



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 23: Programa de asistencia técnica

INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA DE LA OACI

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre el Programa de asistencia técnica de la OACI en las áreas de seguridad operacional de la aviación, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente en el trienio en curso (2017-2019), en particular sobre los proyectos de ejecución financiados por los fondos voluntarios de la OACI, así como sobre actividades financiadas por el presupuesto del programa regular. En la nota se resume el enfoque de la asistencia técnica de la OACI, que se ha centrado en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, con asistencia a los Estados en creación de capacidad. Los resultados de la asistencia se miden con la información obtenida en los programas de auditoría de la OACI.

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

- alentar a los Estados a apoyar las actividades de asistencia técnica de la OACI; y
- pedir que la OACI continúe su trabajo en desarrollo y ejecución de asistencia técnica en el marco de los respectivos objetivos estratégico y en asociación con los Estados, organizaciones internacionales y regionales, y la industria.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) <i>Presupuesto de la Organización 2017-2018-2019</i> (Doc 10074)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como se dispone en las Resoluciones de la Asamblea A39-1: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*, A39-14: *Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables*, A39-18: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación* y A39-23: *Iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB)*, esta nota presenta un informe consolidado para el trienio en curso del Programa de asistencia técnica de la OACI. A través del programa se asiste a los Estados en el cumplimiento del marco normativo de la OACI, en particular de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionadas con todos los objetivos estratégicos. El apoyo y la ejecución de este programa ha dependido en gran medida de contribuciones voluntarias a la OACI, tanto financieras como en especie, de los Estados, organizaciones internacionales y la industria. En la Cuestión 22 del orden del día (véase la nota A40-WP/50) se presenta información sobre las contribuciones voluntarias, incluyendo los gastos financieros en concepto de actividades de asistencia técnica.

1.2 En este trienio, varios Estados han hecho esfuerzos concertados por corregir sus deficiencias en el sistema de transporte aéreo, con resultados positivos que se demuestran en las actividades del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Programa de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). No obstante, para los Estados que no han alcanzado las metas de mejoras en sus sistemas de aviación, el compromiso permanente de la OACI de prestar asistencia es crucial, y muy acorde con el propósito de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB).

1.3 La priorización y la prestación efectiva y eficiente de la asistencia técnica mejora si se utilizan mecanismos de medición. Para ese fin se han establecido metas para cada objetivo estratégico en los proyectos y actividades de asistencia técnica. También se han formulado indicadores de rendimiento apropiados en asociación con todas las partes, de ser posible, a fin de asegurar que no se desaprovechen los recursos invertidos y que se alcancen los objetivos previstos.

2. ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD CON ASOCIADOS Y COOPERACIÓN REGIONAL

2.1 Seguridad operacional de la aviación civil y capacidad y eficiencia de la navegación aérea

2.1.1 La OACI continua apoyando a los Estados con proyectos de asistencia técnica, ya sea por conducto de la Dirección de cooperación técnica o de las oficinas regionales. El Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) (www.icao.int/SAFE), el Fondo del Plan AFI, el Fondo del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), el presupuesto del programa regular y recursos de la Sede y de las oficinas regionales han sido fuentes primarias para la ejecución de esas actividades de asistencia. (En el sitio web de la A40 se encuentra información sobre asistencia técnica <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/ES/documentation-reference-documents.aspx>).

2.1.2 En relación con el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) (<https://www.icao.int/safety/afiplan/pages/default.aspx>), la OACI ha venido expandiendo su trabajo de asistencia en los Estados AFI a través del desarrollo y ejecución de proyectos específicos de asistencia técnica, financiados en gran parte por el Fondo del Plan AFI, en las áreas de supervisión de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG), programa estatal de seguridad operacional (SSP), certificación de aeródromos y servicios de navegación aérea (ANS). Cabe señalar que los programas de asistencia en curso ejecutados en el marco del Plan AFI han empezado a tener resultados positivos, como lo demuestra la reducción del número de Estados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) a solamente uno, de cuatro en 2016.

