



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

PROGRAMA DE DESARROLLO DE CAPACIDAD E IMPLEMENTACIÓN
DE LA OACI — POLÍTICA Y ACTIVIDADES

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta un informe exhaustivo sobre la ejecución general y los resultados de las actividades del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación emprendidas durante el trienio 2022-2024 que han impulsado el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) de la OACI, incluidos los esfuerzos de instrucción y movilización de recursos de la OACI, así como las iniciativas para promover la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. También proporciona información actualizada sobre la implementación de la política y las estrategias conexas de la OACI de apoyo a la implementación.

En el apéndice A del informe se presenta un análisis de los resultados de desempeño en el período 2022-2024 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, incluyendo una comparación con los dos trienios anteriores. En su apéndice B, el informe presenta los resultados del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) para el trienio 2022-2024, complementados con información sobre la distribución de costos entre el Fondo AOSC y el presupuesto regular. También se presentan los resultados financieros de la instrucción mundial en aviación (GAT) del Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares para el período que abarca el informe y la situación de los fondos voluntarios de la OACI. En el apéndice C se proponen actualizaciones y cambios editoriales para la resolución A 41-25 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* con el fin de someterla a la aprobación de esta.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la “*Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre apoyo a la implementación*” que figura en el apéndice C, que sustituye a la resolución A41-25 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	De conformidad con el artículo 9.3 del Reglamento Financiero de la OACI, los costos de administración y funcionamiento del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación son sufragados por los gobiernos, las organizaciones y otras entidades que contribuyen financieramente o en especie a los proyectos ejecutados por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI) y gestionados a través del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC). Los recursos necesarios para la implementación de las actividades de instrucción de la OACI se contemplan en el presupuesto del Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF)

	en el marco del mecanismo de recuperación de costos de la instrucción mundial en aviación (GAT). Se prevé que las actividades de movilización de recursos de la OACI se lleven a cabo con los recursos disponibles de las contribuciones extrapresupuestarias, como se indica en el Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI. La Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI) se autofinancia y su labor se rige por el principio de recuperación de costos.
<i>Referencias:</i>	A41-WP/28, A41-WP/29 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) Doc 10183, A41-EX (Informe del Comité Ejecutivo) Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028 Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil Política de movilización de recursos de la OACI Política de recuperación de costos de la OACI

1. VISIÓN GENERAL

1.1 El Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación¹ de la OACI es el principal instrumento operacional para reforzar los objetivos de la Organización en materia de apoyo a la implementación, incluida la mejora de la capacidad de los Estados para implementar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). Su continua importancia ha sido reafirmada por la Asamblea en varias resoluciones, entre otras, en la *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* (resolución A41-25), en la que se estipula que los programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI son una actividad prioritaria permanente de la Organización que complementa la función del Programa regular de prestar apoyo a los Estados en la implementación efectiva de los SARPS, PANS y planes de aviación mundial, regional y nacional, así como en el desarrollo de su infraestructura de administración de aviación civil y recursos humanos. 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 sector de la aviación civil, identificadas, entre otros, mediante los programas de auditoría de la OACI, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y los grupos regionales de seguridad de la aviación.

1.2 El propósito de este informe es ilustrar los resultados del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, incluidos los esfuerzos de instrucción y movilización de recursos de la Organización para promover el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* de la OACI, en el trienio 2022-2024 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, así como proporcionar una actualización sobre las políticas y estrategias de apoyo a la implementación a mediano y largo plazo, complementado con información sobre las contribuciones de la OACI a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en particular los países en desarrollo sin litoral. Si bien la nota ofrece una visión general de las actividades realizadas durante el período, se pueden encontrar más detalles operacionales, incluidos los resúmenes del objetivo y los logros de cada proyecto y el paquete de asistencia para la implementación (iPack) aplicados por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI) de la OACI por tipo, región y objetivo estratégico, en los informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2022, 2023 y 2024 (*Comité Ejecutivo, cuestión 11 del Orden del Día*).

¹ Anteriormente denominado Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

1.3 El apoyo a la implementación es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los socios para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de tratar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial en el contexto de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” a fin de lograr mayores sinergias. En este contexto, en el período que abarca el informe se siguió aplicando el modelo de actividades y la estrategia de la CDI y se introdujeron los cambios estructurales institucionales conexos, con el objetivo de mejorar los servicios prestados en asociación con otras direcciones y oficinas regionales de la OACI y aportar un mayor valor a los Estados miembros de la OACI.

1.4 Con la inclusión de la instrucción de la OACI² en la CDI, se ha fortalecido su cartera de productos, proporcionando a los Estados y a las partes interesadas un conjunto más amplio de soluciones para hacer frente a sus necesidades de desarrollo de capacidad e implementación. La transferencia de la Sección de Gestión de Ingresos y Productos (RPM) y la función de movilización de recursos de la Dirección de Administración y Servicios (ADB) y el Despacho del Secretario General, respectivamente, a la CDI ha consolidado todas las actividades de autofinanciación y los fondos extrapresupuestarios en una sola entidad orgánica. Esto ha permitido a la Dirección desarrollar capacidades más sólidas en materia de desarrollo de actividades, divulgación y promoción, y fortalecer la diversificación de los ingresos. Además, se llevó a cabo un proceso de cambio de imagen en el que la antigua Dirección de Cooperación Técnica (TCB) pasó a convertirse en la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI). El nuevo nombre se alinea con el cambio de enfoque de la OACI hacia la creación de una identidad de organización más fuerte y cohesiva, centrada en su misión y servicios principales.

1.5 El trienio estuvo marcado por la elaboración del Plan Estratégico a Largo Plazo de la OACI para 2026-2050, que refleja la aspiración de la Organización de alcanzar objetivos estratégicos ambiciosos que apoyen su visión y su misión. En este contexto, se estableció el objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB), en cuya consecución la CDI y toda la Organización, sus Estados miembros y las partes interesadas, desempeñarán un papel crucial, liderando la colaboración y la cooperación, para el desarrollo continuo de la capacidad y el apoyo a los Estados que se beneficiarán de las actividades de la OACI de apoyo a la implementación y movilización de recursos. Además, la CDI desempeñará un papel vital en dos elementos habilitadores de alta prioridad indicados en el Plan Estratégico, a saber, la igualdad de género y la atracción de nuevos talentos a la aviación, así como las asociaciones, la movilización de recursos y la sostenibilidad financiera. A este respecto, en el período que abarca el informe se integraron en la Dirección las funciones de movilización de recursos, asociaciones, igualdad de género y la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP). En las notas de estudio A42-WP/20 y A42-WP/21 se presentan informes separados sobre la igualdad de género y la NGAP, respectivamente.

1.6 Dada la estructura de autofinanciación de la Dirección, que es independiente del presupuesto regular, la CDI siguió centrando sus esfuerzos en la transición a un modelo de flujo de ingresos múltiple para ayudar a diversificar el riesgo, aumentar la resiliencia financiera, asistir mejor en las prioridades de los Estados y reforzar la sostenibilidad de la Dirección a largo plazo. Esto requería el desarrollo y el suministro continuos de nuevos productos, como los iPacks. Mientras que los iPacks son un paquete de soluciones estándar que incluye la consulta con especialistas, instrucción y textos de orientación, los Estados tienen la posibilidad de adquirir partes por separado en función de sus necesidades concretas. Hasta la fecha, la OACI ha puesto en el mercado más de 200 iPacks que han sido fundamentales para la implementación eficaz por parte de los Estados de las normas internacionales relativas a la seguridad operacional, la eficiencia, la protección y la sostenibilidad de la aviación, y han beneficiado a más de 100 países de todas las regiones de la OACI. Si bien el conjunto original de títulos de iPacks se centraba

² Anteriormente denominada Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT).

en asistir a la aviación civil internacional para seguir operando y recuperarse de la pandemia de COVID-19, ahora el catálogo actual de iPacks trata de manera integral las necesidades de los Estados y las partes interesadas en todas las áreas de la aviación civil³. Además, se ha establecido una hoja de ruta sobre la elaboración de iPacks para los próximos años que sigue un enfoque basado en los datos.

1.7 En respuesta a la demanda creciente por parte de los Estados miembros y los organismos de las Naciones Unidas, la OACI está desarrollando una nueva plataforma/servicio de aprovisionamiento para la aviación (ICAO BUY⁴), que se pondrá en marcha a comienzos de noviembre de 2025. Este enfoque introduce un nuevo servicio de la OACI, que proporciona a las partes interesadas una innovadora plataforma de adquisiciones en línea que ofrece acuerdos a largo plazo (LTA) no vinculantes y no exclusivos para bienes y servicios de la aviación específicamente diseñados para la industria de la aviación civil, que cumplen lo dispuesto en los SARPS, el Código de adquisiciones de la OACI y los reglamentos internacionales. Las soluciones que se ofrecen a través de los LTA en un servicio de la OACI proporcionan un enfoque más ágil y optimizado, reduciendo los plazos de adquisición y permitiendo la obtención de beneficios derivados de las economías de escala. Para más información sobre estas iniciativas de transformación véase la documentación de referencia.

1.8 Paralelamente, la ACI reforzó significativamente sus esfuerzos de movilización de recursos durante el trienio 2022-2024 para complementar el limitado presupuesto regular y prestar asistencia a los Estados ante sus crecientes necesidades mediante un enfoque estructurado de cuatro fases que abarca la identificación de necesidades, los mapas de donantes, la divulgación estratégica y el fortalecimiento de la gobernanza de los fondos voluntarios. Esto incluyó el desarrollo de prospectos de un objetivo de transformación y apoyo a la implementación para alinear los intereses de los donantes con las prioridades de la OACI, la organización de diálogos de alto nivel con donantes, la mejora de la divulgación selectiva y el perfeccionamiento de los controles internos y los mecanismos de notificación. Estas actividades contribuyeron de manera fundamental a apoyar el objetivo de transformación de la Organización y el apoyo a la implementación de los Estados, para una financiación sostenible y flexible, a través de un grupo diversificado de donantes, y promoviendo la transparencia y la rendición de cuentas. La institucionalización de la movilización de recursos como función estratégica es de importancia vital para contribuir a la capacidad de la OACI de cumplir su mandato y movilizar asociaciones de múltiples partes interesadas para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

1.9 A finales de 2023, el Consejo de la OACI aprobó un nuevo enfoque de gestión de la calidad en la CDI para sustituir el actual Sistema de Gestión de la Calidad (QMS) con certificación ISO 9001. Este cambio se introdujo para reflejar los recientes cambios estructurales en la Dirección, en consonancia con las cambiantes necesidades y expectativas de los Estados miembros y otras partes interesadas; velar por que los resultados de los programas y proyectos se ajusten a su finalidad; y ampliar el alcance del QMS para abarcar todos los procesos de la CDI.

³ La cartera de iPacks incluye, entre otros, los siguientes títulos: Certificación de aeródromos, Notificación de datos de accidentes/incidentes, Programa estatal de seguridad operacional, Plan nacional de seguridad operacional de la aviación, Vigilancia de la seguridad de la aviación, Marco de reglamentación de los sistemas de aeronaves no tripuladas, Preparación para una auditoría USOAP, Sellos digitales visibles, Mejoras de NOTAM, Programa de seguridad de la carga, Análisis de las necesidades de instrucción, Programa nacional de facilitación, Implementación de la hoja de ruta de la estrategia TRIP de la OACI, Operaciones del personal de inspección gubernamental de la seguridad operacional de la OACI, y Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Para más información sobre los iPacks, consúltese www.icao.int/ipacks.

⁴ Para más información sobre ICAO BUY, consúltese www.icao.int/buy.

1.10 Durante el trienio, la Dirección emprendió una amplia iniciativa de delineación y examen de los procesos. Este ejercicio ha sido fundamental para la normalización en curso de los procesos y procedimientos relativos a las diferentes actividades que la CDI lleva a cabo en los distintos fondos, funciones y unidades institucionales. Con la ampliación del mandato de la CDI, es esencial que se comprendan, delinee y perfeccionen claramente las etapas que se requieren para ofrecer su amplia gama de soluciones a fin de armonizar los enfoques, lograr sinergias mediante actividades comunes consolidadas, reducir la duplicación y las actividades sin valor agregado y mejorar la eficiencia general de sus procesos en beneficio de los Estados y las partes interesadas.

1.11 Como parte del proceso de mejoramiento continuo de la Dirección, el índice de satisfacción de los clientes se monitorea y analiza periódicamente con la finalidad de mejorar la puntualidad y la calidad de la ejecución de los proyectos. Complementando la recopilación y el análisis frecuentes de la retroalimentación sobre satisfacción del cliente, de acuerdo con la metodología mejorada de satisfacción del cliente respaldada por el Consejo de la OACI en 2020 para las encuestas independientes de terceros realizadas desde 2015, este trienio vio una mayor expansión de las encuestas a los clientes en todas las áreas de servicio que ahora están bajo el ámbito de la CDI. Los resultados de la encuesta más reciente en las seis áreas de la CDI objeto de examen indican que la satisfacción general con los productos y servicios de la CDI sigue siendo alta, y las personas encuestadas confirman su interés en una futura colaboración con la Dirección.

1.12 En lo que respecta a las iniciativas para mejorar los métodos de trabajo de la Dirección, en el período que abarca el informe se siguió trabajando en la transformación digital de la OACI, de conformidad con el objetivo de transformación más amplio de la Organización. A este respecto, la Dirección apoyó la implementación del nuevo sistema de planificación de los recursos institucionales (ERP) y dirigió la aplicación del módulo de gestión de carteras de proyectos (PPM). La introducción de estos sistemas será fundamental para respaldar el aumento de la eficiencia y la automatización en los procesos de la CDI. Además, se elaboró una amplia gama de herramientas, informes y tableros con el objetivo de ofrecer una visión holística del desempeño de la CDI y facilitar su proceso de decisiones.

1.13 El período 2022-2024 reflejó la continuación de los esfuerzos de la Dirección de mejorar y modernizar su lista activa de personas expertas internacionales hasta convertirla en una "base de datos mundial de talentos para personas expertas en aviación" moderna, examinada y validada técnicamente por personas expertas en la materia en estrecha colaboración con las direcciones técnicas de la OACI. Se llevó a cabo un relanzamiento de la lista a fin de atraer a personas profesionales de la aviación altamente calificadas y experimentadas.

1.14 Además, se llevaron a cabo esfuerzos para alinear y armonizar la gestión financiera, la elaboración de presupuestos y la presentación de informes de todos los fondos extrapresupuestarios que dependen de la CDI, es decir, el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), el Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) y los fondos voluntarios de la OACI, que culminaron con la creación de una unidad de financiación extrapresupuestaria específica en la Subdirección de Finanzas. Como parte del proyecto "Una Organización idónea para su misión", en el marco del objetivo de transformación de la OACI, la CDI también inició un ejercicio de desarrollo institucional en sus diferentes fondos para optimizar el uso de los recursos.

