOSC cerró en 2012 con un superávit, por primera vez en seis años, de aproximadamente 1,23 millones CAD. El fondo acumulado del AOSC al 31 de diciembre de 2012 ascendía a 2,0 millones CAD.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> A partir de 2008, los Estados financieros de la OACI se presentan en dólares canadienses. A fin de asegurar la realización de una comparación entre los trienios 2007-2009 y 2004-2006, los resultados financieros del Fondo AOSC correspondientes a 2004-2007 se han indicado en dólares canadienses para los fines del presente informe utilizando el tipo de cambio medio de las Naciones Unidas para esos años.

<sup>2</sup> El fondo acumulado del AOSC consiste de fondos excedentes de reserva que se emplean para cubrir los posibles déficits en las operaciones del Programa y para pagar al personal las indemnizaciones por terminación, en caso necesario. Las ganancias o pérdidas no realizadas por operaciones cambiarias de \$939 y \$1 939 en 2008 y 2009, respectivamente, que resultaron de la conversión de los fondos del AOSC de USD a CAD al tipo de cambio de las Naciones Unidas vigente el 31 de diciembre de 2009, se dedujeron del saldo del Fondo AOSC, lo cual tuvo un impacto neto de 1,0 millones CAD.

**Gráfico 7 – Ingresos y Gastos del Fondo AOSC**



4.3 Los gastos totales incluyen, por una parte, aquéllos cargados al Fondo AOSC por servicios de apoyo proporcionados por personal del Programa regular para apoyar el Programa de cooperación técnica, que ascienden a 4 579 000 CAD, en comparación con 4 019 000 CAD en el período 2007-2009 lo cual representa un aumento de 560 000 CAD (13,9 %) en el trienio. Además incluye costos por valor de 603,000 CAD que se cargaron al Fondo AOSC de 2010 a 2012 para sufragar los costos de otras partidas compartidas, entre otras, los honorarios por auditorías externas, costos comunes de las Naciones Unidas, seguro de los locales, prestaciones médicas después de la separación del servicio, en comparación con la suma de 1 002 000 CAD en el trienio precedente. Por consiguiente, los costos totales cargados al Fondo AOSC por servicios proporcionados con cargo al Presupuesto regular durante el trienio se elevaron a 5 182 000 CAD y aumentaron en un 3,2%, en comparación con el total de 5 021 000 CAD cargados a la TCB en el período 2007-2009.

## 5. DISTRIBUCIÓN DE LOS COSTOS ENTRE EL PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR Y EL FONDO AOSC

5.1 En 2010 el Consejo adoptó una nueva política de recuperación de costos para reconocer los costos indirectos en que incurría el Programa regular para proporcionar servicios a la TCB. Se determinó que los costos que se recuperarían debían contabilizarse en términos de dólares, sustituyéndose, mediante una transferencia de efectivo del Fondo AOSC al Presupuesto regular, la práctica establecida anteriormente que consistía en que la TCB financiaba varios puestos del Programa regular.

5.2 Para poner en práctica esta decisión, en 2010 los 22 puestos financiados por el AOSC ubicados en el Programa regular fueron absorbidos en Presupuesto regular, mientras se llevaba a cabo un análisis del tiempo empleado para identificar el tiempo neto real que requería el personal del Programa regular para prestar apoyo directo a las operaciones de los proyectos y determinar los costos que debían cargarse a la TCB anualmente por el resto del trienio 2011-2013, que se elevan a 1 202 117 CAD. Se ha previsto crear un mecanismo para ajustar, en caso necesario, el monto que ha de recuperarse del Fondo AOSC en el próximo trienio para someterlo a consideración del Consejo en su 200º período de sesiones, en el otoño de 2013.

— FIN —