



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 24: Cooperación técnica: Política y actividades de cooperación técnica

#### POLÍTICA Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2016 – 2018

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

En la presente nota se proporciona una visión general de las actividades del Programa de cooperación técnica de la OACI llevadas a cabo en el trienio 2016-2018 e información actualizada sobre la aplicación de las políticas y la estrategia de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI, así como del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV) administrado por la Dirección de cooperación técnica (TCB).

En el Apéndice A de la nota se presenta un análisis de los resultados del Programa de cooperación técnica en el período 2016-2018 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable. En su Apéndice B se presentan los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en el trienio 2016-2018, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto regular en el período cubierto por este informe. En el Apéndice C se presentan los logros del Programa con respecto a cada Objetivo estratégico. En el Apéndice D se proponen las enmiendas de redacción necesarias en relación con la Resolución A39-16 de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI*, para su adopción por la Asamblea.

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

- a) recuerde a los Estados contratantes que consideren las ventajas de recurrir al Programa de cooperación técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil, en particular a los efectos del desarrollo o la mejora de 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 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 y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los Objetivos estratégicos de la OACI;
- c) inste a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo;

- d) encargue a la Secretaría 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 de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el campo de la aviación civil; y
- e) adopte la “Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI” que figura en el Apéndice D y sustituye a la Resolución A39-16 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	El Programa de cooperación técnica de la OACI es financiado por los Gobiernos, donantes, instituciones financieras y otras entidades que realizan contribuciones financieras o en especie para proyectos de cooperación técnica. La Dirección de cooperación técnica (TCB) se autofinancia y su labor se rige con arreglo al principio de recuperación de costos.
<i>Referencias:</i>	Doc 10075, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) Doc 10082, A39-EX ( <i>Informe y Actas del Comité Ejecutivo</i> ) A40-WP/4, A40-WP/49, A40-WP/50

## 1. VISION 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 Estados para aplicar las Normas y métodos recomendados (SARPS) y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI. La Asamblea ha reafirmado su continua importancia en varias resoluciones, entre otras, en la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI (Resolución A39-16), 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, los PANS y los Planes de navegación aérea (ANP) y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de sus administraciones de aviación civil. Además, es uno de los principales instrumentos de la OACI para prestar apoyo a los Estados en la subsanación de deficiencias y la realización de mejoras en el campo de la aviación civil, identificadas, entre otros, mediante los programas de auditoría, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) de la OACI.

1.2 Esta nota tiene como finalidad ilustrar los resultados del Programa de cooperación técnica en el trienio 2016 a 2018, desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, y proporcionar información actualizada sobre las políticas y estrategias para prestar apoyo técnico en el mediano y largo plazos. Si bien en la nota se proporciona una visión general de las actividades realizadas durante el período, se pueden encontrar otros detalles operacionales, incluidos los resúmenes de los logros en los principales proyectos, en los Informes anuales de 2016, 2017 y 2018 del Consejo a la Asamblea (*Comité Ejecutivo, Cuestión 11*).

1.3 Durante el trienio 2016-2018, la Dirección de cooperación técnica (TCB) desarrolló una importante cartera de proyectos financiados principalmente por Gobiernos o proveedores de servicios, lo cual ha contribuido considerablemente a fomentar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación, el desarrollo económico y la protección medioambiental en todo el mundo. Durante ese período se prestó asistencia a más de 138 Estados y diez organizaciones mediante la ejecución de, en promedio, 107 proyectos por año de cooperación técnica, de asistencia técnica y del Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV).

1.4 Considerando la estructura de autofinanciación de la TCB, que debe recuperar sus gastos administrativos y asegurarse de que las tasas que se cobran por los gastos de apoyo se mantengan al mínimo, el principal reto en el período 2016-2018 abarcado por esta nota fue mantener la tendencia favorable en la ejecución

y los resultados del Fondo AOSC, así como la capacidad para ejecutar proyectos y prestar servicios de calidad a los Estados miembros por un costo razonable. Sin embargo, de los resultados de las operaciones se desprende que el nivel de ejecución ha sido menor en el último trienio, al tiempo que el Fondo AOSC ha dado lugar a superávits cada vez mayores de forma ininterrumpida, principalmente debido al tipo de cambio favorable del dólar de Estados Unidos y a otros factores no sujetos por completo al control de la OACI. En el próximo trienio, la TCB elaborará un nuevo modelo financiero que, en gran medida, permitirá reducir al mínimo la excesiva dependencia de factores que no guarden relación con los resultados.

1.5 En el período abarcado por la presente nota se desarrolló un Plan operacional para el Programa de cooperación técnica en el que se establecen, en el marco del Plan de actividades de la OACI, las metas y estrategias para los próximos tres años, incluidas las necesidades operacionales y financieras. En vigor desde 2016, este plan reemplaza el Plan de gestión presentado al Consejo en 2010 y sirve de hoja de ruta anual para la interacción entre la Dirección de cooperación técnica y el Consejo, facilitando su función de gobernanza. Habida cuenta de las recomendaciones destinadas a mejorar la eficiencia y la eficacia de la TCB en materia de gestión, surgidas, entre otras fuentes, de auditorías o evaluaciones de resultados y financieras de la TCB o de ciertos aspectos de ellas efectuadas por auditores internos o externos en los últimos años, así como de varias decisiones del Consejo, el Plan operacional ha permitido establecer un proceso de presentación de informes estable y previsible.

1.6 La satisfacción de los clientes constituye un indicador clave de la calidad del servicio. Con respecto al trienio 2016-2018, cabe destacar la consolidación del Sistema de gestión de la calidad (QMS), que hace hincapié en garantizar la idoneidad de la labor de la TCB mediante la normalización, documentación y mejora de los procesos operacionales para satisfacer o superar las expectativas de los clientes y seguir mejorando su función de proveedor de servicios de valor añadido. A raíz del desarrollo, la implantación y la certificación del QMS con arreglo a la norma ISO 9001:2008 en el otoño boreal de 2014, la TCB realizó satisfactoriamente la transición de su QMS con arreglo a la norma ISO 9001:2015 y volvió a obtener esa certificación en 2018. En el marco del proceso de mejora continua, los índices de satisfacción de la TCB se supervisan y analizan periódicamente con objeto de mejorar la puntualidad y la calidad de la ejecución de los proyectos y la satisfacción global de los clientes. Además de las actividades de recopilación y análisis de la retroinformación sobre el grado de satisfacción de los clientes que lleva a cabo la TCB de forma oficial y frecuente, en consonancia con su Sistema de gestión de calidad ISO 9001: 2015, el Consejo solicitó que se realizara una encuesta externa de satisfacción de los clientes cada dos años a partir de 2015, a fin de evaluar los servicios de la TCB para todos los proyectos en curso y los concluidos recientemente. La primera encuesta se llevó a cabo en 2015 y se repitió en 2017. Los resultados de ambas encuestas confirmaron que la inmensa mayoría de los encuestados estaban muy satisfechos con los servicios de la TCB y, en el caso de la encuesta de 2017, en la que se registró un aumento de más del diez por ciento en la cantidad de respuestas favorables obtenidas, una gran parte de los encuestados manifestaron que era muy probable que volvieran a solicitar los servicios de la TCB en proyectos futuros.

1.7 Entre las iniciativas destinadas a la mejora de los métodos de trabajo de la TCB, durante el período 2016-2018 continuó el desarrollo de un Sistema de gestión de procesos de trabajo (BPMS) para la automatización y optimización de los procesos de la TCB, a fin de facilitar la supervisión en tiempo real de todos los proyectos en curso y la presentación de informes pormenorizados sobre ellos, aumentar la eficiencia promoviendo los esfuerzos encaminados a trabajar sin documentos impresos, mejorar las capacidades para la gestión documental y el seguimiento de auditorías y proporcionar interfaces con las aplicaciones en uso, en particular el sistema de Planificación de recursos empresariales (ERP) de la OACI (Agresso). Se prevé que el sistema esté puesto en marcha en todas las secciones de la TCB en diciembre de 2020.

## **2. POLÍTICA Y ESTRATEGIA PARA EL APOYO TÉCNICO**

2.1 En la "*Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI*", adoptada en el 39º período de sesiones de la Asamblea, en el marco de su Resolución A39-16, se

reseñan los principios, las políticas a largo plazo y los valores fundamentales por los que se rige la prestación de cooperación técnica y de asistencia técnica por la Organización. Si bien la asistencia técnica financiada con cargo al Presupuesto regular y a los Fondos voluntarios de la OACI se coordina principalmente a través de las Oficinas regionales y las Secciones de planificación y apoyo a la implantación de las Direcciones de Navegación aérea y Transporte aéreo, el Programa de cooperación técnica de la OACI, financiado por los gobiernos beneficiarios o los donantes, sigue siendo responsabilidad de la Dirección de cooperación técnica, que, por otro lado, presta asimismo asistencia técnica si así lo determina la Secretaria General. Durante el período que abarca la presente nota, la TCB ejecutó cinco proyectos de asistencia técnica financiados mediante el Fondo para la seguridad operacional de la aviación y el Fondo para la seguridad de la aviación de la OACI. En el memorando A40-WP/4 figura un informe específico relativo al Programa de asistencia técnica de la OACI. En el Apéndice D se propone una somera actualización de la Resolución A39-16 a fin de tener en cuenta las modificaciones de redacción necesarias, para su adopción por la Asamblea.