1.15 Durante el trienio, la instrucción mundial en aviación (GAT) de la CDI, conocida fuera de la Organización como "Instrucción de la OACI", continuó impulsando la transformación e innovación digitales, centrándose en la accesibilidad, la innovación y las prácticas respetuosas del medioambiente. Se introdujeron nuevos productos y servicios de instrucción por medio de un formato híbrido que combina talleres, talleres electrónicos y cursos en línea a su propio ritmo, lo que ha permitido que el contenido de la instrucción siga siendo relevante y responda a las tendencias y dificultades emergentes, al tiempo que ha

mejorado el acceso y la asequibilidad en toda la cartera de instrucción de la OACI. A fin de mejorar la eficacia de las actividades de creación de capacidad, se introdujo un proceso basado en datos para determinar las nuevas necesidades de instrucción en la comunidad mundial de la aviación. Los resultados de las auditorías del USOAP se utilizaron para ayudar a detectar las lagunas en el catálogo de instrucción, mientras que otras fuentes de datos clave, como i) los informes RASG y PIRG, ii) los datos de accidentes e incidentes, iii) los planes estatales de medidas correctivas en el marco del USOAP y el USAP, iv) los datos de iSTARS, y v) las propuestas de actividades prioritarias de apoyo a la implementación, se aprovecharon mejor para asistir en el examen de las áreas comunes de deficiencias y necesidades entre los Estados y establecer mejor las oportunidades para desarrollar y ofrecer productos de instrucción de alto valor.

1.16 De conformidad con la resolución A41-24 - *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*, la Asamblea apoyó una propuesta de estudio de análisis de las necesidades de la aviación para los países en desarrollo sin litoral (PDSL) para evaluar la naturaleza y el alcance de sus dificultades específicas, aprovechando las enseñanzas extraídas del análisis de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo del Pacífico. En consonancia con el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050, el análisis de las necesidades de aviación de los PDSL intentará determinar y tratar las deficiencias críticas para mejorar la conectividad, la sostenibilidad y la seguridad operacional del transporte aéreo, al tiempo que se apoya el desarrollo económico de los PDSL mediante el mejoramiento de la infraestructura y los marcos de política. Además, promueve la sostenibilidad ambiental a través de iniciativas ecológicas, fortalece el cumplimiento de los SARPS de la OACI y fomenta la creación de capacidad, la transformación digital y la innovación para permitir un desarrollo de la aviación inclusivo y resiliente. Se identificaron áreas clave para orientar las recomendaciones basadas en hechos que servirán de base para la elaboración de una hoja de ruta de implementación por fases.

2. ACTUALIZACIONES DE POLÍTICAS

2.1 Cabe recordar que, en marzo de 2022, el Consejo aprobó una [política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados](#), con la cual procura alinear la gestión de los programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI con el enfoque de "Una sola OACI", con miras a lograr un enfoque coherente y de colaboración para todas las actividades de apoyo a la implementación en toda la Organización. Además, dicha política también tiene por objeto fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, integrando estos esfuerzos en el Plan de Actividades de la OACI para que el apoyo prestado a los Estados en todas las esferas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y coherente en su contenido y aplicación, independientemente de la fuente de asistencia o del mecanismo de financiación conexo.

2.2 La implementación de la política ha permitido mejorar la cooperación y la coordinación para evitar la duplicación y la redundancia y que la asignación de los limitados recursos de que dispone la Organización se lleve a cabo de una forma más eficiente. La aplicación de la política ha avanzado significativamente gracias a la labor del Grupo de Apoyo a la Implementación (ISG) de la OACI en iniciativas clave como i) la finalización de los procesos y procedimientos en el marco de la política; ii) el establecimiento y perfeccionamiento de una plataforma de apoyo a la implementación; y iii) la creación e implementación del Comité de Fondos Voluntarios. El ISG también ha actuado como entidad coordinadora de los Equipos de Acción de Apoyo a la Implementación (IS-AT) establecidos para mejorar aún más la coordinación y los resultados del desarrollo de actividades en el seno de la OACI. El trabajo de los IS-AT ha sido decisivo para crear una cartera más sólida de nuevas oportunidades de actividades, que se han materializado en nuevos proyectos y actividades en todas las regiones de la OACI, como apoyo de los esfuerzos de diversificación geográfica de la Dirección.

2.3 En consonancia con la política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados, durante el trienio 2022-2024 se emprendieron importantes reformas para reforzar la función de movilización de recursos de la Organización. En la política de movilización de recursos actualizada se aclararon las funciones de la gobernanza de los fondos voluntarios. Se pusieron en el mercado tableros e instrumentos digitales piloto para monitorear la utilización de los fondos y ampliar la rendición de cuentas, mejorar la transparencia y reforzar la confianza de los donantes. Esta función sustituye a la Alianza para la Asistencia en la Implantación de la Seguridad Operacional de la Aviación (ASIAP), ya que se engloba en el marco de los nuevos diálogos con los donantes que se celebran periódicamente en todas las regiones de la OACI.

2.4. Además, en el trienio se elaboró y aprobó una nueva política para la recuperación de los costos de la OACI. De conformidad con el Reglamento Financiero y las reglas financieras de la OACI, esta política integral desempeñará un papel decisivo para facilitar la plena recuperación de los costos de las diversas actividades emprendidas por la Organización. La política permite a la Organización subsanar las lagunas de las políticas actuales, facilitar mecanismos transparentes y coherentes de recuperación de costos y mejorar la transparencia y la exactitud de los resultados financieros. En el contexto de la CDI, la política permitirá la plena recuperación de los costos de todos los proyectos y actividades que la Dirección implemente con cargo a sus fondos extrapresupuestarios en apoyo de sus aspiraciones de sostenibilidad financiera a largo plazo.

2.5 En la *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*, adoptada en el 41º período de sesiones de la Asamblea, en el marco de su resolución A41-25, 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 parte de la Organización. En el apéndice C se propone una actualización de la resolución A41-25 a fin de tener en cuenta los cambios y revisiones editoriales requeridos, la versión revisada de A42-xx: *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI*, para su adopción por la Asamblea. Siguen en vigor las resoluciones A39-23 de la Asamblea - *Ningún País se Queda Atrás*, A40-22 - *Movilización de recursos*, A40-25 - *Implementación de estrategias de instrucción y creación de capacidad en la aviación* y A41-24 - *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*.

APÉNDICE A

PROGRAMA DE DESARROLLO DE CAPACIDAD E IMPLEMENTACIÓN

Total ejecutado del Programa

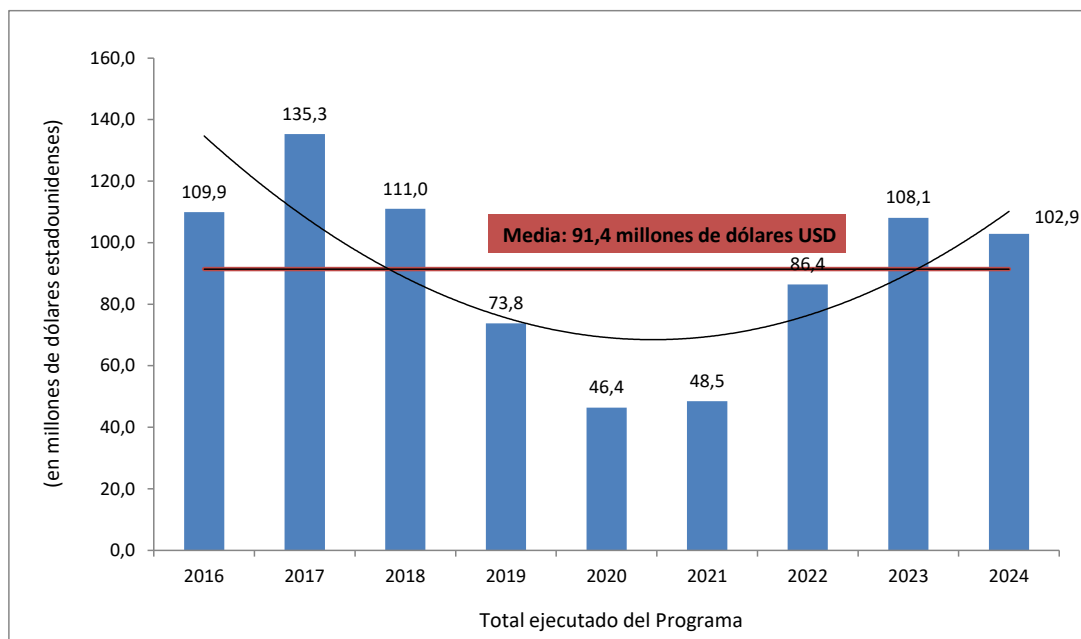
1. El total del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ejecutado (implementado) por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI) en el trienio 2022-2024 ascendió a 297,4 millones de USD. La comparación con los dos trienios anteriores (356,2 millones de USD y 168,7 millones de USD, respectivamente) que figura en la tabla 1 refleja una disminución del 52,6 % y un incremento del 76,2 %, respectivamente, en cada trienio.

Tabla 1 – Total ejecutado del Programa

Total ejecutado del Programa (in dólares USD)					
2016	109 888 189	2019	73 845 065	2022	86 368 799
2017	135 322 442	2020	46 413 057	2023	108 106 855
2018	110 976 637	2021	48 491 490	2024	102 911 273
356 187 258		168 749 612		297 386 927	

Tendencia anual de la ejecución del Programa

2. El gráfico 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 2017 se registró la mayor ejecución del Programa de los últimos tres trienios, de USD 135,3 millones de USD, seguido de 2018, con 111,0 millones de USD, lo que se debe, en parte, a adquisiciones de grandes volúmenes de equipos de aviación y actividades a gran escala relacionadas con los servicios de navegación aérea y el desarrollo de aeropuertos. La ejecución anual del Programa disminuyó drásticamente durante el trienio 2019-2021, principalmente debido a la repercusión directa de la pandemia de COVID-19 en las inversiones para el desarrollo de la aviación civil, cerrando con un Programa 48,5 millones de USD en 2021. Si bien el trienio actual todavía se ve afectado por el lento ritmo de recuperación del sector de la aviación, el Programa se ha recuperado hasta superar los 100,0 millones de USD en cada uno de los últimos dos años. En comparación con el período anterior sobre el que se informó, el promedio móvil de los últimos tres trienios ha disminuido de 101,6 millones de USD entre 2013 y 2021 a 91,4 millones de USD entre 2016 y 2024. En promedio, se necesita una ejecución anual del Programa que ascienda a aproximadamente 120,0 millones de USD 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 relativamente similares a las del trienio anterior, y la proporción predominante corresponde a Gobiernos que financian sus propias prioridades y proyectos (98,0 %). Las contribuciones de donantes ascendieron a 5,8 millones de USD (2,0 %), con respecto a los 2,5 millones de USD (1,4 %) y 1,8 millones de USD (0,5 %) registrados, respectivamente, en los períodos 2019-2021 y 2016-2018. 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 y los fondos voluntarios de la Organización.

Tabla 2 - Fuentes externas de financiación en 2016-2024

Fuentes externas de financiación de 2016 a 2024				
Fuente de financiación	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Importe total
	(en dólares USD)			
Airbus	250 000	750 000	450 000	1 450 000
Aeronautical Radio of Thailand	20 000	0	0	20 000
Aerovías de Integración Regional S.A. (LATAM)	0	52 680	72 728	125 408
ASECNA	0	592 179	9 934	602 113
AVSEC	98 400	0	0	98 400
Banco Interamericano de Desarrollo	0	48 000		48 000
BCDA Aeronautical Solutions LLC (Venezuela)	0	171 165	0	171 165
Boeing	272 009	450 000	189 500	911 509
CAFAC	0	115 015	0	115 015
C.M.R. S.A.S. Colombia	0	16 100	0	16 100
COCESNA	0	49 925	104 595	154 520
CORPAC	0	0	68 193	68 193
Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana	0	15 390	15 880	31 270
DGAC Chile	13 400	0	0	13 400
DINACIA	0	0	80 000	80 000
EMBRAER S.A.	0	0	21 310	21 310
Endeavour Aviation Abidjan SARL	0	55 635	0	55 635
España	10 248	0	0	10 248
FAA	280 500	0	10 128	290 628
Francia	0	0	138 128	138 128
INAC	0	21 778	24 136	45 914
LAN. Peru S.A.	0	20 300	0	20 300
PMA ONU	0	0	70 723	70 723
PNUMA	0	0	4 427 854	4 427 854
Selex ES Technologies Ltd.	26 879	0	0	26 879
Transporte Canada	77 694	68 854	50 000	196 548
UNDPKO	314 175	0	0	314 175
UNOPS	11 536	0	11 900	23 436
Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE)	276 521	37 120	0	313 641
SPCP	196 000	0	0	196 000
Otros	0	0	83 984	83 984
Total	1 847 362	2 464 141	5 828 993	10 140 496

Gastos de apoyo

4. Se aplican gastos de apoyo que normalmente no exceden el 10 % a los proyectos de la CDI, 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 diversos acuerdos son variables y pueden ser regresivos con el aumento del tamaño de las órdenes de compra, de 8 % a 4,9 %, y negociables por encima de un umbral de 5,0 millones de USD. Los Estados negocian y acuerdan esos porcentajes, que se reflejan en cada acuerdo firmado con la OACI. El total de gastos de apoyo (ingresos por tasa administrativa) recuperados para la administración del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, frente al total ejecutado del Programa de 297,4 millones de USD para 2022-2024, ascendió a 20,6 millones de USD, lo que representa un promedio de 7,0 % para el período, en comparación con el 8,3 % y el 6,4 % correspondientes a los trienios 2019-2021 y 2016-2018, respectivamente. En el gráfico 2 se indican los gastos de apoyo recuperados en los últimos tres trienios, que muestran una ligera disminución en el promedio de gastos de apoyo en el trienio en curso debido al aumento relativo de la proporción de las adquisiciones en 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”.