2.1.3 Para maximizar las sinergias en la provisión de asistencia a los Estados, y para evitar duplicaciones, la OACI ha trabajado con Estados, organizaciones internacionales y la industria a través de la Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP). Las principales actividades de la ASIAP son el intercambio de información, la priorización de las necesidades de asistencia y la colaboración para la asistencia, actividades que se llevan a cabo mediante teleconferencias periódicas y reuniones presenciales anuales. Todos los miembros comparten información sobre actividades en curso o futuras, y determinan la forma de proceder para reforzar el sistema de vigilancia de la seguridad operacional en los Estados que se consideran prioritarios en cada región, según la herramienta de priorización de la ASIAP, que se encuentra en www.icao.int/ASIAP.

2.1.4 En el trienio en curso, en parte debido al programa de asistencia técnica de la OACI, los Estados han mejorado la implementación efectiva (EI) de los elementos críticos en un 3,07%, y el número de Estados con SSC se redujo a cuatro, de ocho en 2016. Con respecto a la fijación de metas e indicadores de rendimiento apropiados para medir el éxito, los costos y beneficios y el logro de los resultados previstos de los proyectos y actividades de asistencia técnica, se definió una serie de indicadores de rendimiento, en cooperación con miembros de la ASIAP. La OACI también desarrolló una herramienta de evaluación del rendimiento para evaluar los proyectos de asistencia técnica en Estados que no están incluidos entre los Estados prioritarios de la ASIAP. La herramienta determina la brecha que existe en la EI de los elementos críticos, según los resultados de las actividades del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) realizadas antes y después de la ejecución del proyecto. Los resultados de la evaluación se encuentran en <http://www.icao.int/SAFE>.

2.2 Seguridad de la aviación y facilitación

2.2.1 Como se dispone en la Resolución A39-18 de la Asamblea, y se reafirma con la adopción de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) y 2396 (2017), y de acuerdo con los objetivos prioritarios del Plan global de seguridad de la aviación (GASeP), el objetivo de la OACI es prestar asistencia específica para resolver deficiencias de seguridad detectadas en Estados miembros. El propósito principal de la asistencia en seguridad de la aviación y facilitación es ayudar a los Estados miembros a resolver preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) detectadas por el Programa de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, y prestarles asistencia para la aplicación de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* y del Anexo 17 — *Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, así como de la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP). La asistencia en seguridad de la aviación y facilitación, y en creación de capacidad, se prioriza según los principios de gestión de riesgos, el compromiso manifiesto de los Estados de resolver sus SSeC, y las prioridades geográficas manifestadas por los Estados donantes. En el trienio actual, los Estados han mejorado globalmente la implementación efectiva (EI) de los elementos críticos en 0,67%. En el sitio web de la A40 figura más información sobre asistencia técnica <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/ES/documentation-reference-documents.aspx>.

2.2.2 Al prestar asistencia en cuestiones de facilitación, la OACI colabora con Estados, organizaciones internacionales y regionales, y la industria, que están en capacidad de aportar recursos y conocimientos especializados, para ampliar el alcance y la efectividad de las actividades de asistencia.

2.3 Protección del medio ambiente

2.3.1 El pilar de las actividades ambientales ha sido la iniciativa del Plan de acción estatal para las actividades de reducción de emisiones de CO₂, que ha propiciado actividades de creación de capacidad y asistencia, y ha fomentado asociaciones para la formulación de planes de acción de los Estados con miras a promover prácticas ambientales sostenibles entre las partes que intervienen en la