2.2 Es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el apoyo técnico y evitar la duplicación de esfuerzos. Puesto que una alta proporción de Estados miembros de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar su infraestructura de aviación civil y los recursos humanos para el sector de manera eficiente y sostenida, se estableció el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV) (y el correspondiente Fondo voluntario) como una estrategia más de la iniciativa *Ningún país se queda atrás*, a fin de fomentar la autosuficiencia y el desarrollo mediante la prestación de asistencia a corto plazo y la coordinación del despliegue de profesionales de la aviación para que actúen como voluntarios colaborando con los gobiernos que lo necesiten. Durante el trienio, al tiempo que la OACI seguía alentando a sus asociados a contribuir a las actividades de apoyo técnico mediante recursos financieros y humanos de forma sostenible y a complementar la cuantía relativamente pequeña recibida de esas fuentes extrapresupuestarias, el Consejo decidió que el 50 % del superávit anual del Fondo AOSC asignado al Fondo de la TCB para la eficiencia y la eficacia que no superara los 125.000 CAD al año se destinara al Fondo IPAV y/o a proyectos de asistencia técnica. Se han ejecutado nueve proyectos desde el comienzo del Programa. Las políticas aplicables de la OACI sobre el IPAV, que ha sido administrado por la TCB desde 2016, se estipulan con arreglo a la Resolución A39-17 de la Asamblea. En las notas A40-WP/49 y A40-WP/50 se proporcionan informes específicos sobre el tema.

2.3 En 2018 se llevó a cabo, en particular, un examen holístico de los arreglos institucionales en vigor y de los mecanismos administrativos por los que se rige la prestación de cooperación técnica y de asistencia técnica, con miras a mejorar la gestión, coordinación y rendición de cuentas de todos los interesados directos de la OACI; ello dio lugar a la redefinición de las funciones y las responsabilidades relativas a cada etapa del ciclo de un proyecto, con inclusión de las actividades de promoción, desarrollo, supervisión, ejecución y aseguramiento de la calidad. Entre las repercusiones más significativas cabe destacar las nuevas funciones de divulgación asignadas a las Oficinas regionales para la promoción de los servicios de la TCB en sus respectivas regiones de acreditación, así como para la identificación de posibles proyectos relacionados con la aviación civil con miras a su ejecución por la TCB, y un proceso mejorado de aseguramiento de la calidad de mayor alcance con la participación de las Direcciones pertinentes y las Oficinas regionales, habida cuenta de su proximidad a los Estados y de su acceso a los conocimientos técnicos especializados que pueden contribuir eficazmente a supervisar los proyectos y a prestar apoyo valioso en la evaluación de los resultados finales de un proyecto. Se puso en marcha un proyecto piloto para evaluar la eficacia de los cambios realizados recientemente, su incidencia en las necesidades de recursos y el valor añadido para los Estados, así como para determinar las conclusiones extraídas que podrían ser útiles para perfeccionar el proceso.

2.4 En relación con otras actividades de interés llevadas a cabo durante este período, cabe destacar la realización de un análisis preliminar de la estrategia y del modelo de trabajo de la Dirección de cooperación técnica por un equipo multidisciplinario interno, con miras a mejorar la prestación de servicio sobre la base de una mayor transparencia, la rendición de cuentas y el nivel de calidad más elevado en beneficio de los Estados miembros. Las deliberaciones del Consejo respecto de esta propuesta dieron lugar a su aprobación de la integración de la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) en la estructura de la TCB para finales de

año y a una decisión de armonizar las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI que se ha de implementar a más tardar a fines de 2020.

2.5 En su 39º período de sesiones, la Asamblea manifestó su apoyo al objetivo de la OACI de reforzar, con carácter prioritario, la supervisión de las actividades de adquisición de la Organización mediante la mejora de la transparencia, la rendición de cuentas y el intercambio de información acerca de prácticas no autorizadas de los proveedores. En virtud de la política de la OACI sobre sanciones a proveedores aprobada por el Consejo en 2017, se establece un marco que faculta a la OACI para tramitar denuncias de prácticas no autorizadas, en particular en materia de fraude, corrupción, colusión, coacción, conductas o comportamientos no éticos, u obstrucción, y adoptar decisiones ulteriores relativas al derecho de los proveedores a participar en las actividades de adquisición de la OACI. Con el objeto de refrendar esa política, la eficaz labor de la Junta de contratación de la OACI, apoyada por la participación de la Dirección de asuntos jurídicos, la Subdirección de finanzas y la Dirección de navegación aérea, siguió salvaguardando a la Organización frente a una posible exposición financiera y garantizando la debida aplicación de los procesos de adquisición, en particular en lo concerniente a las normas de conducta de las Naciones Unidas y las disposiciones del Código de adquisiciones de la OACI. Desde la adopción de dicha política, la Organización no ha recibido ninguna denuncia de prácticas no autorizadas de proveedores durante el proceso de adquisición que deba ser objeto de investigación.

2.6 Si bien la Dirección de cooperación técnica cuenta con una lista actualizada de expertos internacionales y de empresas de consultoría con respecto a casi todas las esferas de la aviación civil, en 2018 se elaboró un Plan de divulgación de conocimientos para subsanar el déficit de competencias clave en materia de aviación que requiere la TCB para mantener efectivamente en el largo plazo su condición de principal proveedor mundial de servicios de asistencia a los Estados para que resuelvan sus deficiencias internas de capacidad. Asimismo, ese Plan de divulgación tiene por objeto refrendar la iniciativa *Ningún país se queda atrás* mediante la movilización y el despliegue activos de expertos en aviación.

2.7 Con el fin de ampliar su visibilidad a escala mundial y prestar apoyo a sus actividades de divulgación durante el trienio, la TCB ha seguido aprovechando en gran medida, en el marco de una labor ininterrumpida, todas las oportunidades disponibles para fomentar su utilidad con respecto a los Estados, los proveedores de servicios, los donantes, las instituciones financieras y el sector privado en la ejecución de proyectos de aviación civil en todo el mundo, ampliar el alcance de la asistencia y de los servicios que pueden prestarse a través de la OACI, y dar a conocer las ventajas de recurrir a la Organización como principal asociado al solicitar asistencia externa. La TCB adoptó una serie de medidas específicas encaminadas a mejorar la comunicación y el alcance de sus actividades de divulgación al público, en particular la organización del Segundo simposio mundial sobre cooperación en la aviación (GACS 2) en Atenas (Grecia) en el otoño boreal de 2017, así como la preparación y difusión de material promocional de índole diversa. Por otro lado, se ha incorporado recientemente a la estructura de la TCB una nueva función específica de estrategia de comercialización.

2.8 Con respecto al futuro, la estrategia de la OACI para el próximo trienio tiene por objeto fortalecer la función de la TCB en el conjunto de la Organización y promover su diferenciación de proveedores de servicios análogos, haciendo hincapié en el valor añadido que brinda la colaboración con la TCB y diversificando su presencia en términos de distribución geográfica.

-----



## VISIÓN GENERAL DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

### *Total ejecutado del Programa*

1. El total ejecutado del Programa de cooperación técnica en el trienio 2016-2018 ascendió a USD 356,2 millones. La comparación con los dos trienios anteriores (USD 337,9 millones y USD 389,7 millones, respectivamente) que figura en la Tabla 1 refleja un aumento de USD 18,3 millones, o 5,4 %, con respecto al período de menor ejecución del Programa y una disminución de USD 33,5 millones, es decir, 8,6 %, con respecto al trienio anterior.