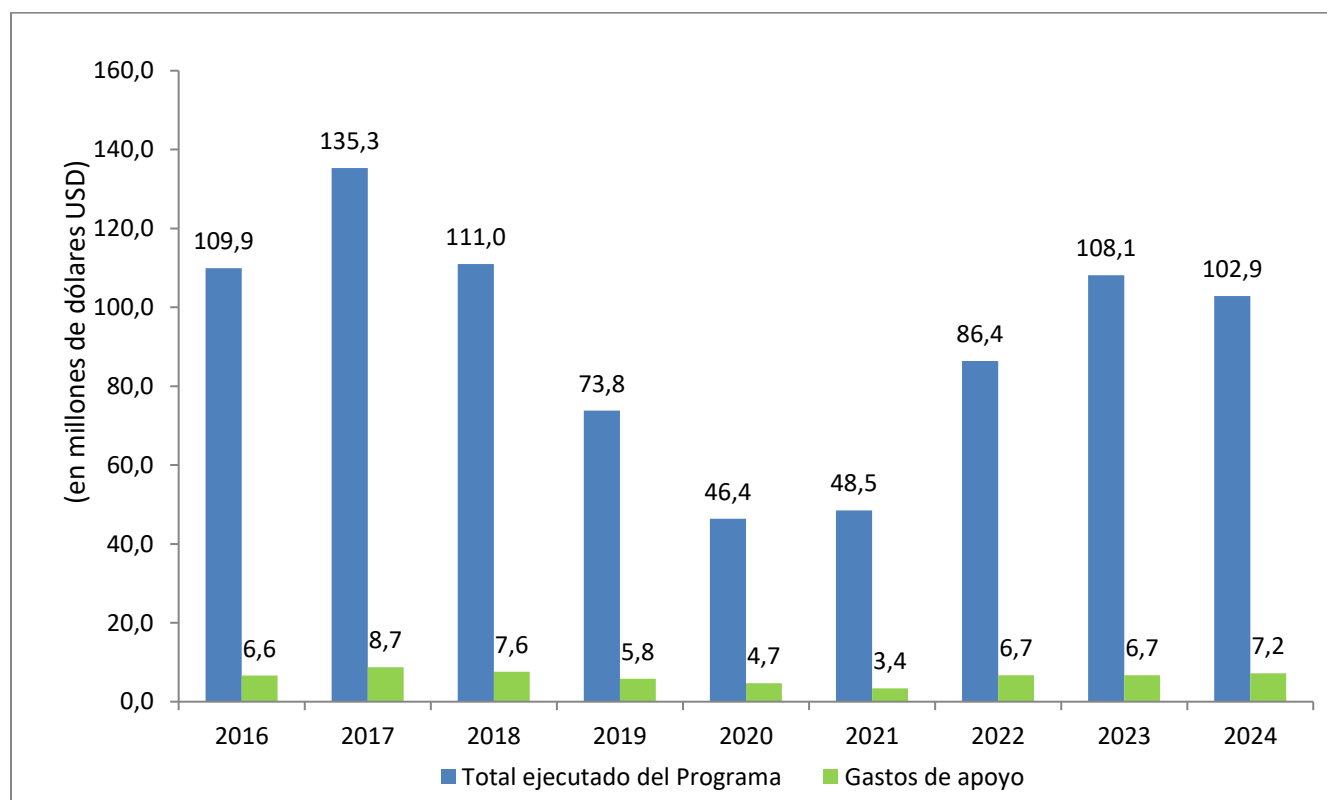
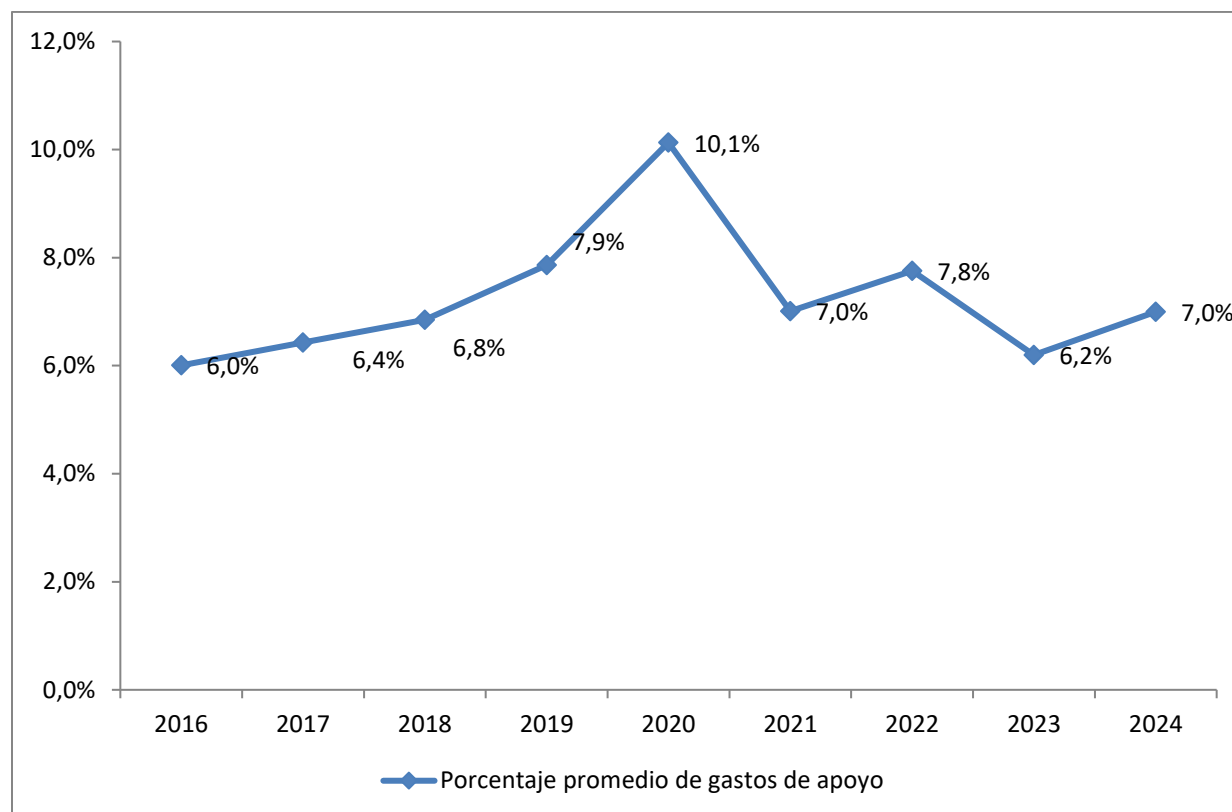
Gráfico 2 – Gastos de apoyo recuperados en 2016-2024

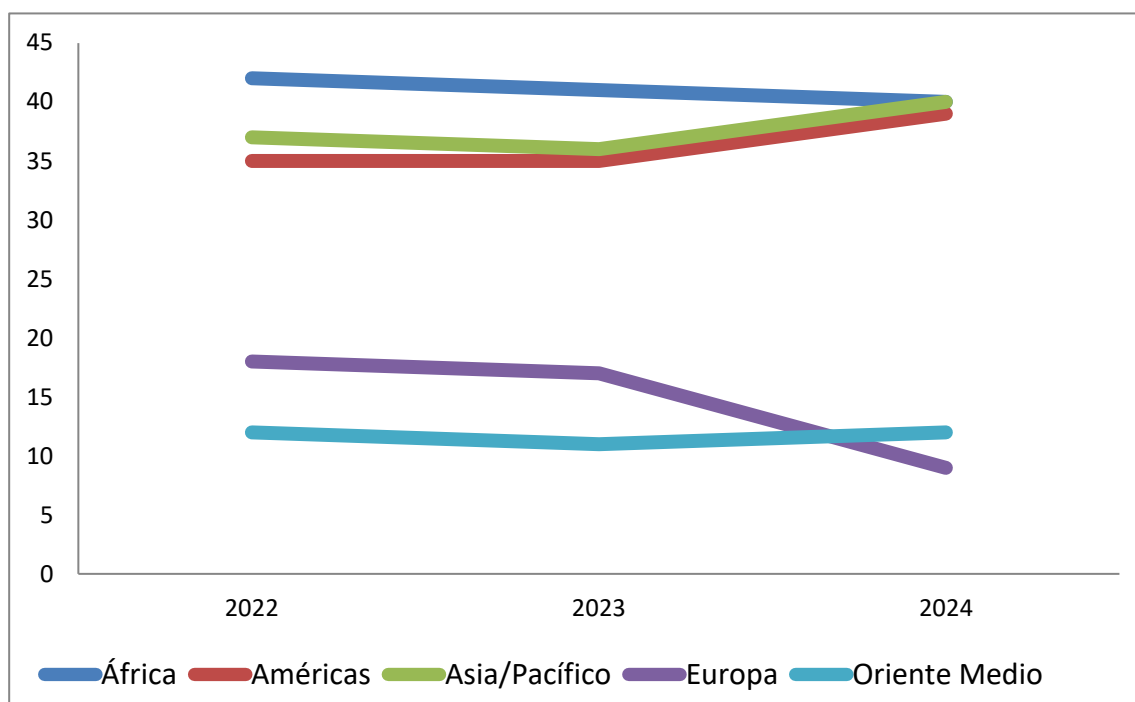
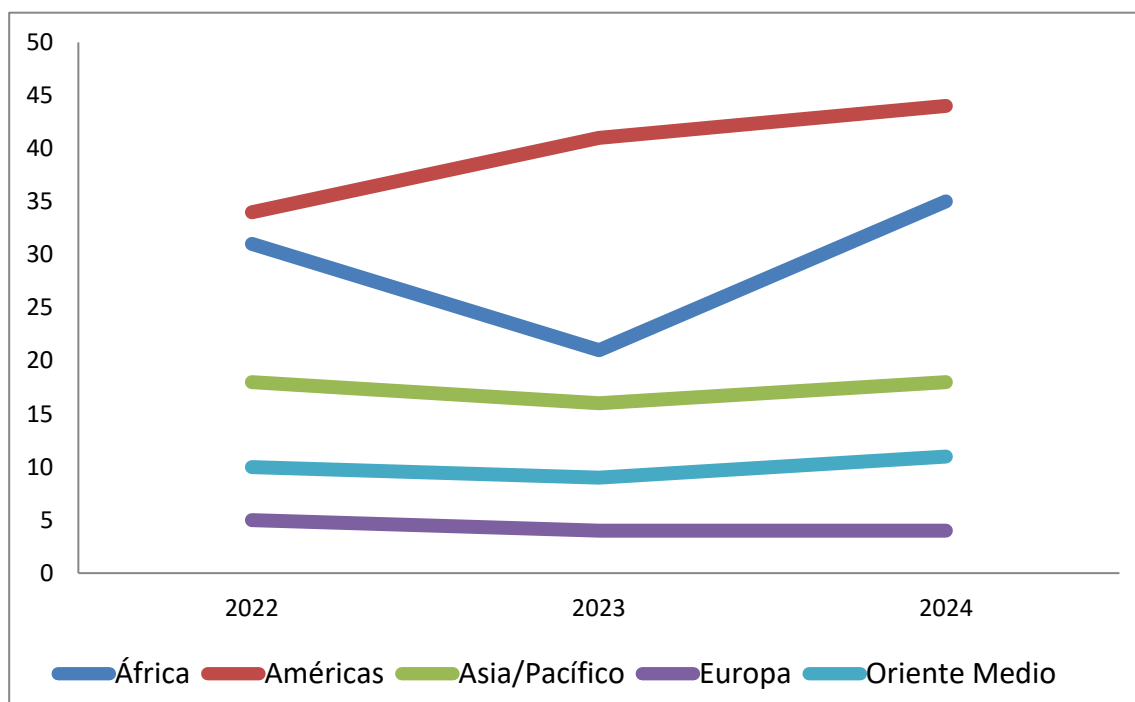
Gráfico 3 – Porcentaje promedio de gastos de apoyo anuales en 2016-2024



Alcance del Programa

5. Durante el trienio 2022-2024, la CDI desarrolló una cartera de proyectos financiados principalmente por Gobiernos o proveedores de servicios que han contribuido considerablemente a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medioambiente en todo el mundo. Se prestó asistencia a más de 112 Estados y nueve organizaciones mediante la ejecución de un promedio de 100 proyectos anuales de apoyo a la implementación, además de la puesta en marcha de 119 iPacks en ese trienio.

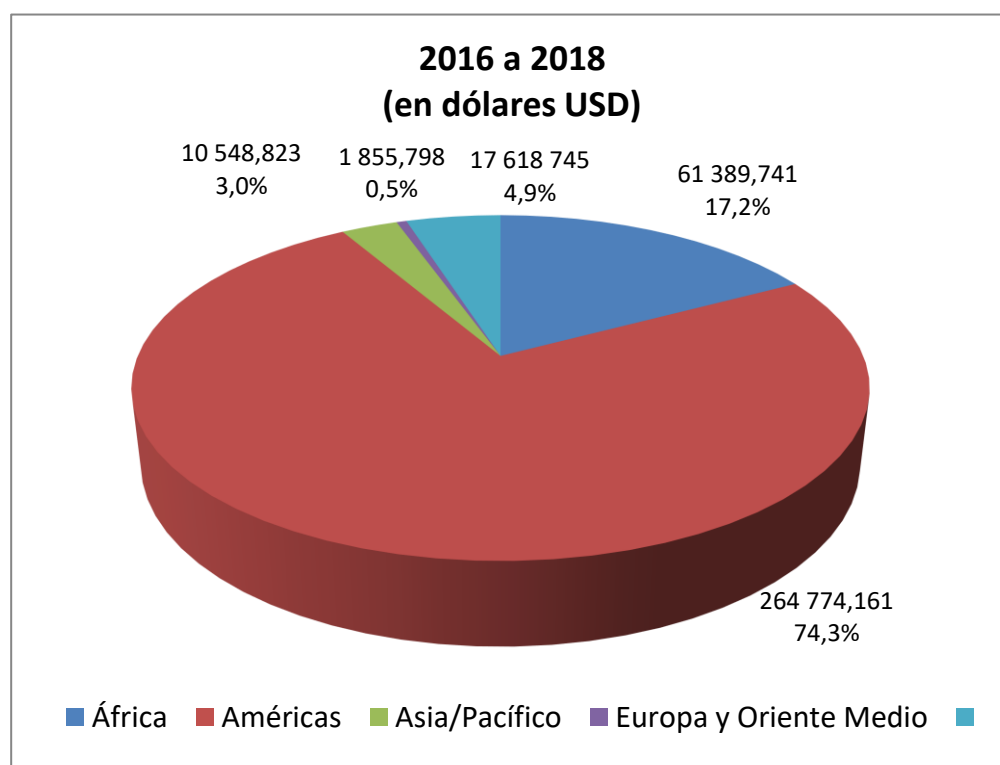
Gráfico 4 – Cantidad de proyectos y cantidad de Estados por región*

