



A39-WP/500  
P/35  
4/10/16

## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 15

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 15 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda la adopción de las Resoluciones 15/1 y 15/2 por la Plenaria.

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



**Cuestión 15: Cooperación técnica — Política y actividades de cooperación técnica**

15.1 En su sexta reunión, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de la *Cooperación técnica – Política y actividades de cooperación técnica* sobre la base de las notas de estudio A39-WP/45 y A39-WP/47 presentadas por el Consejo de la OACI y cuatro notas de estudio presentadas por la República Dominicana (A39-WP/383), Indonesia (A39-WP/244), Perú (A39-WP/292) y Eslovaquia (A39-WP/105), así como dos notas de información presentadas por el Comité interestatal de aviación (A39-WP/141) y Eslovaquia (A39-WP/415).

15.2 En la nota A39-WP/47, el Consejo proporcionó información actualizada sobre la aplicación de la política y la estrategia de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI. En el informe se hacía hincapié en que, en aras de simplificar y fortalecer los programas de apoyo técnico de la OACI, la Organización mantiene, por un lado, un Programa de Asistencia Técnica que ayuda a los Estados con recursos del presupuesto regular y contribuciones a los fondos voluntarios de la OACI asignados de acuerdo con los principios y criterios prioritarios establecidos, concentrándose principalmente en corregir las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI. Por otro lado, el Programa de cooperación técnica ayuda a los Estados y otras entidades a elaborar y ejecutar sus proyectos de aviación civil financiados por los propios gobiernos o donantes basándose en la recuperación de costos. Recordando que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización, en el informe se presenta un análisis de los resultados del Programa en el trienio 2013-2015 desde las perspectivas financiera y operacional, ofreciendo una comparación con los dos trienios precedentes, y se facilitan los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (Fondo AOSC) en el período cubierto por este informe. Ello se complementaba con un resumen de los logros por objetivo estratégico que se presenta en el Apéndice A. En el informe se proporcionaba asimismo información sobre las novedades importantes en la Dirección de cooperación técnica durante el trienio, como el logro de la certificación ISO 9001:2008, el refuerzo del compromiso de la OACI para mejorar de forma continuada la calidad y eficacia de sus servicios de cooperación técnica en beneficio de los Estados miembros y la comunidad aeronáutica en general. En el Apéndice B de la nota de estudio se propone para su adopción en la Asamblea una actualización de la Resolución A36-17 que la transforma en Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI.

15.3 En la nota A39-WP/45, el Consejo informó a la Asamblea de la creación del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV) aprobado en el marco de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB), describiendo en forma detallada su marco. Recordando que muchos Estados miembros carecen de los fondos necesarios para costear la asistencia necesaria para desarrollar de un modo sistemático sus programas, recursos humanos e infraestructura de aviación civil, en el informe se comunicaba que la OACI, por medio del programa, pondría a disposición de los Estados interesados profesionales cualificados y experimentados en aviación internacional que estuvieran dispuestos a prestar asistencia a corto plazo, como voluntarios, en su campo de especialización. Los expertos colaborarán en estrecha relación con los funcionarios del Gobierno para, entre otras cosas, atajar las deficiencias detectadas durante las auditorías de la OACI, responder a situaciones de emergencia y desarrollar capacidades para la aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, complementando así otras iniciativas. En el informe se recalca que la participación en el IPAV está abierta a todos los profesionales de la aviación provenientes de la industria, los Estados y el sector privado, sujeto al examen de sus antecedentes por la OACI, y se indicaba la creación de un fondo voluntario por el Consejo para recibir las contribuciones destinadas a la ejecución del Programa. En el

apéndice de la nota de estudio, el Consejo propone un proyecto de resolución para su adopción por la Asamblea.

15.4 En la nota A39-WP/383, presentada por la República Dominicana, se proponía la implementación de un sistema de consulta que permitiría a los Estados verificar el perfil y el historial de desempeño contractual de los diferentes proveedores contratados por la OACI en proyectos de cooperación técnica. En particular, la República Dominicana recomendaba a la Asamblea i) solicitar la eliminación de la Lista de Proveedores de la OACI, ii) la exclusión de participación activa en actividades auspiciadas por la OACI, y iii) la publicación de su identidad, de los Contratistas que no cumplieran los compromisos contraídos o mantuvieran litigios judiciales en perjuicio de los Estados.

