

**ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 12: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica y de asistencia****POLÍTICA SOBRE ASISTENCIA Y COOPERACIÓN TÉCNICAS**

(Nota presentada por Indonesia)

**RESUMEN**

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 desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil. Es también uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias y a crear capacidad en el campo de la aviación civil. En la presente nota se proporciona la opinión de Indonesia respecto de las políticas y financiación de la asistencia y la cooperación técnicas.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a pedir al Secretario General que renueve e intensifique sus esfuerzos por obtener financiación del Banco Mundial o de bancos regionales de desarrollo para actividades de asistencia técnica, en particular para remediar problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se definirán dentro del Presupuesto regular para el trienio.
<i>Referencias:</i>	Doc. 9958 – <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) Doc. 9983 – A37-EX ( <i>Informe y actas del Comité Ejecutivo</i> )

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En el marco de la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI (Resolución A36-17), 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. Constituye además uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias y crear capacidad en el campo de la aviación civil.

1.2 Con respecto a los términos Asistencia técnica y Cooperación técnica, dentro del contexto de la Organización, el Consejo ha vuelto a definirlos como sigue:

- a) **Asistencia técnica** es toda asistencia proporcionada por la OACI a los Estados, financiada por el Presupuesto regular o fondos voluntarios y ejecutada a través de cualquier Dirección u Oficina dependiendo del carácter y duración del proyecto.
- b) **Cooperación técnica** es todo proyecto solicitado y financiado por los Estados u organizaciones y ejecutado a través de la Dirección de Cooperación técnica sobre una base de recuperación de costos, mediante la cual se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el proyecto.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La definición del Consejo a que se hace referencia en el párrafo 1.2 describe claramente los dos tipos de actividad mediante los cuales la OACI puede ayudar a los Estados a remediar deficiencias y crear capacidad en el campo de la aviación civil. Por consiguiente, Indonesia los apoya plenamente.

2.2 Indonesia ha participado, o está participando, en varios proyectos de cooperación técnica totalmente financiados por el país, concretamente INS/07/802: Mejora de la capacidad de vigilancia de la seguridad de vuelo; INS/07/804: Equipo de transformación de la aviación civil para la ejecución del Plan de acción estratégica de aviación civil; INS/08/802: Asistencia a la Representación de Indonesia ante la OACI; INS/08/803: Asistencia a la Agencia de educación e instrucción en el desarrollo de instrucción sobre CNS/ATM en el STPI Curug; INS/11/801: Fortalecimiento institucional del Instituto de Aviación Civil de Indonesia (ICAI); e INS/12/801: Programa de instrucción para países en desarrollo Indonesia-OACI. Se está preparando un proyecto en gran escala sobre medidas ambientales (Asistencia en la elaboración y aplicación de medidas ambientales en la aviación civil).

2.3 Indonesia también participa en tres programas cooperativos financiados en gran medida por los Estados participantes, concretamente RAS/97/903: Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) Asia sudoriental, RAS/97/901: Programa cooperativo de seguridad de la aviación – Asia Pacífico; y Arreglos de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA).

2.4 La experiencia de Indonesia con proyectos y programas cooperativos de la Dirección de Cooperación técnica (TCB) ha sido positiva. Se prevé que esta participación continúe.

2.5 Dado que las actividades de asistencia técnica son financiadas por el Presupuesto regular o fondos voluntarios, la financiación disponible para una determinada actividad será, en la mayoría de los casos, más limitada que en los proyectos de cooperación técnica. En consecuencia, dichas actividades serán normalmente a corto plazo o tendrán alcance muy limitado.

2.6 Debido al carácter de su financiación, las actividades de asistencia técnica deberían ser las que revisten considerable interés mundial de la comunidad de aviación civil internacional para proporcionar la asistencia, además del interés del Estado específico que la recibe. Por ejemplo, la solución de problemas significativos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación (SSC o SSecC), con arreglo a las propuestas de la Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB), satisfará normalmente este requisito. Además, cuando la financiación proviene de fondos voluntarios para actividades de asistencia técnica, el cumplimiento de las disposiciones sobre el uso de los fondos en el marco de la política de la OACI sobre contribuciones voluntarias sería el criterio principal para determinar que se ha satisfecho el requisito.

2.7 En el contexto de un presupuesto trienal de crecimiento nominal cero, será cada vez más difícil obtener financiación para actividades de asistencia técnica con cargo al Presupuesto regular. No hay duda que las actividades de asistencia técnica deberían continuar, en particular para la eliminación o solución de problemas significativos de seguridad operacional o seguridad de la aviación.

2.8 A efectos de asegurar que la financiación de dichas actividades no se interrumpirá, deberían emprenderse nuevos esfuerzos para obtener contribuciones voluntarias. En particular, con arreglo al párrafo 2.6 anterior, existe un considerable interés mundial de la comunidad internacional de aviación civil por proporcionar dicha asistencia. En vista del interés público mundial de contar con un sistema de transporte aéreo seguro y protegido, la Secretaría debería renovar sus esfuerzos por obtener financiación de instituciones internacionales, como el Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo.

2.9 En particular, debería pedirse al Banco Mundial, que sólo ha iniciado en los últimos años la financiación de proyectos de aviación civil (actualmente en el área del Pacífico), que proporcione financiación para este tipo de actividad. Si bien los proyectos de mejoramiento de infraestructura, incluyendo los aeropuertos, son muy útiles, la financiación mundial para remediar problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación identificados por la MARB y el suministro de apoyo a la ejecución proporcionarían en términos generales ventajas aún mayores.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a que pida al Secretario General que renueve e intensifique sus esfuerzos por obtener financiación del Banco Mundial o de los bancos regionales de desarrollo para actividades de asistencia técnica, en particular para remediar problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación identificados por la MARB y para proporcionar apoyo a la ejecución.