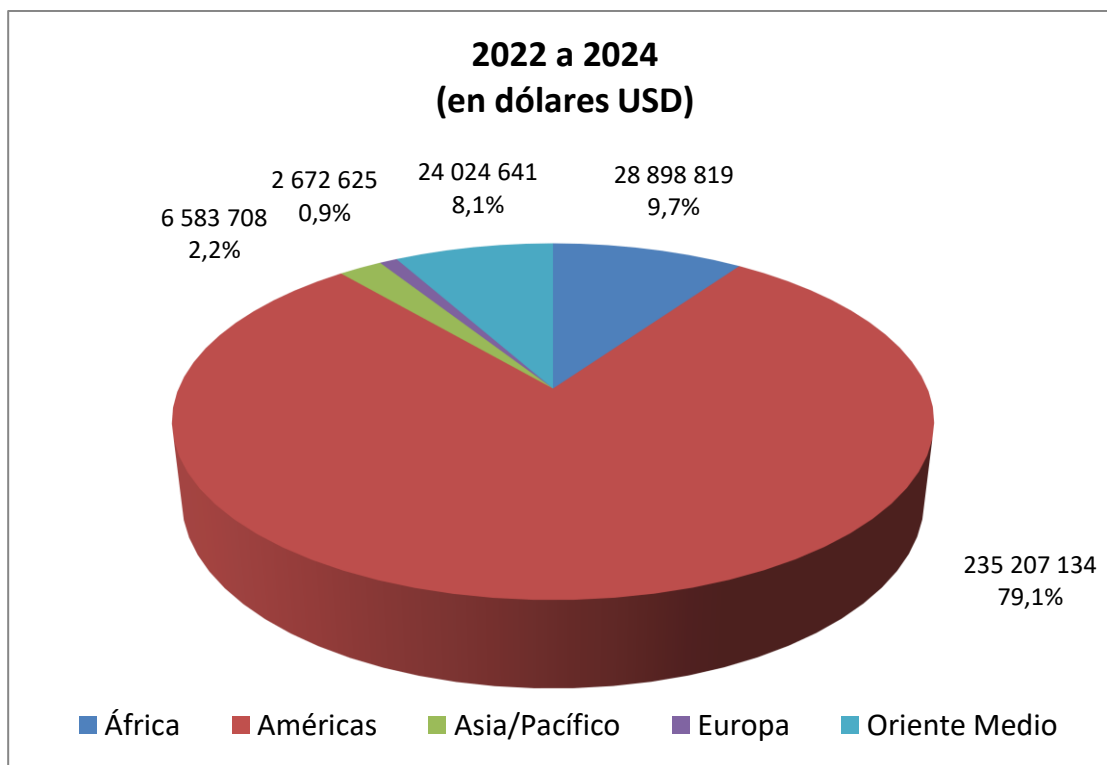
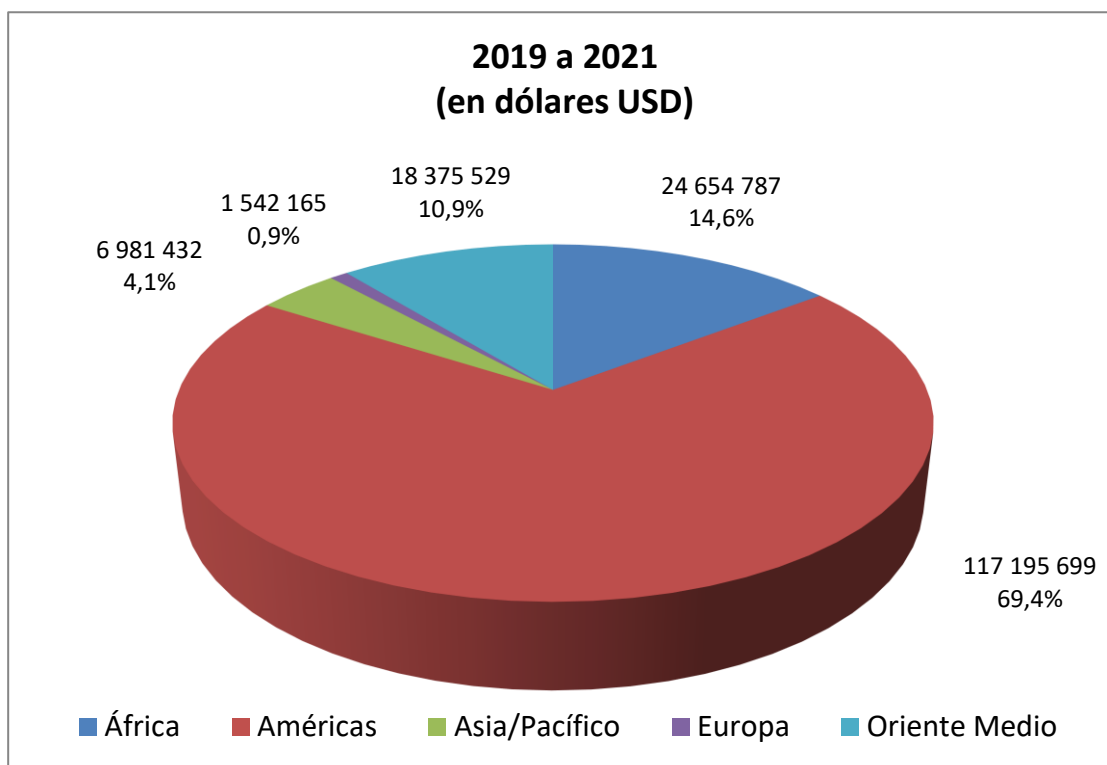


***No incluye los iPacks**

Programa ejecutado por región

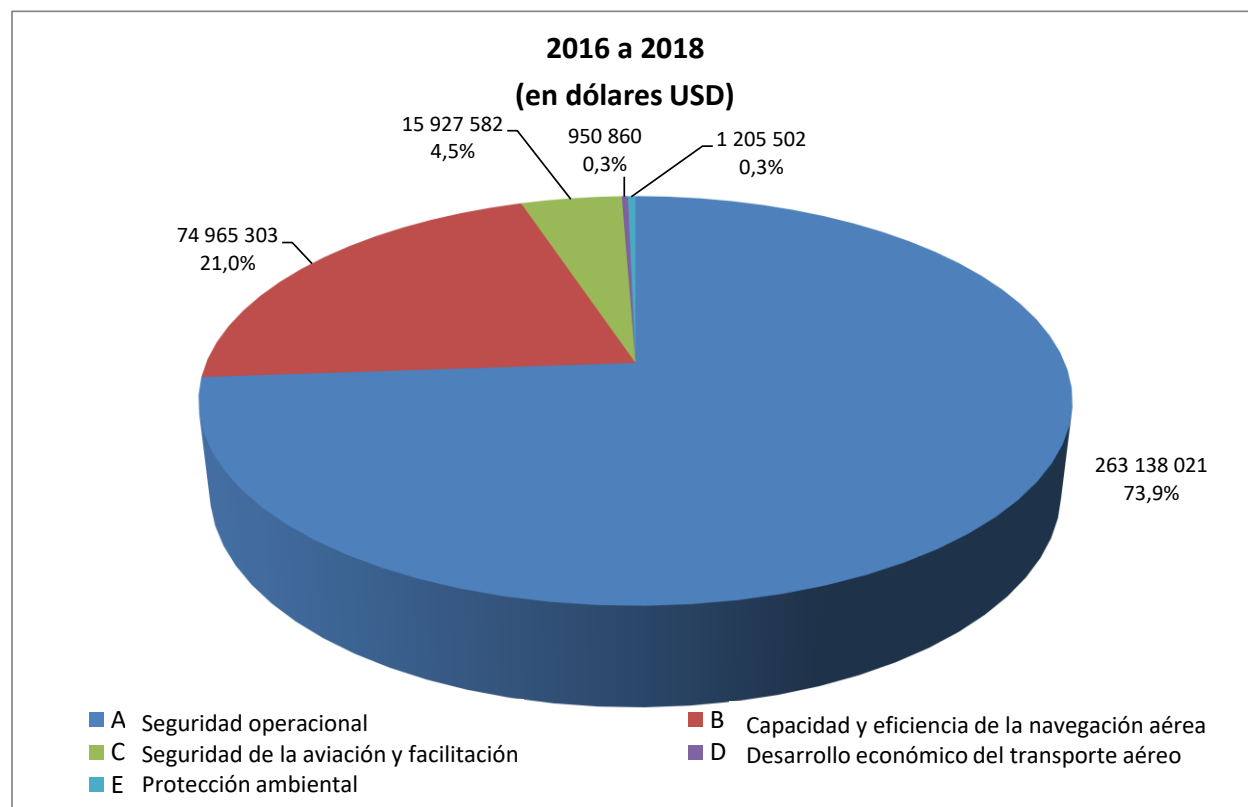
6. El total ejecutado del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación por región geográfica se ilustra en el gráfico 5. La región de África representó el 9,7 % del total ejecutado del Programa en el período 2022-2024, en comparación con el 14,6 % y el 17,2 % correspondientes a los trienios 2019-2021 y 2016-2018, con un incremento del volumen del 17,2 % en el trienio en curso con respecto al anterior. La región Asia/Pacífico representó el 2,2 % del total ejecutado del Programa, con un promedio del 4,1 % en el período 2019-2021 y del 3,0 % en 2016-2018, y registró una disminución del 5,7 % en el volumen del Programa con respecto al último trienio. Se experimentó un incremento del 100,7 % en el volumen del Programa durante el último trienio en la región de las Américas, donde se sigue ejecutando la mayor parte del Programa, con un valor del 79,1 %, en comparación con el 69,4 % y el 74,3 % de los dos trienios anteriores. Las regiones de Europa y Oriente Medio representaron el 0,9 % y el 8,1 %, respectivamente, de la ejecución total del Programa en el período 2022-2024, frente al 0,9 % y el 10,9 % del trienio anterior, lo que supone un aumento del 73,3 % y el 30,7 %, respectivamente. La cantidad y el tipo de solicitudes, así como la dotación de fondos aportados por los Estados, influyeron sobre las variaciones en el porcentaje de distribución geográfica.

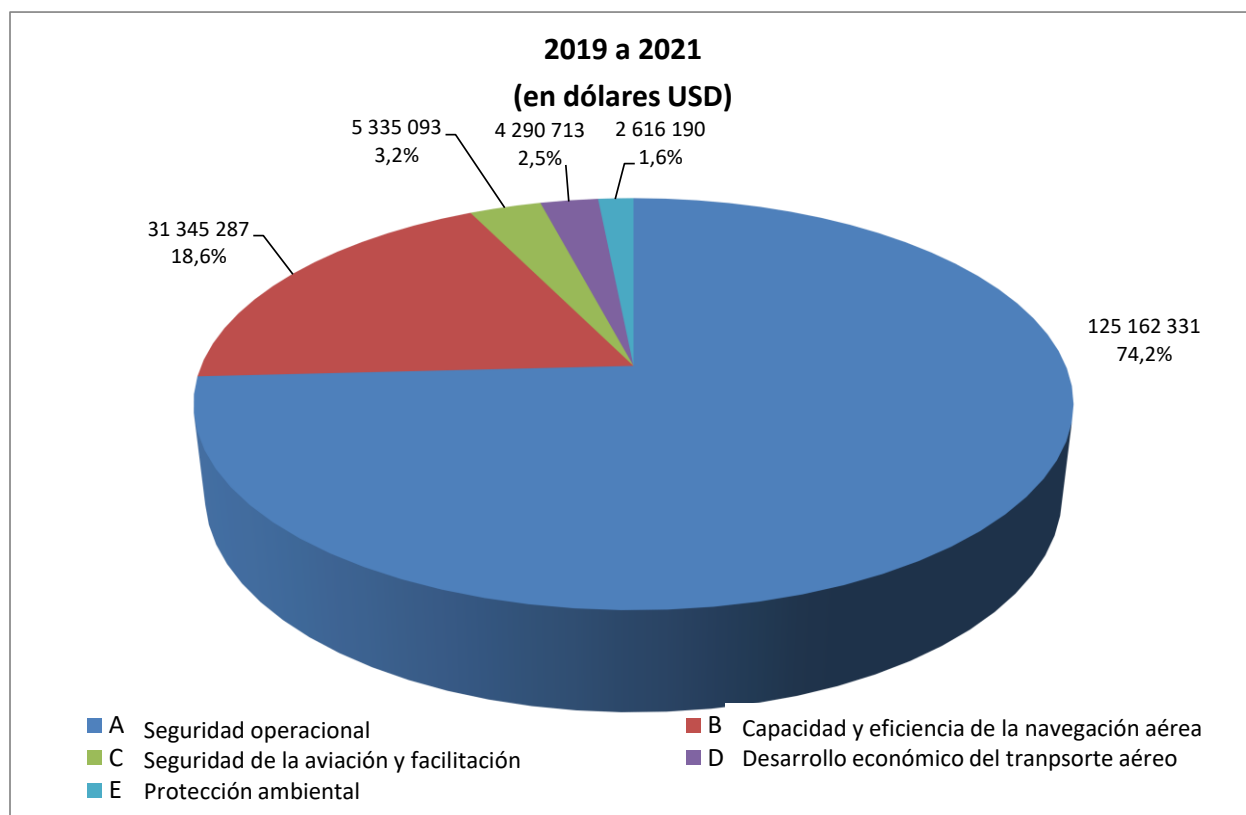
Gráfico 5 – Programa ejecutado por región

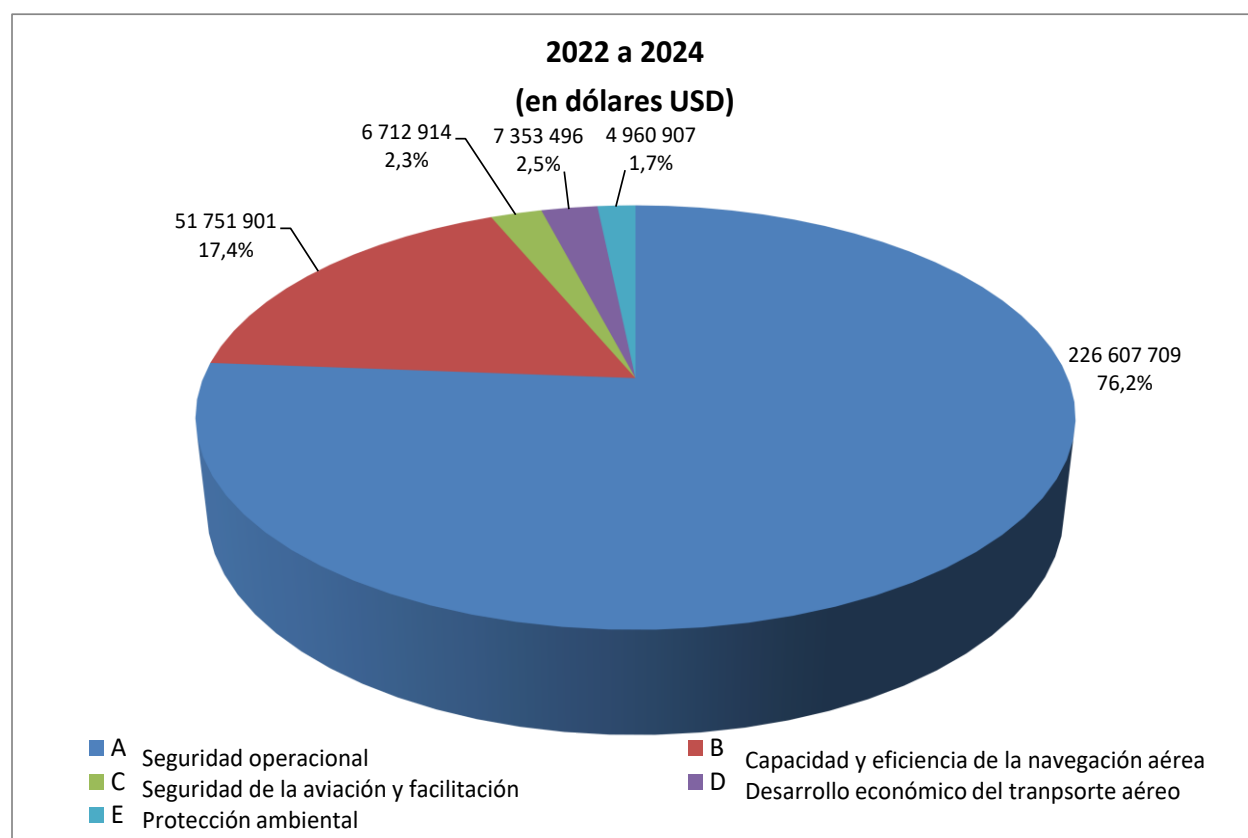


Programa ejecutado por objetivo estratégico

7. La distribución del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación 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 2016-2018, 2019-2021 y 2022-2024 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