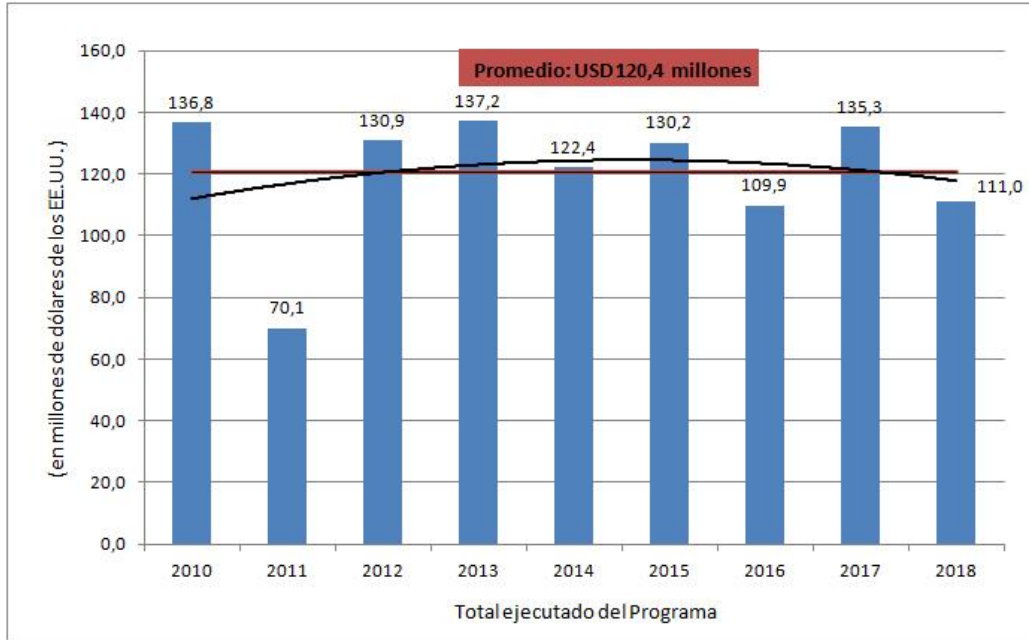
**Tabla 1 – Total ejecutado del Programa**

Total ejecutado del Programa (en dólares de los EE.UU.)					
2010	136.840.564	2013	137.158.149	2016	109.888.189
2011	70.094.756	2014	122.367.931	2017	135.322.422
2012	130.941.497	2015	130.181.131	2018	110.976.637
	337.876.817		389.707.211		356.187.268

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

2. El Cuadro 1 refleja la tendencia en la ejecución durante los últimos tres trienios y demuestra la fluctuación general del Programa, en la que inciden varios factores que no controla la OACI, ya que los proyectos se ejecutan a solicitud de los Estados y dependen de que los gobiernos aprueben las actividades y depositen los fondos en el momento oportuno. En el año 2013 se registró la mayor ejecución del Programa de los últimos tres trienios, de USD 137,2 millones, lo que se debe, en parte, a adquisiciones de grandes volúmenes de equipos de aviación y actividades a gran escala relacionadas con el desarrollo de aeropuertos. Con excepción del año 2011, en que se observó una brusca disminución a USD 70,1 millones de resultas de la finalización de contratos de adquisición de largo plazo y gran volumen, la ejecución anual del Programa se mantuvo relativamente estable en los dos trienios anteriores. Sin embargo, se ha observado una disminución en la ejecución del Programa en los últimos tres años y se cerró el trienio actual con un Programa de USD 111,0 millones en 2018. En promedio, se necesita una ejecución anual del Programa que ascienda a USD 125,0 millones para que la OACI pueda recuperar por completo los gastos administrativos.

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



***Fuentes de financiación***

3. Las fuentes generales de financiación siguen siendo similares a las del trienio anterior, y la proporción predominante corresponde a gobiernos que financian sus propios proyectos (99,5 %). Las contribuciones de donantes ascendieron a USD 1,8 millones (0,5 %), con respecto a los USD 2,7 millones (0,7 %) y USD 3,9 millones (1,1 %) registrados, respectivamente, en los períodos 2013-2015 y 2010-2012. La Tabla 2 contiene un resumen de las contribuciones externas por donante en el marco del mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI.

**Tabla 2 - Fuentes externas de financiación en 2010-2018**

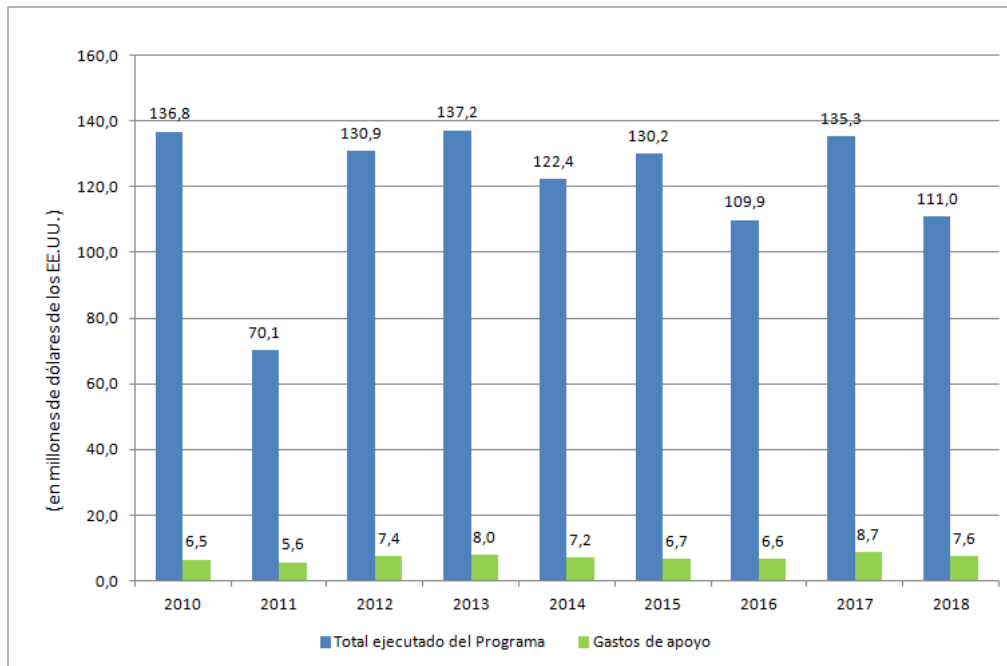
Fuente de financiación	Años			Total general
	2010-2012	2013-2015	2016-2018	
Airbus	431.200	208.119	250.000	<b>889.319</b>
Aeronautical Radio of Thailand	0	0	20.000	<b>20.000</b>
Aerothai	19.973	0	0	<b>19.973</b>
AVSEC	0	235.590	98.400	<b>333.990</b>
Banco Mundial	100.000	0	0	<b>100.000</b>
Boeing	381.500	208.616	302.009	<b>892.125</b>
Comisión Europea	146.900	0	0	<b>146.900</b>
DGAC Chile	0	0	13.400	<b>13.400</b>
DOMP de la ONU	602.425	279.600	77.694	<b>959.719</b>
España	502.900	121.875	280.500	<b>905.275</b>
FAA	464.200	23.431	0	<b>487.631</b>
Fondo para la seguridad operacioni	14.000	1.013.564	196.000	<b>1.223.564</b>
Francia	0	431.645	0	<b>431.645</b>
IFFAS	949.600	0	0	<b>949.600</b>
Ministerio de Transporte del Canad	180.800	183.486	276.521	<b>640.807</b>
PNUD - FFDM	117.200	0	0	<b>117.200</b>
Selex ES Technologies Ltd.	0	0	10.248	<b>10.248</b>
SPCP	0	0	11.536	<b>11.536</b>
UNOPS	0	0	26.879	<b>26.879</b>
<b>Total</b>	<b>3.910.698</b>	<b>2.705.926</b>	<b>1.563.187</b>	<b>8.179.811</b>