aviación internacional. También se ejecutaron dos proyectos de asistencia y creación de capacidad, el proyecto de asistencia conjunta OACI-Unión Europea (UE) *Creación de capacidad para mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional*, y el proyecto de asistencia de la OACI y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), con financiación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM): *Transformando el sector de la aviación mundial: Reducción de emisiones de la aviación internacional*. Como parte de estos proyectos se prepararon documentos de orientación y material de instrucción, se formularon estudios de factibilidad y se diseñaron herramientas para la implementación de medidas de mitigación del CO₂. Más información sobre estos exitosos proyectos figura en <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/ES/documentation-reference-documents.aspx>. La adopción, en junio de 2018, del Volumen IV – *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)* del Anexo 16 – *Protección del medio ambiente* dio lugar a un programa de creación de capacidad y asistencia sin precedentes (ACT-CORSIA), que incluye asociaciones de colaboración en el CORSIA entre Estados miembros de la OACI.

2.4 Desarrollo económico

2.4.1 La asistencia prestada a los Estados en el área del desarrollo económico del transporte aéreo está diseñada para dar a conocer las políticas y orientaciones relevantes de la OACI, facilitar su aplicación, y al mismo tiempo reducir el costo para los Estados de desempeñar sus funciones de reglamentación económica. En el sitio web de la A40 figura más información sobre el programa de asistencia técnica en este campo <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/ES/documentation-reference-documents.aspx>.

2.4.2 Las actividades de asistencia incluyeron:

- a) proporcionar un centro de reunión para realizar múltiples negociaciones o consultas bilaterales (regionales o multilaterales) sobre servicios aéreos en la Conferencia anual de la OACI sobre negociaciones de servicios aéreos (ICAN), celebrada en Bahamas, Sri Lanka y Kenya en Diciembre de 2016, 2017 y 2018, respectivamente;
- b) la implementación de la Declaración de Antananarivo sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo en África (2014), identificando áreas de acción requerida en la Segunda reunión de la OACI sobre el desarrollo sostenible del transporte aéreo en África, celebrada del 28 al 31 de marzo de 2017 en Accra, Ghana;
- c) la implementación de la Declaración de Lomé y su plan de acción para el desarrollo de la carga aérea en África (2014) mediante la preparación de la hoja de ruta en la segunda Reunión sobre el desarrollo de la carga aérea en África, celebrada del 27 al 29 de junio de 2017 en Addis-Abeba, Etiopía; y
- d) sesiones prácticas de instrucción en datos de aviación y análisis, tales como los seminarios celebrados en Irán y Cuba en 2017, y en Francia y Kenya en 2018.

2.4.3 La organización de esas actividades dependió principalmente de contribuciones en especie de los Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Para seguir apoyando continuamente a los Estados que tienen dificultades para aplicar los SARPS de la OACI, es vital que la OACI y todas las partes, particularmente los asociados en la aviación, canalicen sus esfuerzos de una manera coordinada y colaborativa. En este sentido, se alienta firmemente a los Estados, a las organizaciones internacionales y regionales y a la industria a que compartan información sobre la asistencia técnica mediante acuerdos de asociación. Al hacerlo, no solo se maximiza la eficiencia de las actividades de asistencia, sino que esas actividades propician la creación de capacidad sostenible en los Estados.

3.2 El incremento de la capacidad del sistema de aviación con frecuencia exige enormes cantidades de recursos, que muchos países no tienen. El apoyo continuo y las contribuciones de Estados y la industria son muy importantes para fortalecer el sistema de aviación de un Estado y resolver deficiencias inminentes y graves tales como SSC y SSeC. En este sentido, la OACI espera que continúen el apoyo y las contribuciones, para beneficio de los Estados que requieren asistencia.

3.3 La comunicación transparente de los resultados de la asistencia tiene un efecto positivo en el desarrollo y el progreso de la aviación en los Estados. La OACI conoce la situación y busca la mejor manera de responder a las necesidades de los Estados y de propiciar las oportunidades de fortalecer los sistemas de transporte aéreo. Se prevé por lo tanto que la futura asistencia técnica esté más orientada hacia el rendimiento y los resultados, y basada en prioridades establecidas en cooperación con todas las partes interesadas.

— FIN —