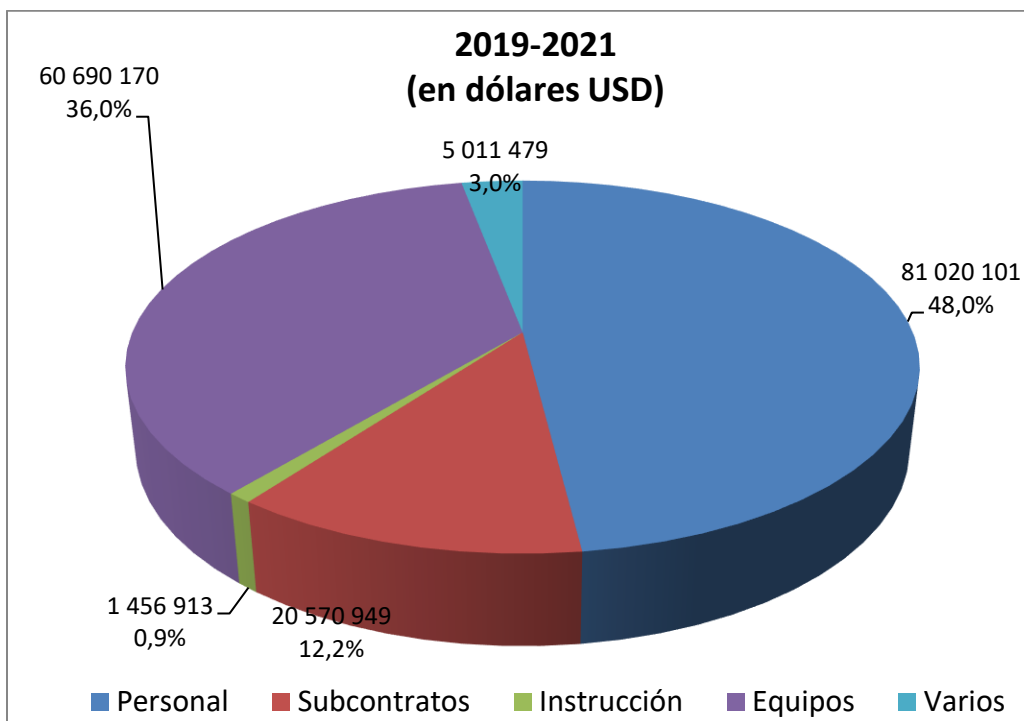
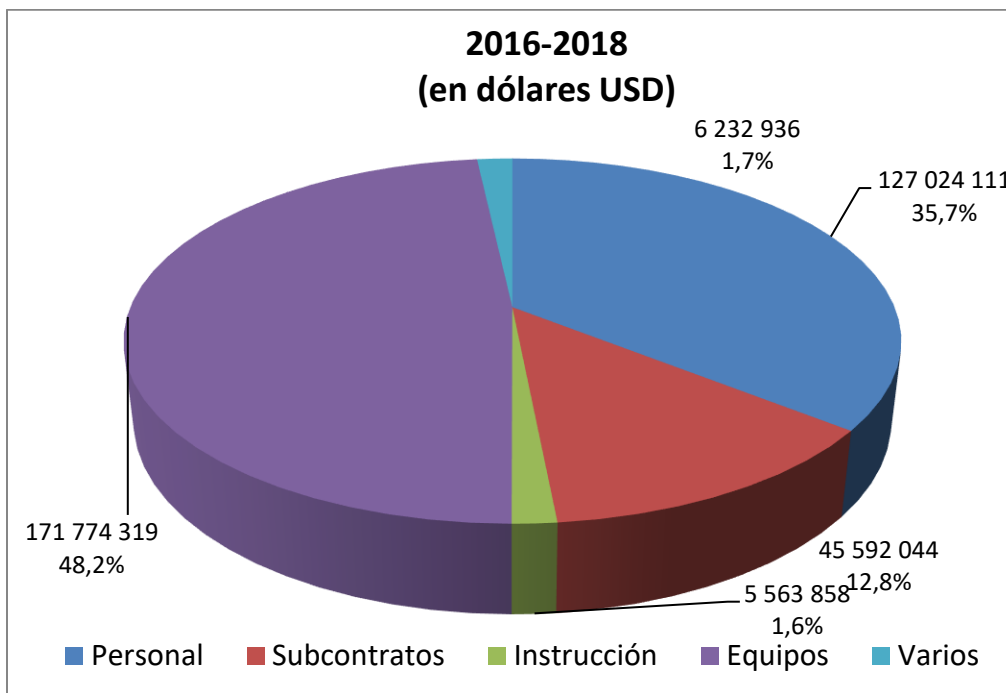




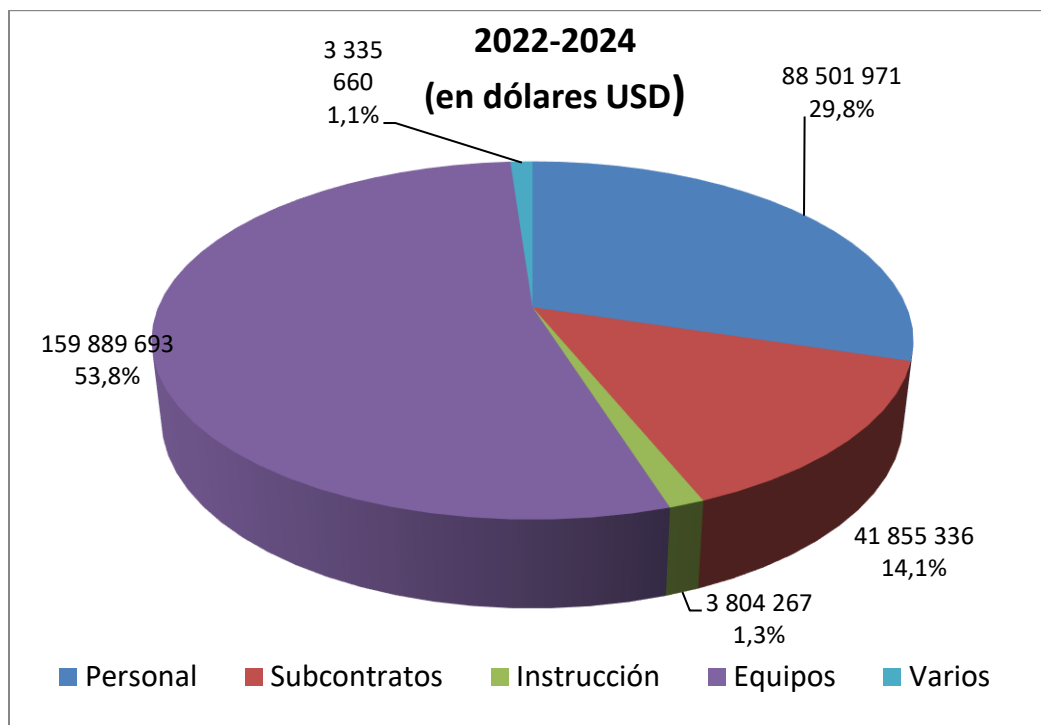
Programa ejecutado por componente

8. Como proporción del Programa total, el componente “adquisiciones”, que comprende equipos y subcontrataciones, sigue representando el mayor volumen de actividad, con un valor de 67,9 % combinado en el período 2022-2024, y registró un importante incremento del 148,3 % en la ejecución en el último trienio. El componente “personal”, que representa un 29,8 % del total del Programa, también experimentó un incremento del 9,2 %, mientras que el componente “instrucción”, con un 1,3 %, incrementó su volumen en un 161,1 % durante el mismo período.

Gráfico 7 – Programa ejecutado por componente



A-13



9. Entre los principales resultados esperados del período 2022-2024, respecto de los trienios 2019-2021 y 2016-2018, respectivamente, cabe señalar:

- a) el despliegue de 1 036 especialistas internacionales de misiones, que llevaron a cabo misiones de asesoramiento o se desempeñaron como instructoras/instructores o personal ejecutivo, respecto de 1 181 y 1 061 de los trienios anteriores;
- b) la contratación de 2 099 especialistas nacionales para las administraciones de aviación civil, respecto de 1 709 y 2 566 de los periodos anteriores;
- c) la provisión de instrucción en el país a 11 193 integrantes del personal de aviación civil mediante cursos de instrucción y seminarios teóricos y prácticos nacionales y regionales, en comparación con 21 119 y 17 714 que recibieron instrucción en los trienios precedentes;
- d) la provisión de instrucción por proveedores de equipos a 1 914 integrantes del personal nacional en el marco de contratos de adquisición, en comparación con 2 253 y 1 881 de los periodos previos;
- e) la concesión de becas en la esfera de la aviación a diversos institutos de instrucción para 2 748 integrantes 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 1 694 y 2 419 integrantes que recibieron becas en los trienios anteriores; y

- f) la adquisición de un gran volumen de equipos y servicios de aviación civil por un total de 201,8 millones de USD, respecto de los 92,2 millones de USD y 217,3 millones de USD previos.

Tabla 3 – Resultados esperados del Programa por componente

PROGRAMA DE DESARROLLO DE CAPACIDAD E IMPLEMENTACIÓN						
	2022	2023	2024	TOTAL (2022-2024)	TOTAL (2019-2021)	TOTAL (2016-2018)
Especialistas de misiones internacionales	522	514	522	1 036	1 181	1 061
Especialistas nacionales	698	750	651	2 099	1 709	2 566
Nacionales instruidos/as localmente	3 945	1 329	5 919	11 193	21 119	17 714
Nacionales instruidos/as por proveedor	678	458	778	1 914	2 253	1 881
Becas otorgadas	810	1 063	875	2 748	1 694	2 419
Equipos y servicios	53,1 millones USD	76,5 millones USD	72,2 millones USD	201,8 millones USD	92,2 millones USD	217,3 millones USD

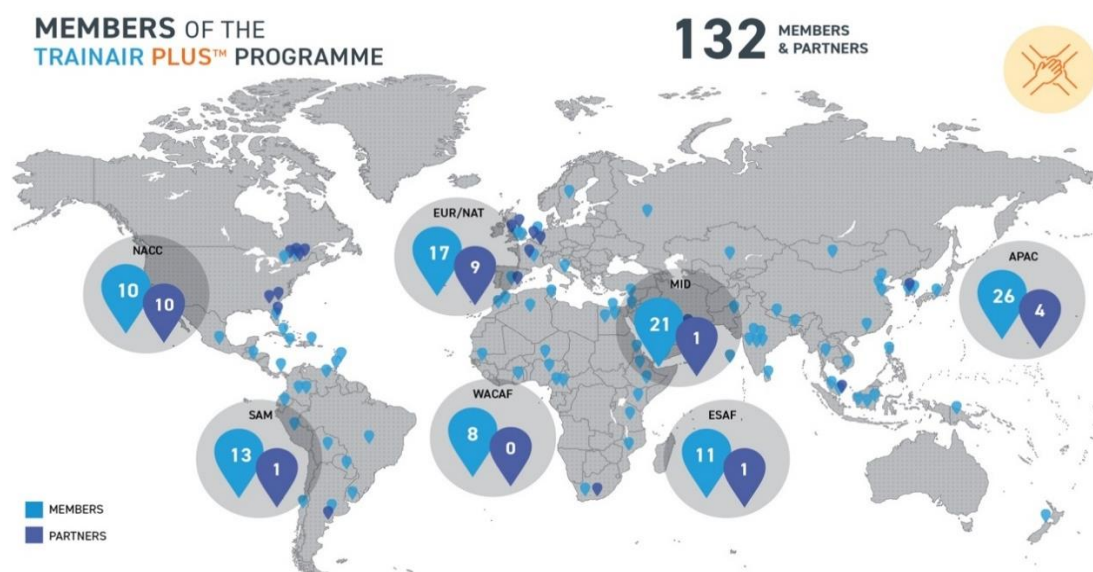
10. En los informes anuales del Consejo a la Asamblea se proporcionan detalles sobre los resultados anuales del desempeño operacional por componente.