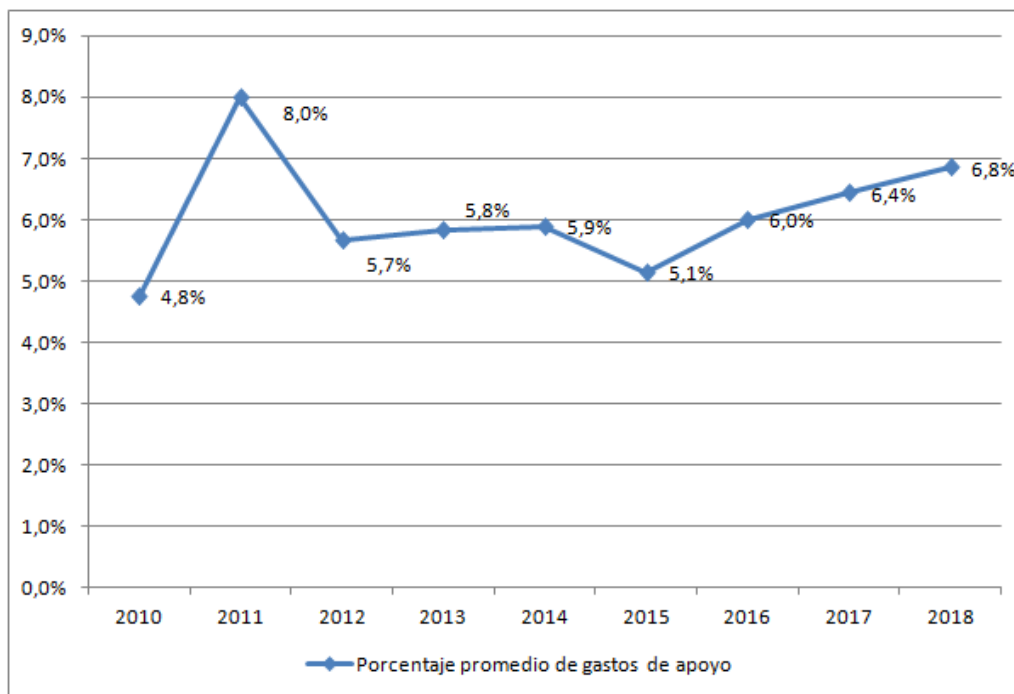
**Gastos de apoyo**

4. El total de gastos de apoyo (ingresos por tasa administrativa) recuperados para la administración del Programa de cooperación técnica, frente al total ejecutado del Programa de USD 356,2 millones para 2016-2018, ascendió a USD 22,9 millones, lo que representa un promedio de 6,4 % para el período, en comparación con el 5,6 % y el 6,1 % correspondientes a los trienios 2013-2015 y 2010-2012, respectivamente. En el gráfico 2 se indican los gastos de apoyo recuperados en los últimos tres trienios, que muestran un ligero aumento en la proporción promedio de gastos de apoyo en el trienio actual debido al aumento relativo de las actividades del personal de misiones. La distribución real de los ingresos por componente del Programa afecta a las variaciones anuales de los porcentajes de gastos de apoyo que se muestran en el Gráfico 3, ya que los componentes “equipos” y “subcontrataciones” tienen menores gastos de apoyo que los componentes “personal” e “instrucción”. Se aplican gastos de apoyo que normalmente no

exceden el 10 % a los proyectos de Cooperación técnica, pero esos gastos pueden variar según el componente del proyecto en el marco de los Acuerdos de servicios administrativos (MSA) en función de la complejidad de la actividad. Los porcentajes de gastos de apoyo correspondientes al componente “equipos” en el marco de los MSA y el Servicio de compras de aviación civil (CAPS) son variables y regresivos con el aumento del tamaño de las órdenes de compra, de 8 % a 4,9 %, y negociables por encima de un umbral de USD 5 millones. Los Estados negocian y acuerdan esos porcentajes, que se reflejan en cada acuerdo firmado con la OACI.

**Gráfico 2 – Gastos de apoyo recuperados en 2010–2018**

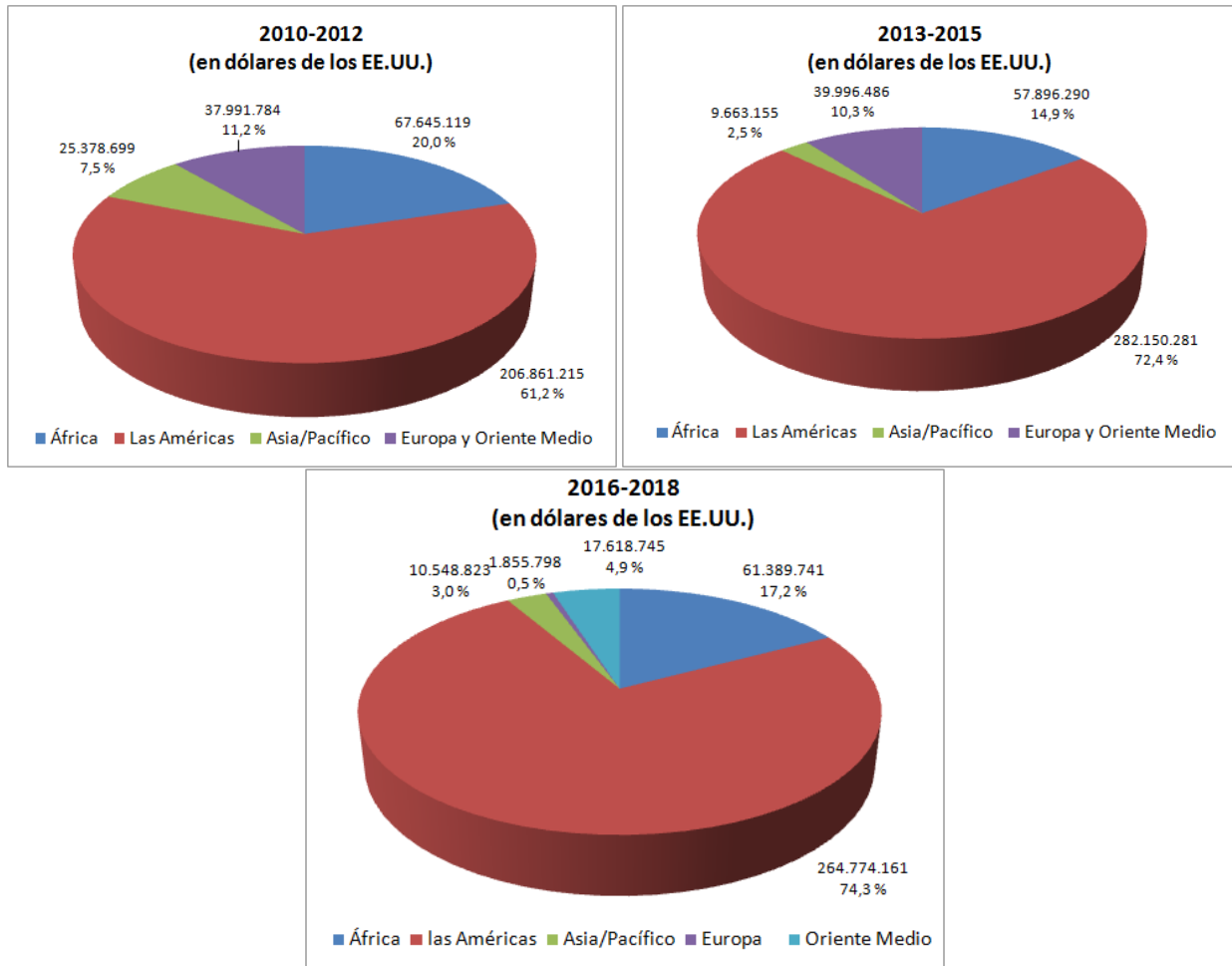


**Gráfico 3 – Porcentaje promedio de gastos de apoyo anuales en 2010–2018**

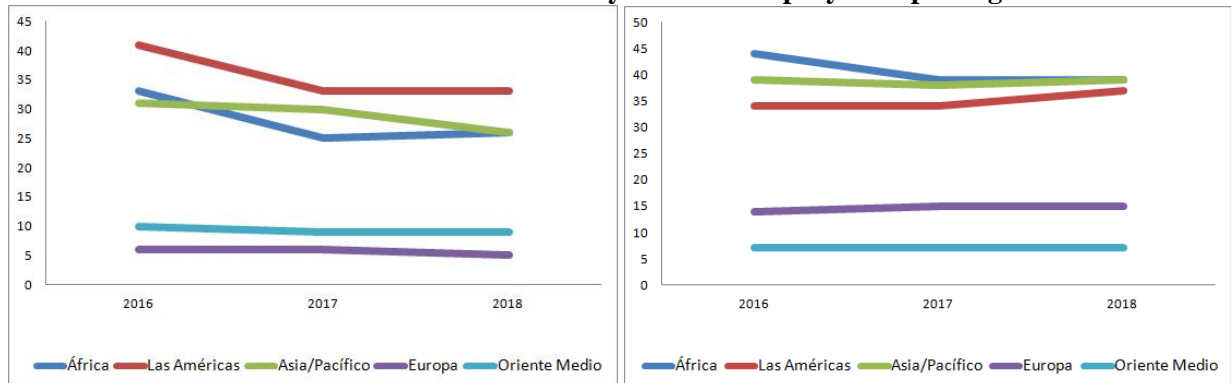
### ***Programa ejecutado por región***

5. El total ejecutado del Programa de cooperación técnica por región geográfica se ilustra en los Gráficos 4 y 5. La Región África representó el 17,2 % del total ejecutado del Programa en el período 2016-2018, en comparación con el 14,9 % y el 20,0 % correspondientes a los trienios 2013-2015 y 2010-2012; el trienio actual registró un pequeño incremento, de un 6,0 %. La Región de Asia/Pacífico representó el 3,0 % del total ejecutado del Programa, con un promedio del 2,5 % en el período 2013-2015 y del 7,5 % en 2010-2012, y registró un aumento del 9,2 % en el volumen del programa con respecto al último trienio. Si bien se experimentó una disminución del orden del 6,2 % en el volumen del Programa durante el último trienio, se siguió ejecutando en la Región de las Américas la mayor parte del Programa, con un valor de 74,3 %, en comparación con el 72,4 % y el 61,2 % de los dos trienios anteriores. Por último, a pedido del Consejo, a partir de 2016, los informes sobre las regiones Europa y Oriente Medio se separaron por zona geográfica y representaron el 0,5 % y el 4,9 %, respectivamente, del total ejecutado del Programa en el trienio 2016-2018. En conjunto, las regiones Europa y Oriente Medio representaron el 10,3 % y el 11,2 % en los períodos previos. La cantidad y el tipo de solicitudes, así como la financiación aportada por los Estados, influyeron sobre las variaciones en el porcentaje de distribución geográfica.