15.5 En la nota A39-WP/244-Revisada, presentada por Indonesia, se destacaba la importancia de los programas para el medio ambiente en la aviación, especialmente en economías en desarrollo, y se llamaba la atención sobre la necesidad de movilizar recursos con miras a facilitar apoyo financiero para la aplicación efectiva de las medidas mundiales de mercado (GMBM) de la OACI. Se describían, a modo de ejemplo, los buenos resultados de la cooperación internacional en Indonesia en el marco, entre otros, de un proyecto de cooperación técnica de la OACI relacionado con medidas ambientales para la aviación civil. Indonesia proponía, por tanto, que dicha cooperación técnica se ampliara a los Estados con menos recursos mediante contribuciones voluntarias de los Estados miembros, las partes interesadas, las organizaciones internacionales y otros organismos de las Naciones Unidas al Fondo para el medio ambiente de la OACI. En la nota de estudio A39-WP/244 se proponía asimismo la creación de un Programa de cooperación técnica para el medio ambiente en estrecha coordinación entre la Subdirección de medio ambiente de la OACI y la Dirección de cooperación técnica.

15.6 En la nota A39-WP/292, presentada por Perú apoyada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Surinam, Uruguay y Venezuela, se daban a conocer tres proyectos de cooperación técnica de la OACI ejecutados en la Región de Sudamérica con apoyo de la Oficial regional en Sudamérica (SAM) de la OACI, concretamente el Proyecto RLA/99/901 (Sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional); el Proyecto RLA/03/901 [Gestión de la red digital sudamericana (REDDIG) y Administración del Segmento Satelital]; y el Proyecto RLA/06/901 (Asistencia en la implantación de un sistema regional de gestión del tránsito aéreo). Estos proyectos, que están destinados a la implantación del Plan Regional de Navegación Aérea, representan soluciones sostenibles para la participación de los Estados mediante asociaciones de colaboración, que implican el intercambio de los recursos y conocimientos especializados disponibles, y la creación de capacidad. En la nota se ponían de relieve los diversos logros de los proyectos que iban desde la implantación de tecnologías de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) hasta la elaboración de reglamentaciones sobre la seguridad operacional de la aviación civil armonizadas y la instrucción de expertos nacionales en aviación civil, dando como resultado una mejora considerable de las puntuaciones de implementación efectiva (EI) de los Estados de la región. En base a estas experiencias positivas, Perú invitó a la Asamblea a alentar a los Estados miembros de la OACI a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos regionales comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica.

15.7 En la nota A39-WP/105, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL, se hacía hincapié en la importancia de las actividades de creación de capacidad, ya fueran organizadas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales o la industria, en apoyo a los Estados para que logren una implantación eficaz y sostenible de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. En este sentido, se destacaban las contribuciones significativas de los Estados y organizaciones regionales de Europa, como la Comisión Europea (CE),

la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), CEAC y EUROCONTROL para los Estados beneficiarios en las esferas de la seguridad operacional, la gestión del tránsito aéreo, la seguridad de la aviación y la facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente. El Comité señaló que esta nota se examinaría en el marco de la cuestión 28: *Ningún país se queda atrás*.

15.8 En la nota A39-WP/141, presentada por el Comité interestatal de aviación (IAC), se proporcionaba información sobre el proyecto de cooperación técnica “Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad en la Comunidad de Estados Independientes” (COSCAP-CIS). Se ponían de relieve los resultados logrados desde el inicio del proyecto en 2001 en el terreno de la instrucción, en cooperación con Airbus, Boeing y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), con más de cien seminarios teóricos, conferencias y cursos de instrucción dirigidos a alrededor de 9 000 expertos en aeronáutica de la región en total. La instrucción se impartió en el marco del proyecto relativo a la inspección de la seguridad operacional de los vuelos, el deshielo y tipos específicos de aeronaves.