INSTRUCCIÓN MUNDIAL EN AVIACIÓN

Miembros del Programa TRAINAIR PLUS

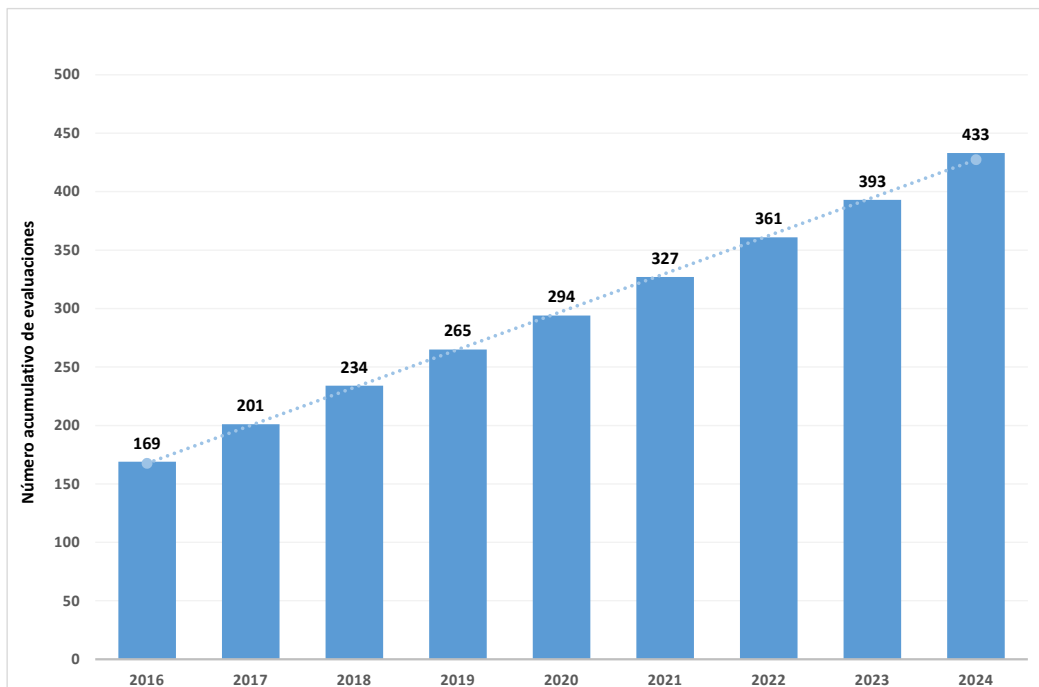
1. En el trienio, bajo la dirección de la CDI, la instrucción mundial en aviación (GAT) amplió significativamente su red del Programa TRAINAIR PLUS (TPP) a 106 miembros y 26 asociados a finales de 2024 en 82 Estados miembros. Se ha establecido una nueva categoría para reconocer la experiencia de los centros de instrucción especializados en la formación en aeródromos, es decir, aeropuertos-miembros del TPP, en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) asociado al TPP.

Gráfico 1 - Membresía del TPP

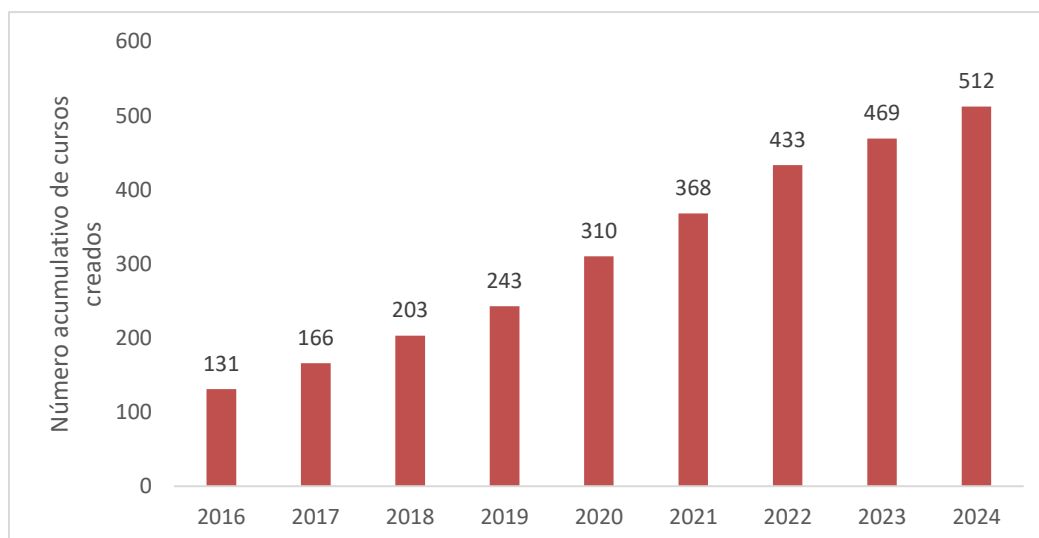


Evaluaciones de la instrucción

2. Desde 2016, GAT ha llevado a cabo 433 evaluaciones de organizaciones de instrucción, inicialmente para validar su admisibilidad como miembros del TPP y, posteriormente, para garantizar el cumplimiento constante de los requisitos de membresía. Actualmente, se evalúan cada año un promedio de 35 organizaciones de instrucción para analizar y determinar la capacidad de los miembros del TPP para diseñar e impartir conjuntos de material didáctico armonizados con la OACI.

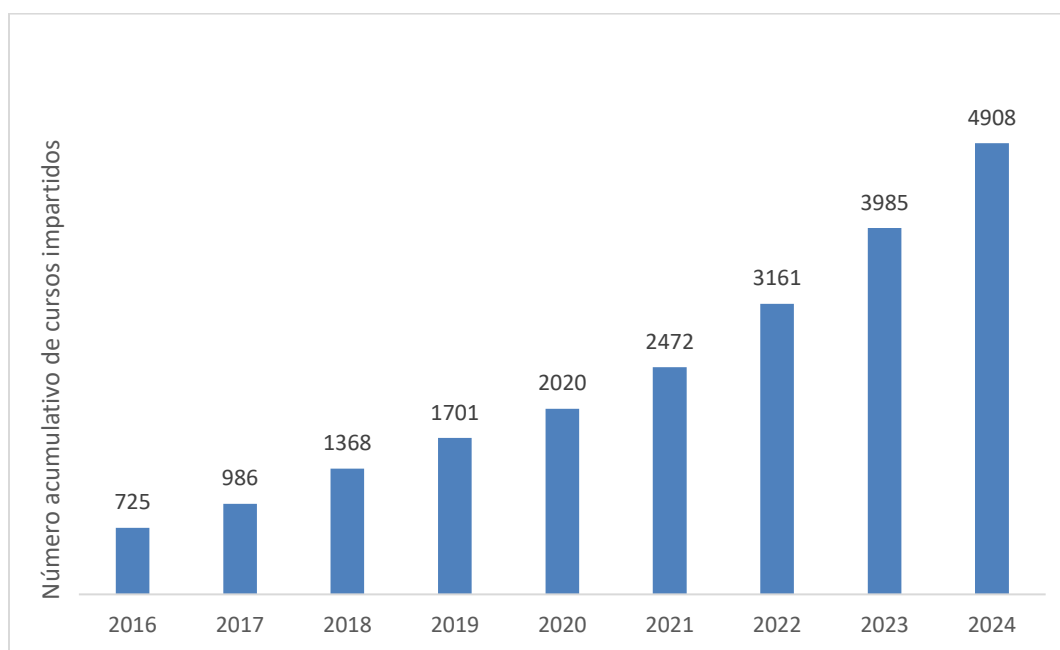
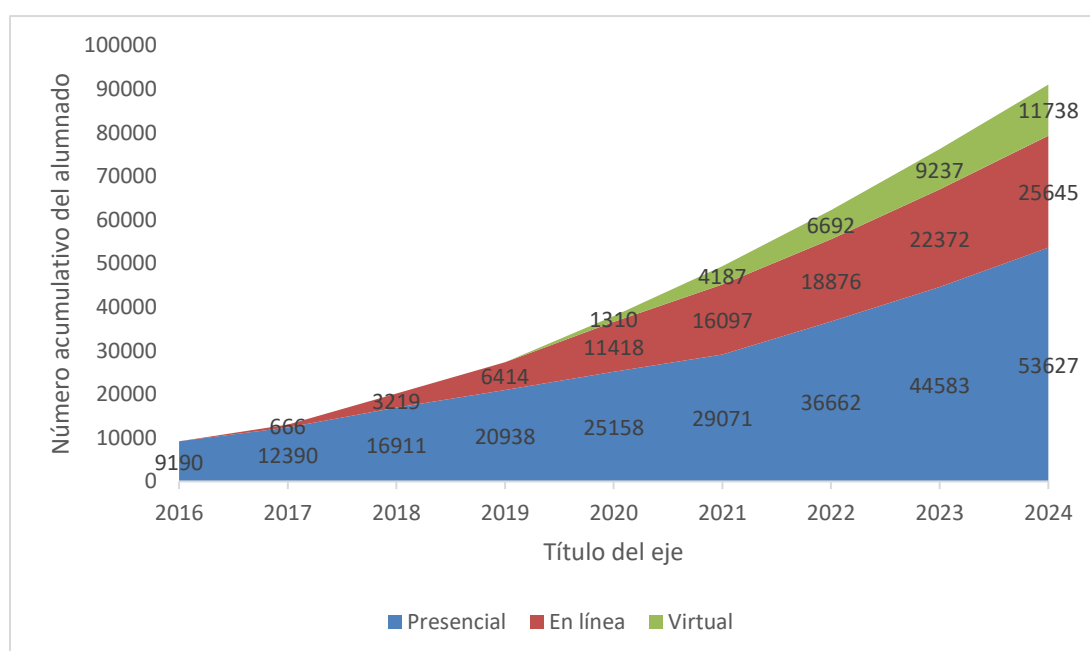
Gráfico 2 – Evaluaciones acumulativas de los miembros del TPP***Preparación de programas de instrucción***

3. La implementación de cursos de instrucción por competencias contribuye a reforzar que los recursos humanos de los Estados miembros desarrollen capacidades en todos los objetivos estratégicos de la OACI. Las direcciones y las oficinas regionales de la OACI, los miembros del TPP, la industria y las instituciones académicas han venido trabajando con la GAT para diseñar cursos nuevos o para que la OACI revise y reconozca los existentes. Entre 2016 y 2024, se elaboraron y tradujeron a uno o más de los idiomas oficiales de la OACI un total de 512 conjuntos de material didáctico normalizado por la OACI.

Gráfico 3 – Preparación de programas de instrucción de la OACI

Impartición de la instrucción y cifras de alumnado

4. El catálogo de la OACI ofrece más de 500 cursos, con más de 50 en modalidad autodidacta. Desde 2016, se han impartido un total de 4 908 cursos reconocidos por la OACI en todo el mundo, con un total de 91 010 asistentes, como se muestra en los gráficos 4 y 5 a continuación.

Gráfico 4 - Impartición de la instrucción**Gráfico 5 – Cifras de alumnado**

Becas de estudio y de ampliación de estudios

5. Entre 2016 y 2024, se concedieron un total de 6 861 becas a través del Programa de becas de instrucción en el marco de proyectos de la CDI, incluido el Programa de Instrucción para Países en Desarrollo respaldado por Estados donantes, entre ellos España, India, Indonesia, México, Panamá, Qatar, República de Corea, Singapur, Tailandia, Türkiye y Uruguay.

6. En el trienio 2019-2021, GAT completó su primer proyecto de instrucción en movilización de recursos destinado a altos cargos y mandos medios de las autoridades de aviación civil, financiado por el Fondo de Asistencia para la Cooperación Sur-Sur (SSCAF) de China con una contribución de 2,0 millones de USD. A través de esta iniciativa, 865 participantes de 124 Estados y seis organizaciones regionales recibieron becas completas para asistir a 38 sesiones de instrucción celebradas en todo el mundo. Además, durante el período 2021-2023, se concedieron un total de 1 402 becas completas a participantes de 124 Estados Miembros para asistir al Curso de Instrucción sobre el Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP), financiado por el Fondo de Desarrollo Mundial y para la Cooperación Sur-Sur de China (GDSSCF).

Tabla 1 – Número de becas otorgadas

Año/Período	Becas otorgadas
2016 – 2018	2 419
2019 – 2021	1 694
2022 – 2024	2 748
Total	6 861

Instrucción en seguridad de la aviación

7. La creación de capacidad en seguridad de la aviación, coordinada en la OACI en el marco del Programa de Apoyo a la Implementación y Desarrollo - Seguridad de la Aviación (ISD-SEC), de la Dirección de Transporte Aéreo, proporciona asistencia e instrucción específicas, mediante un proceso de evaluación de necesidades, para atender las deficiencias de seguridad de la aviación detectadas y ayudar a los Estados a poner en práctica los requisitos del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación*. Las actividades de asistencia respaldan los objetivos de la segunda edición del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP) (Doc 10118) adoptado por el Consejo de la OACI en su 232º período de sesiones, el 10 de junio de 2024.

8. De 2016 a 2018, ISD-SEC llevó a cabo un total de 110 actividades de instrucción en seguridad de la aviación patrocinadas por la OACI, con cursos, talleres y sesiones de certificación de personal instructor, a través de la red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC), que beneficiaron a 1 566 especialistas en seguridad de la aviación de 120 Estados miembros. De 2019 a 2021, en respuesta a las restricciones de la pandemia de COVID-19, se recurrió a métodos de formación tanto virtuales como presenciales, y se organizaron 82 actividades de instrucción, con un total de 1 093 participantes de 100 Estados miembros. De 2022 a 2024, se siguió ofreciendo formación auspiciada por la OACI a través de ambas modalidades, con 108 actividades que beneficiaron a 1 629 especialistas en seguridad de la aviación de 110 Estados miembros.

Tabla 2 – Cursos y alumnado de la instrucción en seguridad de la aviación

Año/Período	Número de cursos	Número de alumnados
2016-2018	110	1 566
2019-2021	82	1 093
2022-2024	108	1 629
Total	300	4 288

ACTIVIDADES DE MOVILIZACIÓN DE RECURSOS

Personal proporcionado gratuitamente por donante y objetivo estratégico

1. Como se muestra en las tablas 1 a 3 más abajo, entre 2019 y 2021, el total de las contribuciones del personal proporcionado gratuitamente a la OACI disminuyó a un equivalente de 24,2 millones de CAD, debido a las limitaciones temporales impuestas por los Estados Miembros, posiblemente causadas por la pandemia de COVID-19. Las contribuciones se recuperaron en el período 2022-2024, alcanzando los 31,4 millones de CAD, lo que indica compromisos renovados y una mayor involucración. China siguió siendo el principal contribuyente, con un aumento de su apoyo de 6,0 millones a 6,4 millones de CAD. Las contribuciones de Estados Unidos en personal proporcionado gratuitamente aumentaron a 5,7 millones de CAD en 2022-2024, mientras que Francia mantuvo un apoyo constante de aproximadamente 2,8 millones de CAD en ambos períodos.

2. Con respecto a los efectos de las contribuciones en el logro de los objetivos estratégicos de la OACI, el apoyo a la capacidad y eficiencia de la navegación aérea mediante personal proporcionado gratuitamente aumentó de 8,1 millones a 11,1 millones de CAD, estimulado por las actividades mundiales de modernización. La financiación vinculada con el objetivo de seguridad operacional aumentó a 11,4 millones de CAD en 2022-2024, lo que indica la constante prioridad asignada a esta área. Sin embargo, las contribuciones a seguridad de la aviación y facilitación disminuyeron de 2,2 millones a 1,6 millones de CAD, lo que sugiere una reasignación de recursos hacia otras prioridades emergentes. Por primera vez, se registraron contribuciones en el marco de la protección del medioambiente y el nuevo objetivo de transformación (1,4 millones y 0,4 millones de CAD, respectivamente), lo que subraya el creciente énfasis de la OACI en la sostenibilidad ambiental y la innovación. En el período 2022-2024 hubo además una mayor participación de los Estados miembros más pequeños y de las entidades no estatales, lo que propició la diversificación del personal proporcionado gratuitamente y fortaleció el compromiso regional.