**Gráfico 4 – Programa ejecutado por Región**



**Gráfico 5 – Cantidad de Estados y cantidad de proyectos por región**

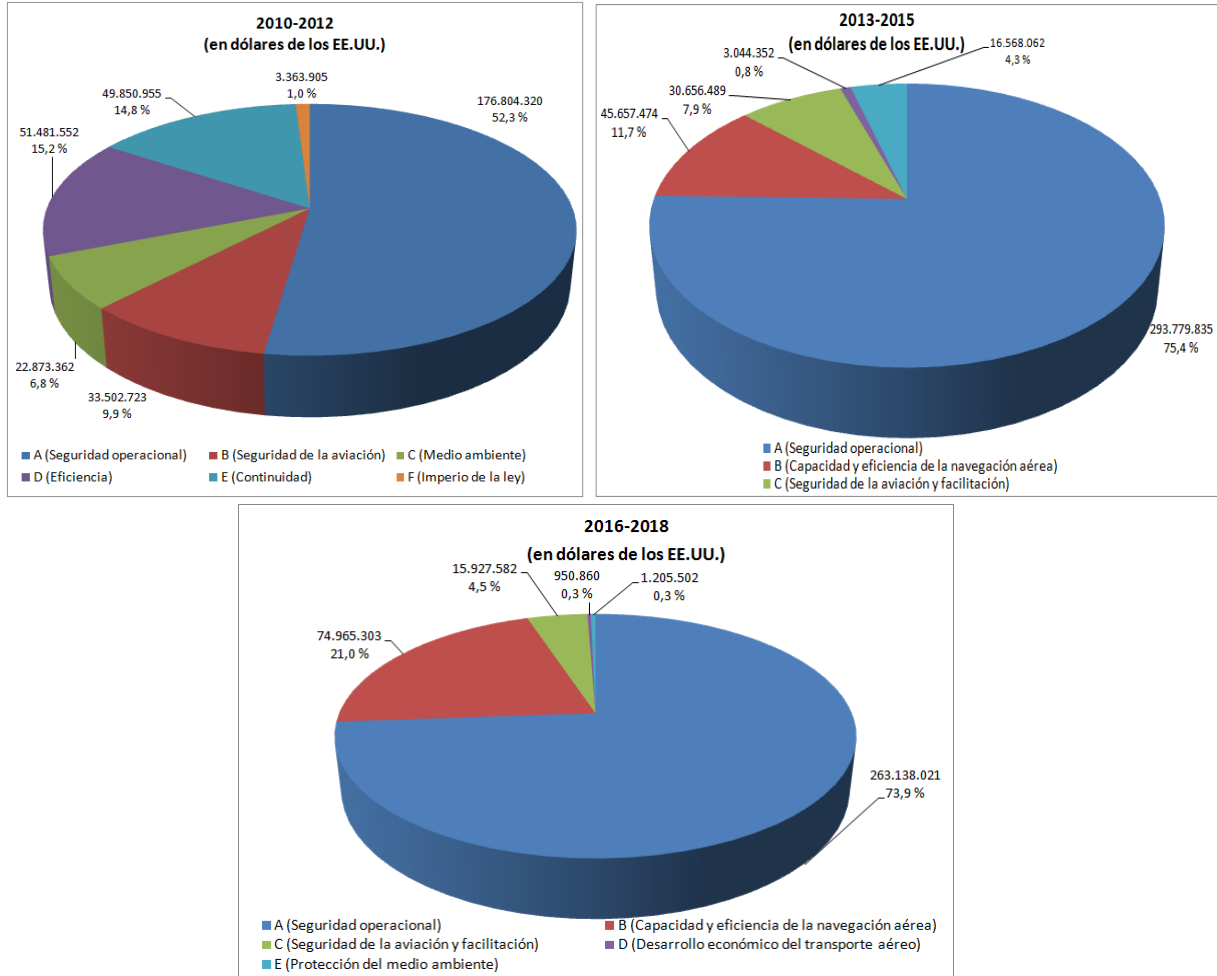


**Programa ejecutado por Objetivo estratégico**

6. La distribución del Programa de cooperación técnica por Objetivo estratégico, que figura en el Gráfico 6, refleja la contribución general de los proyectos a la consecución de los objetivos de la

OACI para los trienios 2010-2012, 2013-2015 y 2016-2018 y demuestra que los Estados se centraron, predominantemente, en prioridades relativas a la seguridad operacional y la navegación aérea.

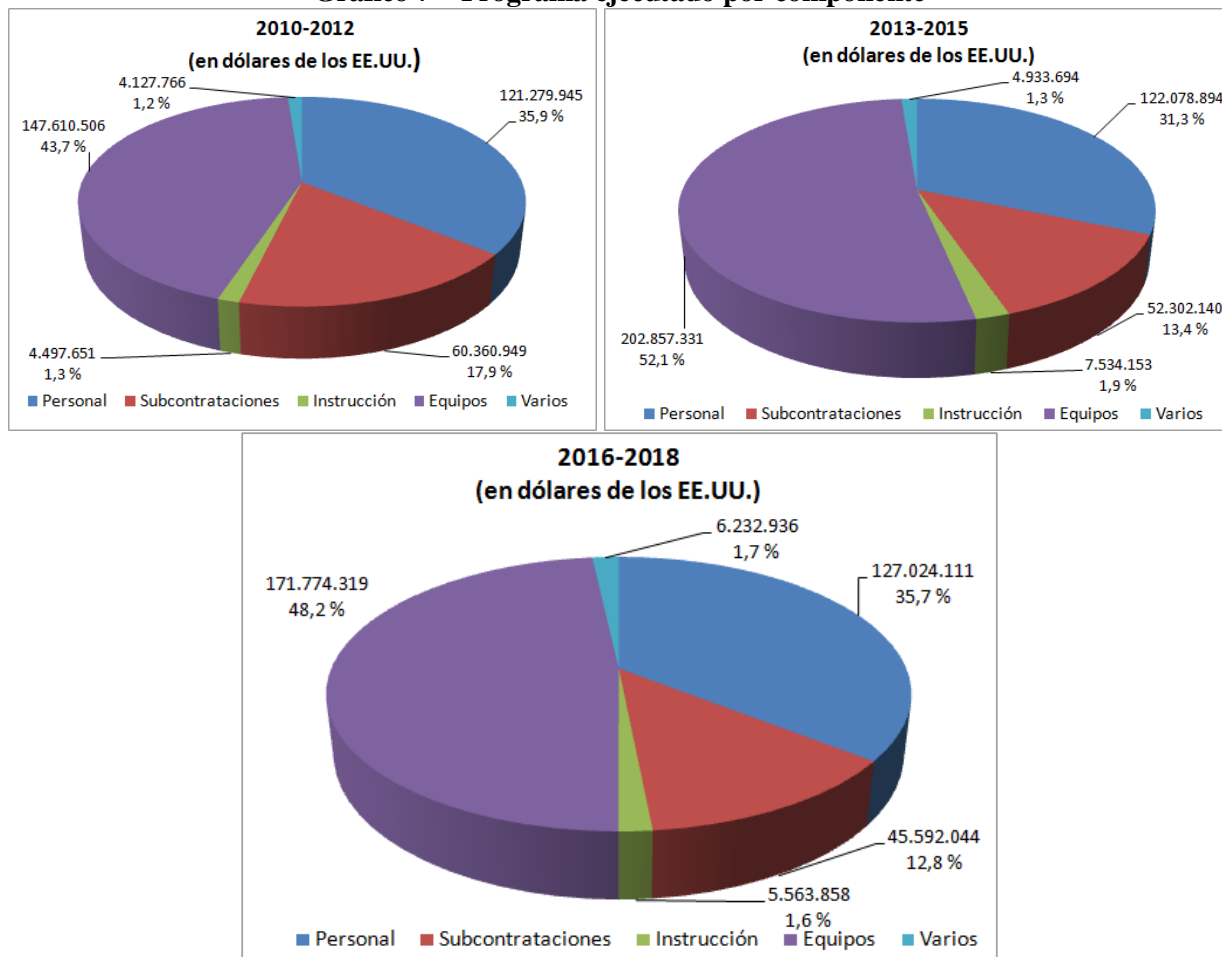
**Gráfico 6 – Programa ejecutado por Objetivo estratégico**



### ***Programa ejecutado por componente***

7. La distribución por componente del Programa se mantuvo relativamente estable, como se ilustra en el Gráfico 7. Como proporción del Programa total, el componente “adquisiciones”, que comprende equipos y subcontrataciones, sigue representando el mayor volumen de actividad, con un valor de 61,0 %, pese a las considerables variaciones en la ejecución entre los trienios. El componente “personal”, con un valor de 35,7 %, experimentó un leve aumento, de un 4,5 %, en el último trienio, mientras que se mantuvo el nivel general de ejecución. “Instrucción” representó un promedio del 1,6 % del total del Programa durante los trienios y experimentó una disminución del volumen del 26,2 % con respecto al último trienio.