15.9 En la nota A39-WP/415, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL, se informaba a la Asamblea de la contribución y el renovado apoyo de Europa a los objetivos de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB). En el Apéndice de esta nota de información se presentaba una lista de carácter no exhaustivo sobre las actividades de asistencia técnica y creación de capacidad llevadas a cabo en diversas esferas de la aviación civil por la UE, la CEAC y EUROCONTROL en apoyo de los Estados beneficiarios en diversas regiones. Ello se suma a otras iniciativas emprendidas, a nivel bilateral o multilateral, por distintos Estados europeos, que no abarcaba la nota.

15.10 El Comité Ejecutivo señaló que los resultados del Programa de cooperación técnica de la OACI en el trienio actual había suscitado continuo interés de los Estados, los donantes y entidades privadas, suministrándose un total de 389,7 millones de USD y ejecutándose en promedio 110 proyectos anuales en 150 Estados de todas las regiones. El Comité también fue informado de que los resultados financieros de las operaciones durante los primeros seis meses de 2016 mostraban perspectivas favorables para el trienio entrante. Desde el punto de vista operacional, la Secretaria General reiteró que, dados los rápidos avances tecnológicos en la aviación civil, el Programa de cooperación técnica seguiría desempeñando un importante función para prestar apoyo a los Estados miembros de la OACI. Reviste especial pertinencia el hecho de que el Comité observara que este período había sido asimismo testigo de la consolidación del sistema de gestión de la calidad (QMS) de la Dirección de cooperación técnica (TCB) con el logro de la certificación de cumplimiento de la ISO 9001:2008 por todas las secciones de la TCB en octubre de 2014.

15.11 El Comité aprobó la creación del IPAV y el Fondo voluntario conexo en el marco de la iniciativa NCLB, con el fin de resolver las deficiencias detectadas durante las auditorías de la OACI, responder a situaciones de emergencia, así como fomentar la autosuficiencia y el crecimiento. Se invitaba a los Estados miembros de la OACI, las instituciones financieras, el sector de la aviación y otras partes interesadas a participar en el Programa proporcionando recursos financieros y humanos de forma ininterrumpida.

15.12 Se expresó apoyo al fortalecimiento de la vigilancia por parte de la OACI de sus servicios de adquisición por medio del aumento de la transparencia y el intercambio de información sobre el desempeño de los contratistas. En particular, se recomendaba pedir opinión a los Estados sobre los contratistas y la calidad de los servicios prestados, conforme a las obligaciones de la OACI de satisfacer a los consumidores y su responsabilidad compartida en proyectos ejecutados a través de su TCB. Se

recomendó que las cuestiones jurídicas que planteara la propuesta presentada por la República Dominicana en la nota A39-WP/383 fueran examinadas por la Oficina Jurídica. El Comité reconoció que, siguiendo la recomendación de la Dependencia Común de Inspección de las Naciones Unidas, como parte de los esfuerzos de toda la Organización de garantizar la integridad de sus actividades de adquisición, la OACI ya estaba elaborando una política de sanción a los contratistas basada en el Marco de políticas modelo de las Naciones Unidas en materia de sanciones a los contratistas, con miras a su examen y aprobación por el Consejo durante su próximo período de sesiones en 2017.

15.13 Se acordó que era necesario facilitar apoyo financiero para la elaboración de programas para el medio ambiente en países en desarrollo, incluida la aplicación efectiva de las medidas mundiales basadas en el mercado (GMBM) de la OACI. Al reconocer la función de la cooperación internacional en la movilización de recursos y las posibles vías de asistencia bilateral, el Comité reconoció asimismo las ventajas que ofrecían el mecanismo de asistencia de la OACI y los fondos voluntarios.

15.14 El Comité Ejecutivo reconoció la importancia de la cooperación regional para la mejora de los sistemas de aviación civil y la infraestructura y recursos humanos conexos, de conformidad con los planes regionales de navegación aérea, mediante el intercambio de conocimientos especializados, la armonización de reglamentaciones e iniciativas de creación de capacidad, especialmente a la luz de los logros tangibles de los Estados sudamericanos, lo que se tradujo en una mejora considerable de las puntuaciones de la aplicación eficaz (EI) en la región. El Comité recomendó, por tanto, que la Asamblea alentara a los Estados miembros de la OACI a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica regionales y subregionales.