Tabla 1 – Personal proporcionado gratuitamente (2022-2024)

(en miles de dólares canadienses)								
	Seguridad operacional	Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	Seguridad y facilitación	Desarrollo económico del transporte aéreo	Protección ambiental	Estrategias de apoyo	Objetivo de transformación	Total
Personal proporcionado gratuitamente ⁽¹⁾								
China	793	3 922	8			1 725		6 448
Estados Unidos	3 365	1 846				507		5 718
Brasil	1 465	593		368	388	359	363	3 536
Francia	783	1 436			258	334		2 811
Arabia Saudí	849	348	633			102		1 932
Singapur	316	864			705			1 885
Türkiye						928		928
Ghana	27	836						863
Corea						731		731
Namibia	168	507						675
Estados - Otros	2 180	678	932			605		4 395
Entidades no estatales - Otros	1 434	79						1 513
Sub-total otros (2)	3 614	757	932			605		5 908
Sub-total personal proporcionado gratuitamente								
	11 380	11 109	1 573	368	1 351	5 291	363	31 435

(1) Diez principales contribuciones

(2) Incluye las contribuciones del sector privado, organizaciones internacionales, ONG, etc.

Tabla 2 – Personal proporcionado gratuitamente de 2019 a 2021**(en miles de dólares canadienses)**

	Seguridad operacional	Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	Seguridad de la aviación y facilitación	Desarrollo económico del transporte aéreo	Estrategias de apoyo	Total
Personal proporcionado gratuitamente ⁽¹⁾						
China	1 938	1 336	0	339	2 400	6 013
Francia	1 223	698	838	0	0	2 759
Estados Unidos	1 281	862	0	0	457	2 600
Singapur	1 104	1 054	0	0	402	2 560
Türkiye	247	758	0	374	0	1 379
Brasil	532	327	0	349	0	1 208
República de Corea	0	362	0	0	663	1 025
Japón	0	504	508	0	0	1 012
Arabia Saudí	71	116	264	0	40	491
República Dominicana	460	0	0	0	0	460
<i>Estados - Otros</i>	0	0	0	0	0	
<i>Entidades no estatales - Otros ⁽²⁾</i>	766	1 525	594	0	248	3 133
Sub-total otros	928	578	0	18	0	1 524
Sub-total personal proporcionado gratuitamente	1 694	2 103	594	18	248	4 657
	8 550	8 120	2 204	1 080	4 210	24 164

(1) Diez contribuciones principales

(2) Incluye contribuciones del sector privado, organizaciones internacionales, ONG, etc.

Tabla 3 - Personal proporcionado gratuitamente de 2016 a 2018

(en miles de dólares canadienses)

	Seguridad operacional	Capacidad y eficiencia de la navegación aérea	Seguridad de la aviación y facilitación	Desarrollo económico del transporte aéreo	Protección ambiental	Estrategias de apoyo	Otros	Total
Personal proporcionado gratuitamente ⁽¹⁾								
China	3 303	1 720	909	1 799	324	1 905	1	9 961
Francia	1 371	512	884	10	17	0	0	2 794
Singapur	1 005	1 003	164	28	60	526	0	2 786
Türkiye	972	801	88	299	35	5	8	2 208
Corea	409	223	217	4	6	10	554	1 423
Malasia	651	94	64	12	27	3	0	851
Nigeria	240	60	360	5	34	0	7	706
Estados Unidos	246	178	28	0	84	0	0	536
Países Bajos	419	0	50	0	0	1	0	470
Reino Unido	371	45	39	0	0	0	0	455
Otros	2 790	1 606	4 101	86	536	735	106	9 960
Sub-total personal proporcionado gratuitamente	11 777	6 242	6 904	2 243	1 123	3 185	676	32 150

(1) Diez contribuciones principales

Aportaciones a los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI por donante

3. Como se ilustra en la tabla 4 a continuación, de 2016 a 2024 las contribuciones voluntarias totales ascendieron a 122,3 millones de CAD. Los Estados Unidos y China, que representan las principales fuentes de financiación de los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI aportaron 22,8 millones de CAD y 17,8 millones de CAD, respectivamente, lo que en total representa aproximadamente un tercio del total de las contribuciones durante esos trienios. La Comisión Europea aportó 16,4 millones de CAD, la República de Corea 5,9 millones de CAD y el Reino Unido 5,5 millones de CAD, que constituyen las siguientes fuentes de financiación más importantes. Arabia Saudita proporcionó un total de 4,1 millones CAD en los tres trienios y su nivel de apoyo fue constante. Además de los principales asociados, las contribuciones proceden de una amplia gama de Estados miembros, partes interesadas de la industria y organismos especializados de las Naciones Unidas. Esta ampliación de la base de donantes pone de manifiesto la efectividad de la labor de divulgación de la Secretaría de la OACI, que ha contribuido a diversificar más la financiación, al tiempo que fortalece la participación mundial en los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI.

4. Para el período 2022-2024, las contribuciones totales de todos los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI ascendieron a 50,5 millones de CAD, lo que representa un aumento del 49 % con respecto al trienio anterior (26,1 millones de CAD) y un aumento del 10 % con respecto al trienio 2016-2018 (45,6 millones de CAD). Durante 2022-2024, los Estados contribuyeron 43,7 millones de CAD (87 %), mientras que otras fuentes aportaron 6,7 millones de CAD (13 %). Los principales contribuyentes a los fondos de contribuciones voluntarias durante el trienio 2022-2024 fueron Francia (11,4 millones de CAD), Estados Unidos (9,8 millones de CAD), la Comisión Europea (4,6 millones de CAD), China (4,0 millones de CAD) y el Reino Unido (4,3 millones de CAD).

Tabla 4 – Contribuciones voluntarias recibidas entre 2016 y 2024

(en dólares canadienses)

Fuentes de financiación	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total
ABIS	0	0	1 000	1 000
ACI	132 976	0	14 800	147 776
ACNUDH	0	29 767	0	29 767
Aeropuerto internacional de Incheon	0	0	17 000	17 000
AESA	20 865	0	0	20 865
Airbus	235 909	82 341	84 334	402 584
Albania	0	17 103	0	17 103
Alemania	197 977	133	0	198 110
Angola	36 878	0	0	36 878
Antigua y Barbuda	2 538	0	0	2 538
Arabia Saudita	1 352 355	1 408 961	1 374 296	4 135 612
Argentina	0	658	1 000	1 658
Aruba	7 530	0	0	7 530
ASECNA	11 749	9 608	1 000	22 357
ATNS	19 603	0	0	19 603
Australia	56 277	1 654	908 700	966 631
Austria	0	0	102 146	102 146
Aviation Working Group	124 320	0	0	124 320
Bahamas	7 372	0	0	7 372
Bahrein	0	790	0	790
Bangladesh	0	0	16 178	16 178
Belarús	0	1 276	0	1.276
Bélgica	20 025	0	0	20 025
Belice	0	0	14 591	14 591
Benin	33 940	0	13 204	47 144
Bhután	3 177	0	0	3 177
Boeing	269 464	813 060	805 043	1 887 567
Bolivia	16 487	0	0	16 487
Bombardier	3 642	0	0	3 642
Botswana	55 486	6 582	0	62 068
Brasil	9 579	50 540	6 523	66 642
Burkina Faso	19 436	0	0	19 436
Burundi	21 265	0	0	21 265
Cabo Verde	0	35 400	0	35 400
Fuentes de financiación	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total
CAE	0	14 414	0	14 414
Camboya	5 046	0	0	5 046
Camerún	10 164	0	0	10 164
Canadá	3 424 209	120 262	203 834	3 748 305
CEEAC/CEMAC PASTA	1 298 750	0	0	1 298 750

Chad	10 112	0	0	10 112
Chile	109 991	36 126	67 954	214 071
China	7 302 625	6 443 871	4 028 660	17 775 156
CNUCT	0	265 999	0	265 999
COCESNA	2 856	0	0	2 856
Colombia	4 812	52 511	22 027	79 350
Comisión Europea	9 566 755	2 219 995	4 624 870	16 411 621
Comoras	10 112	0	0	10 112
Congo	33 528	0	0	33 528
Côte d'Ivoire	15 547	0	1 985	17 532
Cuba	1 788	0	0	1 788
Dinamarca	19 868	0	7 733	27 601
EAC-CASSOA	0	0	29 926	29 926
Ecuador	19 248	602	0	19 850
Egipto	20 298	0	0	20 298
El Salvador	5 627	0	0	5 627
Emiratos Árabes Unidos	120 606	35 916	379 384	535 905
Eslovenia	0	4 665	0	4 665
Estados Unidos	6 160 219	6 888 857	9 757 942	22 807 018
Eswatini	0	4 172	0	4 172
Eurocontrol	0	0	10 966	10 966
FAA	6 607	0	0	6 607
Federación de Rusia	489 297	319 631	481 680	1 290 608
Fiji	2 457	0	11 554	14 011
Filipinas	11 310	6 140	0	17 450
Finlandia	0	8 450	0	8 450
Francia	77 032	507 712	11 441 218	12 025 962
Frontex	0	0	5 154	5 154
Gabón	10 112	0	0	10 112
Gambia	10 344	0	0	10 344
GAP	5 961	0	0	5 961
Ghana	0	16 686	0	16 686
Granada	11 248	0	0	11 248
Grecia	0	0	2 843	2 843
Guatemala	1 496	0	0	1 496
Guinea Ecuatorial	332 382	0	5 000	337 382
Guinea-Bissau	10 112	0	0	10 112
Fuentes de financiación	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total
Guyana	42 955	5 125	99 503	147 583
Hungría	0	0	508 245	508 245
IATA	109 346	66 350	0	175 696
IAWA	11 250	0	0	11 250
IDAC	5 348	0	0	5 348

India	6 890	22 405	10 115	39 410
Indonesia	334 589	265 716	718 413	1 318 719
Irán, Rep. Islámica del	24 033	0	0	24 033
Irlanda	0	400	0	400
Italia	339 683	160 191	0	499 874
Jamaica	2 906	2 265	13 330	18 501
Japón	404 391	769 313	1 807 934	2 981 638
Jeffrey Boolard	200	0	0	200
JID	8 031	0	0	8 031
Jordania	0	662	0	662
Kazajstán	0	3 542	0	3 542
Kenya	22 865	0	3 748	26 613
Kuwait	19 641	0	0	19 641
Líbano	0	853	0	853
Liberia	0	0	12 406	12 406
Luxemburgo	1 490	9 530	0	11 020
Macedonia del Norte	21 374	0	0	21 374
Madagascar	10 112	0	0	10 112
Malasia	337 634	304 421	385 935	1 027 990
Maldivas	16 780	0	0	16 780
Malí	10 112	0	0	10 112
Marruecos	0	919	4 469	5 388
Mauricio	66 232	40 816	0	107 048
Mauritania	10 112	0	0	10 112
México	904 671	1 368 994	1 571 043	3 844 708
Mongolia	4 944	17 977	0	22 921
Montenegro	0	0	10 216	10 216
Namibia	195 872	0	0	195 872
Nepal	1 601	7 971	0	9 572
Níger	42 650	0	0	42 650
Nigeria	315 592	0	322 714	638 306
NORDICAO	0	0	100 000	100 000
Nueva Zelandia	6 457	790	0	7 247
OLCT	0	0	742 319	742 319
OLCT y otros	0	264 006	109 842	373 848
Omán	405 679	0	43 830	449 509
OnCommunications Co Ltd	0	0	6 095	6 095
Otros	355 826	264 158	123 184	743 168
Países Bajos	719 630	0	1 104 721	1 824 351
Pakistán	3 811	7 768	0	11 579
Fuentes de financiación	2016-2018	2019-2021	2022-2024	Total
Panamá	16 970	0	0	16 970
Paraguay	67 621	34 788	0	102 409

Perú	1 471	332	0	1 803
PMA	0	0	70 913	70 913
PNUD	19 950	0	0	19 950
PNUD-Aviación Mundial	2 177 963	0	0	2 177 963
Portugal	0	22 691	19 386	42 077
Qatar	1 050 121	163 390	734 608	1 948 119
Reino Unido	140 830	992 424	4 357 166	5 490 420
República Centroafricana	10.112	0	0	10.112
República de Corea	2 154 758	1 463 658	2 313 642	5 932 058
República Democrática del Congo (Financiado por el Banco Mundial)	2 609 984	0	0	2 609 984
República Dominicana	78 151	20 474	99 982	198 607
República Unida de Tanzania	0	0	1 040	1 040
Rumanía	0	57 510	0	57 510
Rwanda	12 169	23 885	0	36 054
Saint Kitts y Nevis	9 082	0	0	9 082
Senegal	10 112	0	0	10 112
Serbia	0	5 368	0	5 368
Seychelles	53 621	3 979	0	57 600
Singapur	119 581	137 762	531 449	788 792
Sint Maarten	4 799	0	0	4 799
Sudáfrica	73 337	26 230	79 274	178 841
Suecia	30 356	0	0	30 356
Suiza	44 868	27 725	43 762	116 355
Surinam	0	7 730	0	7 730
Tailandia	34 492	78 750	58 182	171 424
Timor-Leste	4 934	0	0	4 934
Togo	27 336	0	0	27 336
Transferencia del proyecto ANB03701 (Fondo 5050) al VF ENV	0	24 131	0	24 131
Transferencia del proyecto RLA99901 para respaldo del taller iStar	0	7 408	0	7 408
Trinidad y Tabago	27 535	12 714	7 980	48 229
Túnez	0	931	640	1 571
Ucrania	0	2 552	0	2 552
Uganda	69 093	0	5 842	74 935
UIT	0	0	14 983	14 983
Universal Weather & Aviation	8 687	0	0	8 687
Universidad de Concordia	212 780	10 907	0	223 687
Venezuela	1 425	12 290	0	13 715
Vietnam	2 002	0	0	2 002
Zambia	40 971	0	27 973	68 944
Importe total	45 647 187	26 125 681	50 507 429	122 280 296

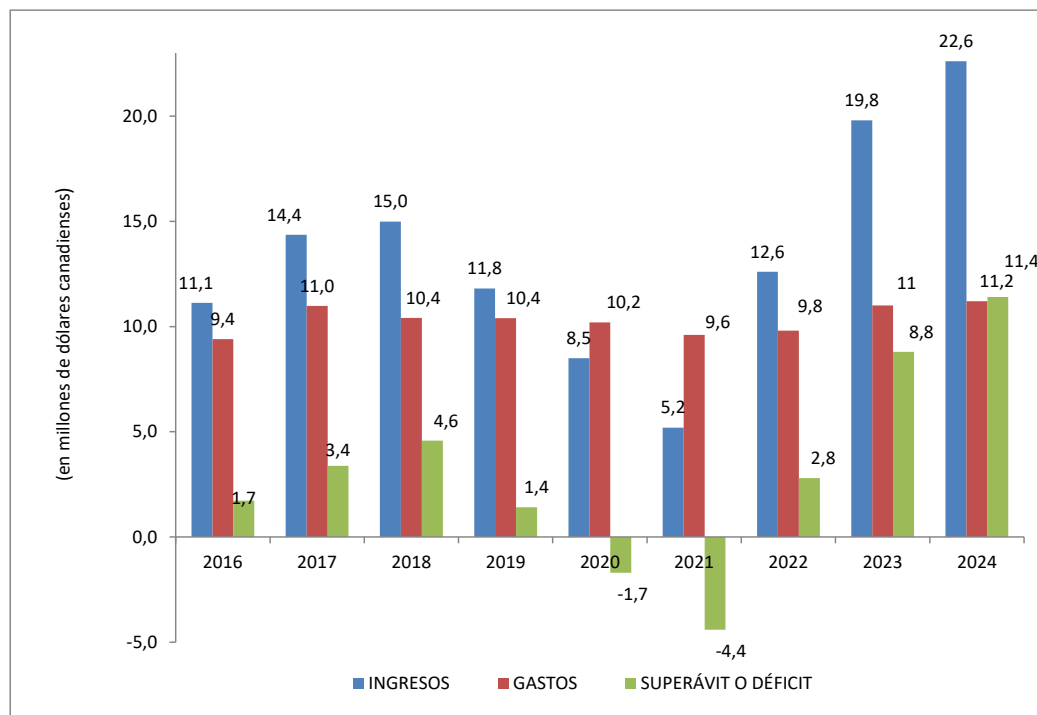
APÉNDICE B

INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO AOSC

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 Desarrollo de Capacidad e Implementación. El Fondo AOSC se utiliza para cubrir los gastos de la CDI, principalmente los costos de personal, así como los gastos con cargo al Programa Regular por los servicios prestados a la Dirección de CDI.