**Gráfico 7 – Programa ejecutado por componente**



**Resultados esperados del Programa por componente**

8. Entre los principales resultados esperados del período 2016-2018, respecto del trienio 2013-2015, cabe señalar:

- a) el despliegue de 1061 expertos internacionales sobre el terreno, que llevaron a cabo misiones de asesoramiento o se desempeñaron como instructores o personal ejecutivo, respecto de los 777 del trienio previo;
- b) la contratación de 2566 expertos nacionales para las administraciones de aviación civil, respecto de los 2212 del período anterior;
- c) la provisión de instrucción en el país a 17.714 miembros del personal de aviación civil mediante cursos de instrucción y seminarios teóricos y prácticos nacionales y regionales, en comparación con los 13.657 que recibieron instrucción en el trienio precedente;

- d) la provisión de instrucción por proveedores de equipos a 1881 miembros del personal nacional en el marco de contratos de adquisición, en comparación con los 1370 del período previo;
- e) la concesión de becas en la esfera de la aviación a diversos institutos de instrucción para 2419 miembros del personal nacional en el marco del Programa de Becas de la OACI, el Programa de instrucción para países en desarrollo y el Programa de becas e instrucción de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), con respecto a los 2041 miembros que recibieron becas en el trienio anterior; y
- f) la adquisición de un gran volumen de equipos y servicios de aviación civil por un total de USD 217,3 millones, respecto de los USD 251.5 millones previos.

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

COOPERACIÓN TÉCNICA						
	2016		2017		2018	
Expertos internacionales sobre el terreno	289	307,7 meses de trabajo	303	364,07 meses de trabajo	411	615,5 meses de trabajo
Expertos nacionales	713		981		987	
Nacionales que recibieron instrucción en el país	5855		7055		4804	
Nacionales que recibieron instrucción de los proveedores	573		593		715	
Becas otorgadas	898		796		725	
Equipos y servicios	USD 69,5 millones		USD 83,2 millones		USD 64,6 millones	
ASISTENCIA TÉCNICA						
	2016		2017		2018	
Expertos internacionales sobre el terreno	9	36,4 meses de trabajo	5	13,6 meses de trabajo	0	0
Expertos nacionales	0		0		0	
Nacionales que recibieron instrucción en el país	154		111		0	
Nacionales que recibieron instrucción de los proveedores	3		0		0	
Becas otorgadas	0		0		0	
Equipos y servicios (TCB)	USD 11.268		0		0	
Equipos y servicios (PR/OR)*	USD 5.606		USD 1,35 millones		USD 2,42 millones **	
PROGRAMA OACI DE VOLUNTARIOS DE LA AVIACIÓN (IPAV)						
	2016		2017		2018	
Expertos internacionales sobre el terreno	0	0 meses de trabajo	5	3,10 meses de trabajo	2	1,3 meses de trabajo

\* Equipos y servicios adquiridos por la TCB para proyectos de asistencia técnica implementados por el Programa regular o las Oficinas regionales.

\*\* CAD 3,13 millones al tipo de cambio promedio en 2018 de 1 USD = 1,294 CAD.

9 Los detalles de los resultados operacionales anuales por componente figuran en los Informes anuales del Consejo a la Asamblea, incluido un resumen de los objetivos y resultados esperados de los principales proyectos de cooperación técnica implementados durante este período a nivel individual, subregional y regional.

10. El Apéndice C contiene una lista de los logros del Programa correspondientes a 2016-2018 por Objetivo estratégico.

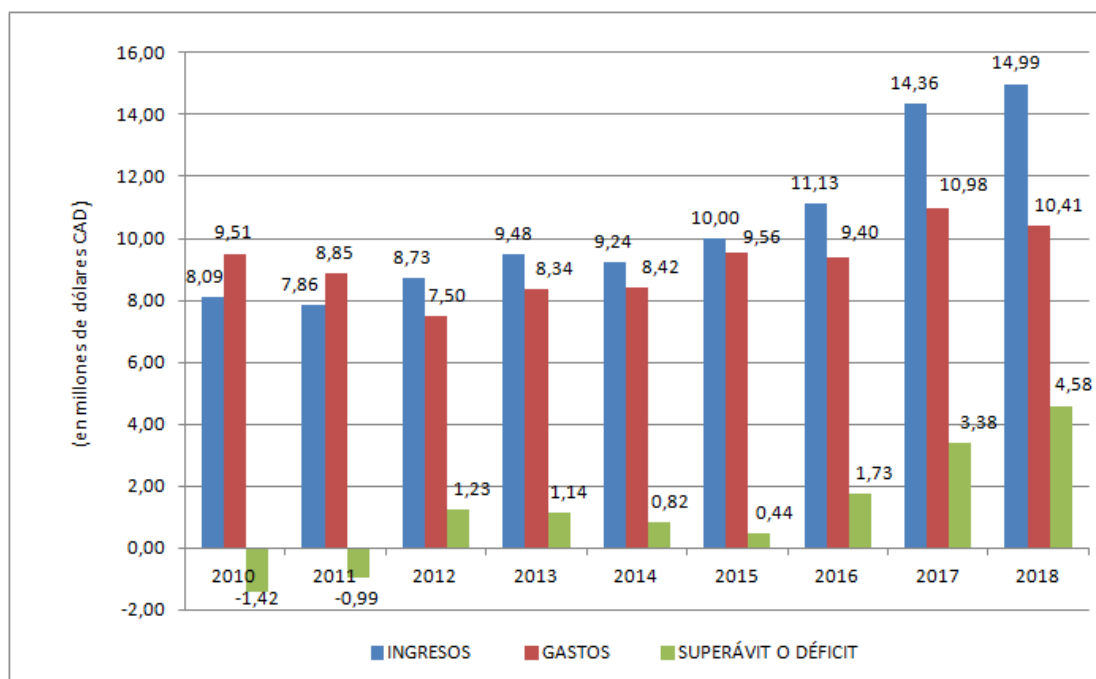
-----

## INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO AOSC <sup>1</sup>

1. Los gastos administrativos que se cobran por la ejecución de proyectos sobre la base del principio de recuperación de costos se administran mediante el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), que se utiliza para sufragar los gastos totales de administración, operación y apoyo del Programa de cooperación técnica. El Fondo AOSC se utiliza para cubrir los gastos de la TCB, incluidos los gastos de personal, así como los gastos con cargo al Programa regular por los servicios prestados a la TCB.

2. Los resultados de las operaciones muestran que el Fondo AOSC ha recuperado sus costos por completo durante el trienio 2016-2018. Los ingresos superaron los gastos en CAD 1,73 millones en 2016, CAD 3,38 millones en 2017 y CAD 4,58 millones en 2018. Gracias a la estabilidad relativa en la ejecución de Programas, que repercutió en el volumen de gastos de apoyo recuperados de los proyectos, la disminución inicial en los gastos como resultado de la implementación de una serie de medidas de ahorro destinadas a frenar la tendencia al déficit en los cinco años consecutivos comprendidos entre 2007 y 2011 y el minucioso control de los gastos, el Fondo AOSC ha tenido superávit a partir de 2012. El Fondo AOSC acumulado al 31 de diciembre de 2018 ascendió a CAD 10,9 millones.<sup>2</sup>