15.15 A la luz de los debates, el Comité Ejecutivo invita a la Asamblea a:

- a) alentar a los a los Estados miembros, las instituciones financieras, el sector de la aviación y otras partes interesadas a participar en el Programa OACI de voluntarios de la aviación proporcionando recursos financieros y humanos de forma ininterrumpida;
- b) pedir a la Secretaria General que remita a la Dirección de asuntos jurídicos las cuestiones jurídicas que se planteen de la propuesta presentada por la República Dominicana en la nota A39-WP/383, con miras a su examen;
- c) pedir a la Secretaria General que examine la viabilidad de establecer un Programa para el medio ambiente de Asistencia técnica de la OACI, teniendo en cuenta alianzas nuevas o existentes para aprovechar los recursos; y
- d) alentar a los Estado miembros a trabajar de manera conjunta para el logro de objetivos comunes mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica regionales y subregionales.

15.16 El Comité convino asimismo en presentar, con miras a su aprobación en sesión plenaria, las siguientes resoluciones presentadas por el Consejo en las notas A39-WP/47 – *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* y A39-WP/45 – *Programa OACI de voluntarios de la aviación*:

---

**Resolución 15/1: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

*Considerando* que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo técnico en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que fueron refrendadas en el 38° período de sesiones de la Asamblea;

*Considerando* que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados 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;

*Considerando* que “asistencia técnica” es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular o también por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los Apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica existentes al concluir el 39° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la Resolución A36-17.

## **APÉNDICE A**

### **Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

*Considerando* que el crecimiento y mejora de la aviación civil puede constituir una importante aportación al desarrollo económico de los Estados;

*Considerando* que la aviación civil es importante para el desarrollo tecnológico, económico, social y cultural de todos los países y especialmente de los países en desarrollo, así como para su cooperación subregional, regional y mundial;

*Considerando* que la OACI puede ayudar a los Estados a mejorar su aviación civil y, al mismo tiempo, facilitar la realización de sus Objetivos estratégicos;

*Considerando* que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su Resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su Resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la Cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

*Considerando* que el elevado déficit experimentado de 1983 a 1995 exigió la definición de una nueva política sobre cooperación técnica y asistencia técnica y una nueva estructura orgánica para la Dirección de cooperación técnica;

*Considerando* que la implantación de la nueva política de cooperación técnica y asistencia técnica, ratificada por el 31º período de sesiones de la Asamblea, que se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de cooperación técnica en la estructura de la Organización y el establecimiento de un mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI, así como la nueva estructura orgánica de la Dirección de cooperación técnica implantada en la década de los noventa, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica en la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como en el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la cooperación técnica o la asistencia técnica de la OACI;

*Considerando* que la normalización y vigilancia del cumplimiento de los SARPS siguen siendo funciones importantes de la Organización y que se ha dado énfasis a la función de la OACI en cuanto a la implantación y el apoyo a los Estados contratantes;

*Considerando* que en la Resolución A35-21 se alentaba al Consejo y a la Secretaria General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;

*Considerando* que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de cooperación técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica;

*Considerando* que todas las actividades de cooperación técnica de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que deberían tomarse medidas para minimizar los costos administrativos y operacionales en la medida de lo posible;

*Considerando* que los ingresos relativos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica y del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

*Considerando* que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa regular a la Dirección de cooperación técnica y los servicios prestados por la Dirección de cooperación técnica al Programa regular.

*La Asamblea:*

*Programas de cooperación técnica y asistencia técnica*

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son 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 ANP y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Dirección de cooperación técnica pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;
4. *Reafirma* que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Afirma* que debería lograrse una mejor coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección e intensificando la cooperación, y con un mayor grado de coordinación entre los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica para evitar la duplicación y la redundancia;
6. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa regular;
7. *Pide* a la Secretaria General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;
8. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de cooperación técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

*La OACI, como organismo reconocido para la aviación civil*

9. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* a la Secretaria General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

10. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para contribuir al apoyo en la implantación de sus programas relativos a la aviación civil;