**Gráfico 8 – Ingresos y gastos del Fondo AOSC**



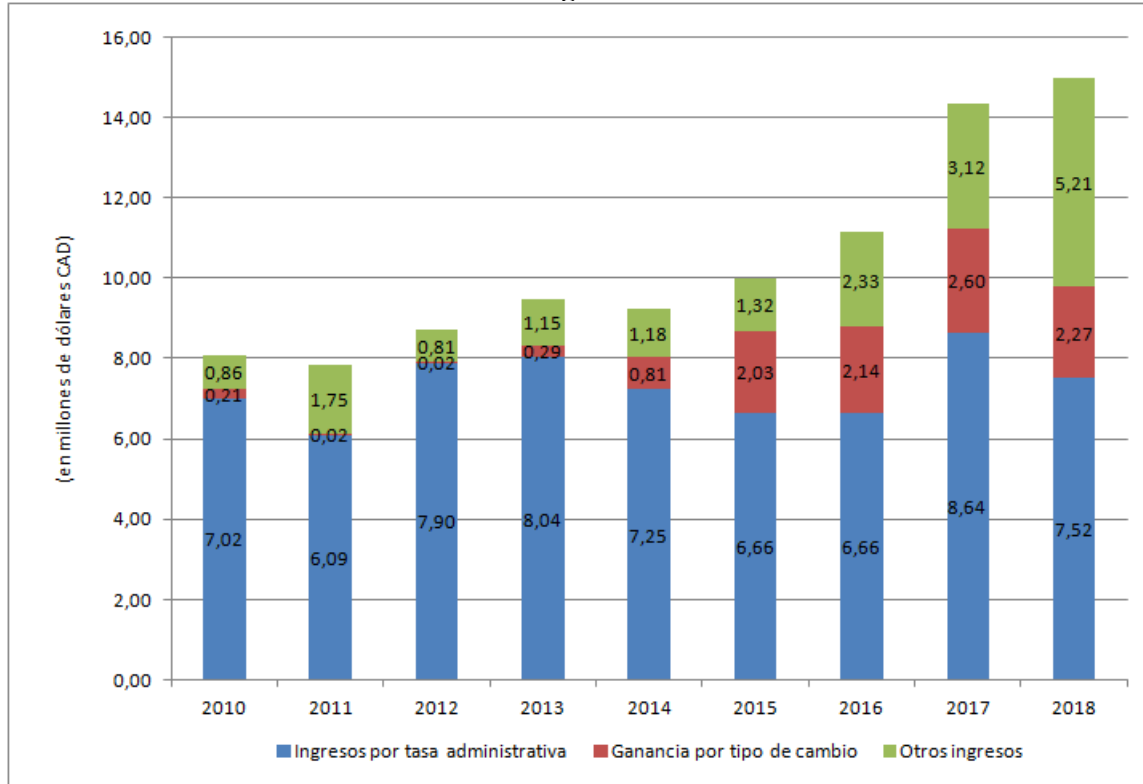
3. Un análisis más detallado demuestra que la fortaleza comparativa del dólar estadounidense, moneda en que obtiene ingresos el AOSC, y los ingresos de otras fuentes (es decir, intereses, rebajas en viajes, ingresos de programas de instrucción en países en desarrollo, etc.) han sido los dos factores

<sup>1</sup> Los estados financieros de la OACI se presentan en dólares canadienses desde 2008.

<sup>2</sup> El Fondo AOSC Acumulado se compone de fondos de reserva excedentes que se usan para cubrir posibles déficits en las operaciones del Programa, así como para abonar, de ser necesario, indemnizaciones por despido de personal.

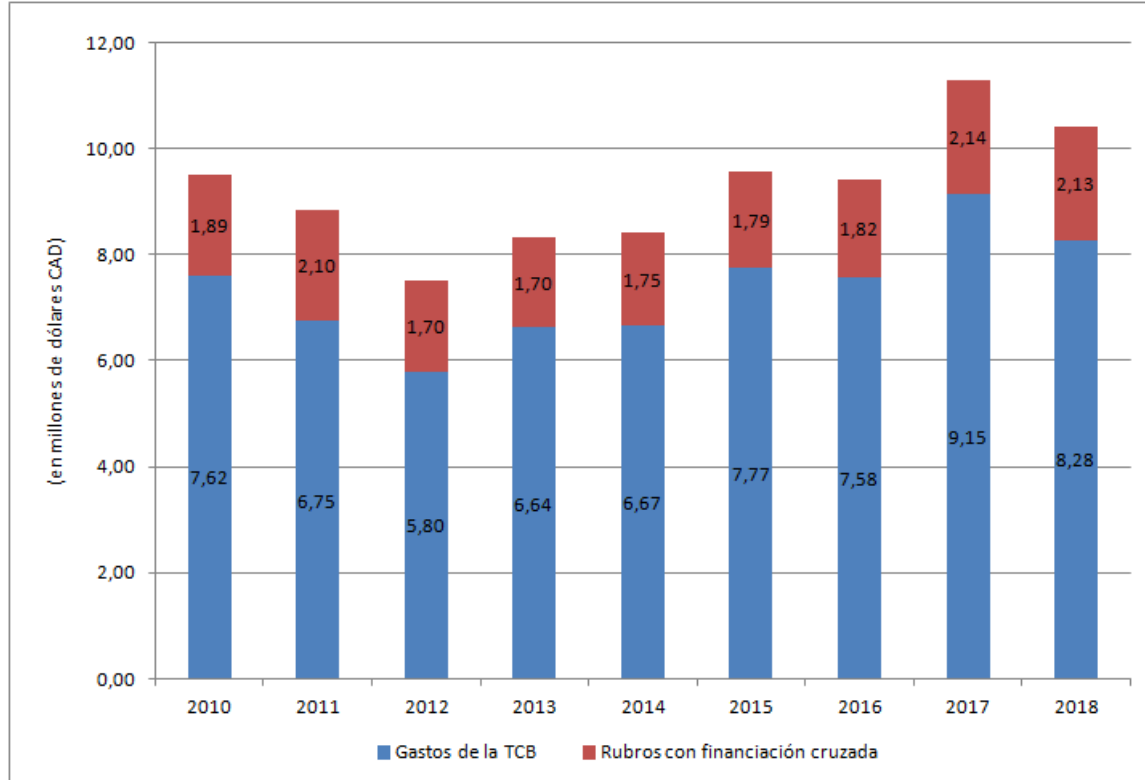
principales que contribuyeron considerablemente a los ingresos del Fondo AOSC y, por lo tanto, a los resultados positivos de los últimos años.

**Gráfico 9 – Ingresos del AOSC**



4. Los gastos totales incluyen los gastos imputados al Fondo AOSC por un monto de CAD 6,1 millones en el trienio 2016-2018. Estos gastos consisten en servicios de apoyo prestados por el Programa regular (incluidas las Oficinas Regionales) en apoyo del Programa de cooperación técnica y los gastos comunes de las Naciones Unidas. Por otra parte, el Fondo AOSC recuperó en el trienio los gastos de CAD 496.000 que aporta anualmente el Presupuesto regular para los Servicios de Adquisiciones y Viajes prestados por la TCB al Programa regular, por un total de CAD 1,5 millones.

Gráfico 10 – Gastos del AOSC



5. En 2010, el Consejo adoptó una nueva política de recuperación de costos para reconocer los gastos indirectos en que incurre el Programa regular al prestar servicios de apoyo a la TCB, así como los gastos en que incurre la TCB para prestar servicios de adquisiciones y viajes al Programa regular. Para implementar esta decisión, se llevó a cabo una encuesta para determinar el tiempo real que necesitan el Programa regular y la TCB para intercambiar los servicios identificados, y se estableció que la TCB sufragaría CAD 1,2 millones y el Programa regular, CAD 496.000 por año. En noviembre de 2013, el Consejo adoptó un mecanismo para ajustar, según sea necesario, el monto que se ha de recuperar del Fondo AOSC. Este mecanismo se mantendrá durante el período 2020-2022, como se refleja en el proyecto de Presupuesto trienal de la OACI, y en el futuro, hasta que se observe una fluctuación considerable en el volumen del Programa de cooperación técnica.

-----



## **LOGROS POR OBJETIVO ESTRATÉGICO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

1. Los principales logros del Programa de cooperación técnica por áreas de apoyo técnico a los Estados durante el período 2016-2018 incluyen:

### **1.1 Seguridad operacional**

- a) Asistencia en la creación y la gestión de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional y programas cooperativos; mejora de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados mediante el desarrollo y la implementación de planes de medidas correctivas y la mitigación de preocupaciones significativas de seguridad operacional, deficiencias identificadas por el USOAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad operacional; transición al CMA del USOAP; apoyo en la preparación de auditorías del USOAP de la OACI; asistencia en misiones de validación coordinada (ICVM) y en la realización de inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional; elaboración e implementación de Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS); elaboración, revisión y armonización de la legislación primaria, los reglamentos y los procedimientos de la aviación civil; fortalecimiento de la instrucción para recursos humanos; implementación continua de soluciones de soporte lógico para procedimientos de planificación de vuelos, otorgamiento de licencias y control meteorológico; mejora de las operaciones de vuelo, la aeronavegabilidad, la investigación de accidentes e incidentes, la certificación e inspección de aeropuertos; creación de una junta independiente de investigación de accidentes/incidentes y asistencia continua de un Programa de evaluación de seguridad operacional de aeronaves extranjeras (FASAP) en una subregión.
- b) Organización de cursos de instrucción en una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad operacional, incluidos los reglamentos de aeródromos, la auditoría de la certificación de aeródromos, la investigación de accidentes e incidentes de aviación; la evaluación de riesgo, la gestión de la seguridad operacional; los SMS; las licencias al personal; la legislación aeronáutica; las auditorías internas; la gestión de la aviación; la vigilancia de la seguridad operacional; la inspección de aeródromos; la implementación de SSP; la planificación para crisis por catástrofes aéreas; la instrucción en aviación; los simuladores de vuelo; el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea; los factores humanos; la instrucción en inglés aeronáutico; las operaciones de vuelo; la facilitación; la gestión del tránsito aéreo y la seguridad de la aviación.
- c) Realización de estudios aeronáuticos, entre ellos, estudios de riesgo de la seguridad operacional en los aeródromos, evaluación del diseño de iluminación de los aeródromos, análisis de brechas en la implementación de SSP y elaboración del plan de implementación, construcción y rehabilitación de pistas, altitud/altura de franqueamiento de obstáculos, seguridad operacional en los aeropuertos, meteorología aeronáutica; asistencia en la certificación y vigilancia de organizaciones de mantenimiento, aeródromos y organizaciones de instrucción aprobados y asistencia en la preparación de informes de investigación de accidentes.
- d) Adquisición de equipos, entre otros, para el control del peligro aviario, la extinción de incendios, el sistema de gestión de la información aeronáutica, las comunicaciones por satélite, el mantenimiento y apoyo logístico para aeronaves, las aplicaciones electromecánicas, la seguridad operacional en la pista, los sistemas de tecnología de la información aeroportuaria, la construcción y ampliación de la infraestructura aeroportuaria, el mantenimiento y reconversión de pasarelas de

embarque, las fuentes de energía alternativas, los sistemas de abastecimiento de combustible, la planta de tratamiento térmico de desechos y los equipos médicos para centros de salud.