*Ampliación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*

11. *Reafirma* que al adoptar métodos de tipo comercial para la Dirección de cooperación técnica, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI;

12. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, para que la asistencia y la cooperación abarquen, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y *pide* a la Secretaria General que informe a las autoridades de aviación civil correspondientes sobre los aspectos técnicos del proyecto en forma inmediata cuando se inicien las negociaciones con entidades no estatales;

13. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios de cooperación técnica y asistencia técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional y *encarga* a la Secretaria General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener cooperación y asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica y la asistencia técnica, prestando especial atención al cumplimiento de los SARPS de la OACI en los proyectos y, según corresponda, a las políticas y la reglamentación nacionales pertinentes promulgadas por el Estado beneficiario;

*Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica*

14. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, utilice arreglo con fondos fiduciarios (FF), Acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de compras de aviación civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

15. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y en el campo de la aviación civil.

## APÉNDICE B

### **Financiación de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica**

*Considerando* que los fondos disponibles para cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil son insuficientes para responder a las necesidades de la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo;

*Considerando* que, salvo contadas excepciones, el Programa de cooperación técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

*Considerando* que el Programa de asistencia técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa regular de la Organización;

*Considerando* que las administraciones de aviación civil de los países menos adelantados son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y del sector aeronáutico para financiar sus proyectos de cooperación técnica;

*Considerando* que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1% de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

*Considerando* que el rápido desarrollo técnico de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

*Considerando* que la Asamblea introdujo el Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI con miras a movilizar recursos adicionales para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica considerados necesarios para apoyar la aplicación de los SARPS y las instalaciones y servicios enumerados en los ANP, así como la aplicación de las recomendaciones relacionadas con las auditorías de la OACI y la rectificación de las deficiencias detectadas;

*Considerando* que las instituciones de financiación esperan que quienes ejecuten los proyectos que financian lo hagan de manera rápida y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y la situación financiera de los proyectos;

*La Asamblea:*

1. *Pide* a las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluyendo la industria y el sector privado, que den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y *pide* al Presidente del Consejo, a la Secretaria General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;

2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de su aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional, la seguridad de la navegación aérea, la protección del medio ambiente y la eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más al logro de los Objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
7. *Autoriza* a la Secretaria General a recibir, en nombre de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado, a contribuir al Mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI; y
10. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP).

## APÉNDICE C

### **Ejecución de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica**

*Considerando* que la finalidad de la OACI es la de asegurar el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que la ejecución de los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica complementa las actividades del Programa regular destinadas al logro de los Objetivos estratégicos de la OACI;

*Considerando* que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar su aviación civil mediante el refuerzo de su administración, la modernización de su infraestructura y el desarrollo de sus recursos humanos;

*Considerando* que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional/Enfoque de observación continua (USOAP CMA) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidos los problemas significativos de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

*Considerando* que los fondos extrapresupuestarios proporcionados a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica permiten a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías del USOAP CMA, las Misiones de validación coordinada de la OACI (ICVM) y del USAP;

*Considerando* que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de cooperación técnica o de terceros externos a la OACI mejora considerablemente la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil en todo el mundo;

*Considerando* que las evaluaciones ex post facto podrían constituir un instrumento valioso para establecer el efecto en la aviación de los proyectos ya ejecutados y para la planificación de proyectos futuros;

*Considerando* que las entidades no estatales (públicas y privadas) que llevan a cabo la ejecución de proyectos para los Estados contratantes en el campo de la aviación civil recurren cada vez más a la OACI, por intermedio de su Dirección de cooperación técnica, solicitando asesoramiento, cooperación técnica y asistencia técnica en los campos tradicionales de la cooperación técnica y asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