- e) Contratación de servicios, incluidos los servicios de apoyo en aeropuertos; provisión, operación y mantenimiento de equipos de seguridad operacional; gestión de los servicios de red privada virtual comunes regionales de Asia-Pacífico; y elaboración de especificaciones para equipos de logística y selección del proveedor de servicios comunes.

## **1.2 Seguridad de la aviación y facilitación**

- a) Asistencia regional en la esfera de la seguridad de la aviación, incluida la asistencia para la rectificación de las deficiencias identificadas por el USAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación; realización de misiones de asistencia técnica; revisión de programas nacionales de seguridad de la aviación civil; elaboración del plan de acción para la facilitación de la seguridad de la aviación; evaluación de la estructura orgánica y las responsabilidades de los inspectores nacionales de seguridad de la aviación; implementación y provisión de instrucción para inspectores y otra instrucción relacionada con la seguridad de la aviación; provisión de asesoramiento y orientación para el enfoque de observación continua (CMA) del USAP; desarrollo de verificaciones de antecedentes en seguridad de la aviación para un Estado.
- b) Mejora de las capacidades de recursos humanos de la seguridad de la aviación de los Estados mediante la organización de seminarios internacionales, de cursos y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación, control de la calidad, gestión de riesgos, seguridad de la carga y el correo aéreo, gestión de crisis y sensibilización; instrucción de instructores e inspectores e instrucción relacionada con la seguridad de la aviación para el personal nacional; y elaboración de manuales sobre seguridad de la aviación.
- c) Prestación de servicios de consultoría para la implementación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API); evaluación de la seguridad de la aviación en los aeropuertos; mejora de los reglamentos nacionales sobre seguridad de la aviación, mantenimiento de equipos de seguridad de la aviación; y elaboración de planes de medidas correctivas.
- d) Adquisición de sistemas y equipos para la seguridad de la aviación; asistencia en la instalación, el mantenimiento, el soporte y la instrucción en el uso de soportes lógicos relacionados con sistemas inteligentes; soportes lógicos para sistemas de presentación y embarque; mantenimiento de tomográficos y mejora de los equipos de seguridad del sistema de control de acceso doble.
- e) Adquisición de sistemas y equipos para la seguridad de la aviación, como el sistema de detección de explosivos (EDS), las inspecciones de equipaje, la televisión de circuito cerrado (CCTV); reparaciones y mantenimiento de equipos para la seguridad de la aviación e implementación del control de seguridad único (OSS) en la gestión y la seguridad de los aeropuertos.

## **1.3 Protección del medio ambiente**

- a) Realización de una evaluación medioambiental estratégica sobre los impactos de la construcción de aeropuertos y las posibles alternativas al respecto; asistencia en la preparación y elaboración de planes de acción medioambientales para la reducción de las emisiones de dióxido de carbono; enmienda de los planes de acción medioambientales sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación.

- b) Elaboración de reglamentos y documentación conexas sobre protección del medio ambiente.
- c) Implementación de programas de creación de capacidad en materia de protección del medio ambiente mediante la organización de seminarios prácticos en la materia; instrucción en el ámbito de aeropuertos verdes y organización de eventos internacionales sobre el medio ambiente.

#### **1.4 Desarrollo económico del transporte aéreo**

- a) Realización de estudios del impacto social y económico de la construcción de aeropuertos y el crecimiento del sector de la aviación; reestructuración de las CAA para establecer una academia de instrucción privada y acreditada; asistencia en el cobro de derechos aeroportuarios y tarifas de licencias.
- b) Elaboración de reglamentos del transporte aéreo y documentación de políticas; plan de medidas correctivas (CAP) con fines de auditoría financiera.
- c) Prestación de servicios de consultoría para acuerdos de concesión, privatización y reestructuración de aeropuertos.
- d) Organización de cursos de instrucción en gestión de la aviación civil, políticas de aviación, servicio al cliente en aeropuertos, gestión de la calidad y pronósticos de tránsito aéreo.

#### **1.5 Capacidad y eficiencia de la navegación aérea**

- a) Elaboración o enmienda de reglamentos, procedimientos y textos de orientación conexos para los servicios de tránsito aéreo (ATS), servicios de información aeronáutica (AIS), comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), meteorología aeronáutica (MET) y gestión de la información aeronáutica (AIM); elaboración de hojas de ruta para la navegación basada en la performance (PBN); intercambio de datos de vigilancia e instrucción al respecto; implementación de sistemas de gestión de la calidad e instrucción en esa materia; reglamentos y documentación de orientación técnica, legislación aeronáutica, planes de respuesta ante emergencias.
- b) Estudios de viabilidad para la construcción de aeropuertos y pistas; evaluación de la gestión de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea; evaluación de la infraestructura de los aeródromos; estudio sobre congestión del tránsito aéreo; examen de los procedimientos operacionales, la estructura organizativa y las condiciones de empleo del personal nacional de los ANS; planificación estratégica aeroportuaria; validación e implementación de procedimientos de vuelo e instrucción en la materia;
- c) Asistencia en la implantación y el examen posterior a la implantación de la navegación basada en la performance (PBN); rehabilitación de pistas y zonas de la parte aeronáutica; planes y documentación de instrucción para servicios de navegación aérea (ANS), servicios de tránsito aéreo (ATS), servicios de información aeronáutica (AIS), la red digital REDDIG II y reglamentos y documentación sobre meteorología aeronáutica;
- d) Organización de cursos de instrucción en una amplia variedad de temas relacionados con la navegación aérea, incluidos los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS) de la OACI, el diseño de procedimientos, haciendo especial hincapié en la aproximación vertical guiada, el aseguramiento de la calidad del diseño de

procedimientos de vuelo, la metodología y las mejores prácticas para la implementación de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU); control del tránsito aéreo, evaluación y gestión de riesgos de los servicios meteorológicos; así como seminarios prácticos sobre el diseño del espacio aéreo para la navegación basada en la performance (PBN) y el origen de los datos aeronáuticos para la evaluación de la seguridad operacional y el vuelo por instrumentos, y la instrucción técnica y operacional en fábrica en simuladores de aeródromos y en ruta.

- e) Prestación de servicios de información de vuelo; actualización de instalaciones y servicios; adquisición, instalación y mantenimiento de equipos para la navegación basada en la performance (PBN), las comunicaciones, navegación, vigilancia y la gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), incluidos los sistemas de radar y las ayudas para la navegación (NAVAIDS) y equipos meteorológicos, estaciones de trabajo en torres de control, mantenimiento de aeronaves, equipos de comunicaciones por satélite, integrador maestro de sistemas/sistema y soportes lógicos de control de operaciones aeroportuarias, sistemas automáticos de tratamiento de mensajes (AMHS), sistema de gestión de la información, sistema de vigilancia de multilateración (MLAT) y sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS); creación de centros de control de área y rehabilitación de torres de control.

-----

**~~A39-16~~ Declaración consolidada de las políticas de  
~~A40-xx~~: 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 “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;

*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;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los Apéndices adjuntos a esta ~~resolución~~ Resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica existentes al concluir el 39° 40° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta ~~resolución~~ Resolución sustituye a la Resolución ~~A36-17~~A39-16.

## 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~~ 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 Secretaría 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~~ se siguen tomando 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 deberían ~~mejorarse~~ ~~la mejor cooperación y la~~ ~~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 Secretaría 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 Secretaría 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~~ ~~apoyar~~ ~~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 de la aviación, ~~la protección y la eficiencia~~ la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medio ambiente y el desarrollo económico 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 (PMA) 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 **que** 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 ~~de la aviación, la seguridad de la navegación aérea, la protección del medio ambiente y la eficiencia de la aviación civil~~, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, ~~el desarrollo económico y la protección del medio ambiente~~, 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) Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP) 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, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;
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.