#### *La Asamblea:*

1. Señala a la atención de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;

2. *Señala a la atención* de los Estados contratantes la cooperación y la asistencia suministradas mediante proyectos subregionales y regionales ejecutados por la OACI, tales como los COSCAP y CASP; e *insta* al Consejo a que continúe otorgando alta prioridad a la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica, teniendo en cuenta el gran beneficio que dichos proyectos representan;
3. *Insta* a los Estados a que concedan alta prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión mediante la elaboración de un programa general de instrucción y *recuerda* a los Estados la importancia que reviste disponer de fondos adecuados para dicha instrucción y la necesidad de ofrecer incentivos adecuados para retener los servicios, en sus respectivos ámbitos, de dicho personal una vez que haya concluido su instrucción;
4. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;
5. *Insta* a los Estados que reciben cooperación técnica y asistencia técnica por intermedio de la OACI a que eviten las demoras en la ejecución de los proyectos asegurando decisiones oportunas con respecto a los componentes de expertos, instrucción y adquisiciones de conformidad con las condiciones de los acuerdos de proyectos;
6. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de compras de aviación civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos;
7. *Solicita* a los Estados contratantes, en especial a los países en desarrollo, que alienten a los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de expertos de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
8. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de cooperación técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
9. *Alienta* a los Estados y donantes a incluir las evaluaciones ex post facto de sus proyectos de aviación civil como parte integrante de la planificación y ejecución de proyectos, y a proporcionar financiación para las mismas.

-----

## **Resolución 15/2: Programa OACI de voluntarios de la aviación**

*Considerando* que de acuerdo con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de asegurar el más alto grado de uniformidad posible en cuanto a reglamentos, normas, procedimientos y organización que se relacionan con aeronaves,

personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que muchos Estados tienen dificultades para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio y aún existen discrepancias en el nivel de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS);

*Considerando* que existen Estados que carecen de recursos financieros y humanos suficientes para resolver las deficiencias en sus sistemas de aviación civil;

*Considerando* que la OACI desempeña un papel de liderazgo al facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias relacionadas con la aviación civil coordinando la asistencia y aprovechando recursos entre los socios de la aviación;

*Considerando* que la asistencia a los Estados es necesaria y deseable para corregir los puntos débiles detectados por la OACI en sus auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación, desarrollar capacidades en la aplicación de los SARPS de la OACI, responder a emergencias que afecten a los sistemas de aviación de los Estados y fomentar la autonomía y el crecimiento;

*Recordando* la Resolución 70/129 de la Asamblea General de las Naciones Unidas – Integración del voluntariado en la paz y el desarrollo: plan de acción para el próximo decenio y años posteriores;

*Reconociendo* que el voluntariado, en su diversidad, universalidad y valores, es un potente instrumento de desarrollo que puede ser de gran utilidad para los gobiernos y socios de todo el mundo, y que su potencial como recurso complementario para apoyo técnico debería explotarse a fondo; y

*Considerando* que los profesionales de la aviación cualificados y experimentados provenientes de la OACI, la industria de la aviación, los Estados y el sector privado son una fuente invaluable de conocimientos que podrían contribuir al desarrollo sostenible de la aviación civil;

*La Asamblea:*

1. *Promueve* el voluntariado como un instrumento importante y útil que permite que expertos cualificados hagan un aporte positivo al desarrollo sostenible de la aviación civil en todo el mundo;
2. *Respalda* las decisiones adoptadas por el Consejo sobre el establecimiento y la promoción del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV);
3. *Alienta* a los profesionales de la aviación con calificaciones y experiencia que provengan de la OACI, la industria de la aviación y el sector privado a participar en calidad de voluntarios para integrarse en los programas y proyectos de cooperación y asistencia técnica a través del IPAV;
4. *Invita* a los Estados contratantes a considerar el IPAV para la cooperación y asistencia técnica, cuando corresponda;
5. *Pone de relieve* que la provisión de medios adecuados para la acción de voluntarios es esencial para multiplicar el potencial del voluntariado y el IPAV;

6. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas que estén en condiciones de hacerlo, en coordinación con la comunidad de la aviación civil internacional, a participar en el IPAV proporcionando recursos financieros y humanos para apoyar a los Estados en desarrollo y menos adelantados en sus esfuerzos para cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
7. *Invita* a Estados donantes, instituciones financieras y otros socios en el desarrollo a proporcionar financiación sostenida en apoyo de la administración, el seguimiento y la ejecución del IPAV por medio del Fondo voluntario del IPAV; y
8. *Pide* al Consejo que continúe apoyando y prestando asistencia para la promoción del IPAV.

— FIN —