2. Teniendo en cuenta la recuperación constante tras la pandemia y que la ejecución al alza del Programa incide en el volumen de los gastos de apoyo recuperados de los proyectos, los resultados de las operaciones muestran que el saneamiento financiero del Fondo AOSC mejoró considerablemente en el trienio 2022-2024. Tras años consecutivos de déficit al final de los trienios anteriores, los ingresos superaron a los gastos en 2,8 millones de CAD, 8,8 millones de CAD y 11,4 millones de CAD en 2022, 2023 y 2024, respectivamente. La reserva acumulada del Fondo AOSC era de 22,7 millones de CAD a 31 de diciembre de 2024⁵.

Gráfico 1 – Ingresos y gastos del Fondo AOSC



⁵ El fondo acumulado del AOSC se compone de fondos excedentes de reserva que se emplean para cubrir los posibles déficits en las operaciones del Programa y pagar al personal las indemnizaciones por rescisión del nombramiento, en caso necesario.

3. Si bien los gastos de apoyo recuperados de los proyectos mediante las tasas administrativas han representado históricamente alrededor del 90 % de los ingresos del Fondo AOSC, la proporción de la distribución de los ingresos del Fondo AOSC en un año determinado entre sus diversas fuentes de ingresos puede verse afectada por muchos factores, como las fluctuaciones de los tipos de cambio, los saldos de efectivo y los tipos de interés vigentes. Como se muestra en el gráfico 2, la fortaleza comparativa del dólar estadounidense, moneda en que obtiene los ingresos el AOSC, así como los ingresos de otras fuentes, como los intereses por inversiones, las rebajas en viajes y otros ingresos varios, han contribuido, en una medida cada vez mayor, a los resultados del Fondo AOSC durante los últimos trienios. Como proporción de los ingresos totales de AOSC presentados en el gráfico 3, las otras fuentes de ingresos han aumentado constantemente desde un mínimo del 35,7% en 2021 hasta un máximo del 68,5% en 2024.

Gráfico 2 – Fuentes de ingresos del AOSC en CAD

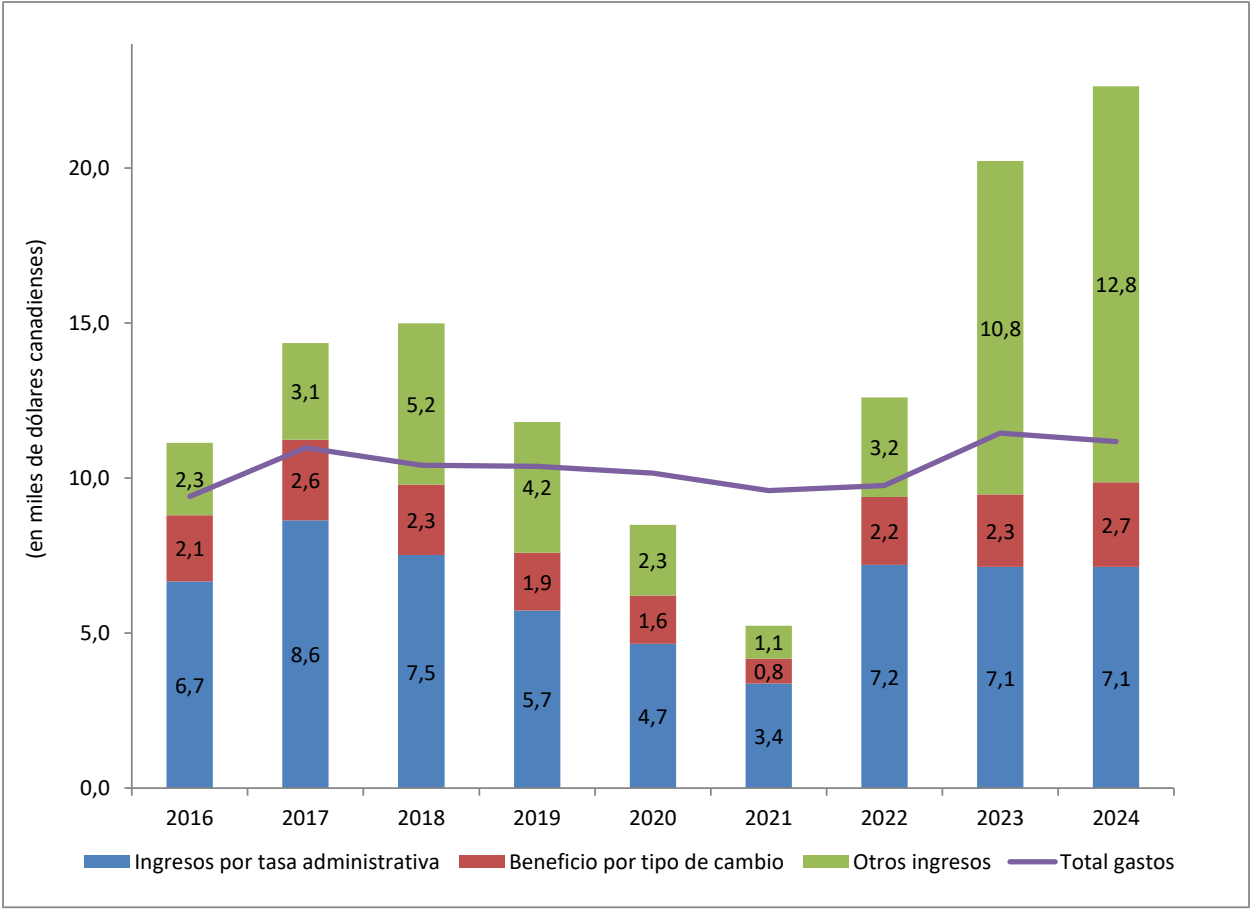
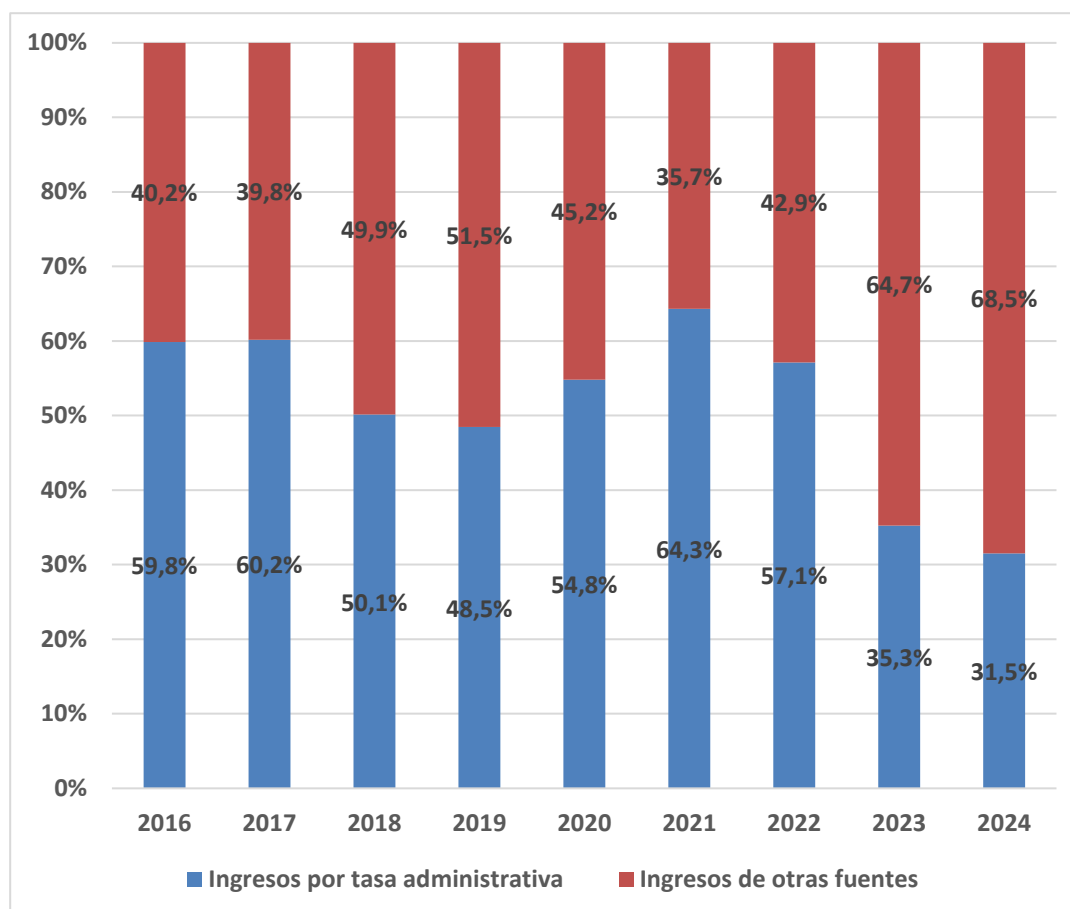
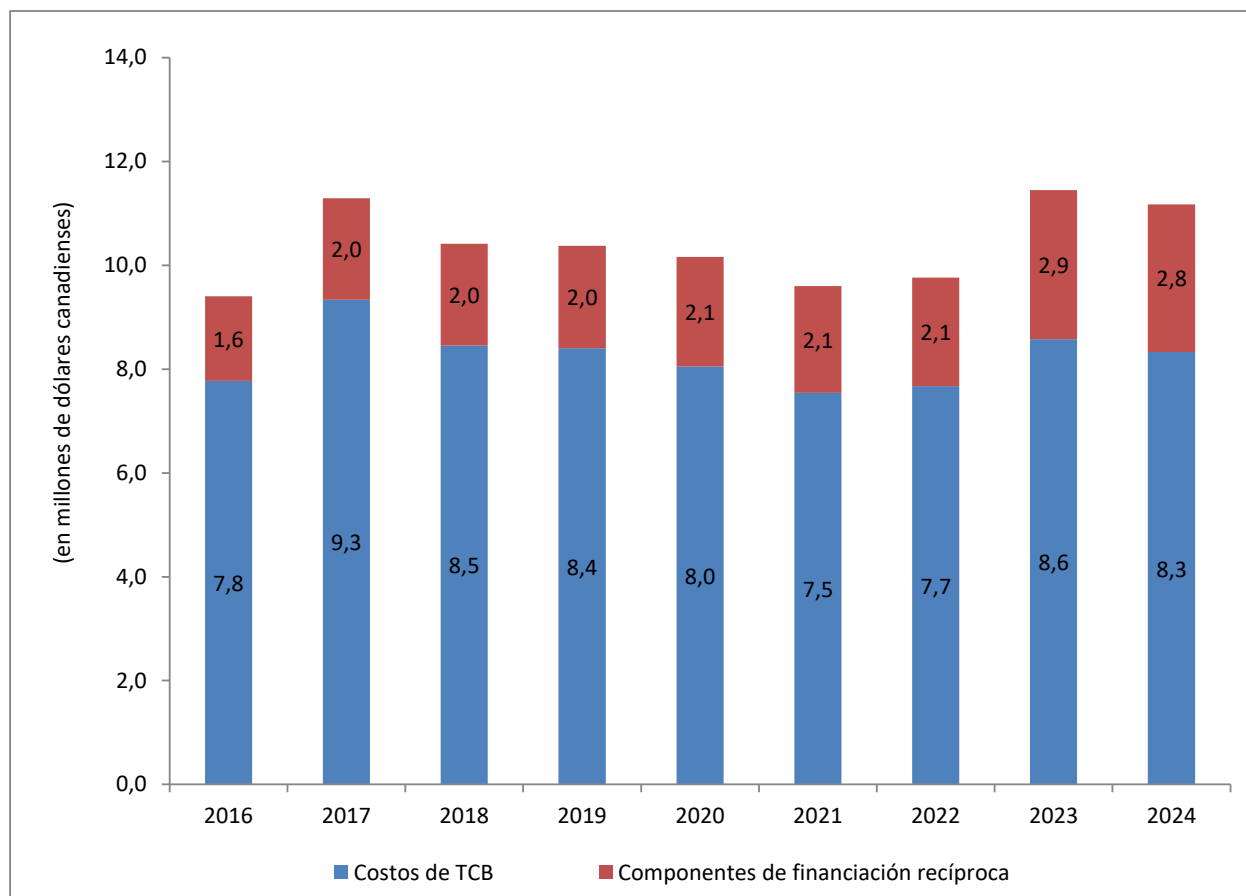


Gráfico 3 – Fuentes de ingresos del AOSC en porcentaje

4. Los gastos totales incluyen las partidas de financiación cruzada imputadas al Fondo AOSC por un monto de 7,8 millones de CAD en el trienio 2022-2024. Estos gastos consisten en transferencias anuales de 1,2 millones de CAD para servicios de apoyo prestados por el Programa Regular en respaldo del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación como parte de la política de recuperación de costos de 2010⁶, así como financiación adicional para los servicios de adquisiciones, el aseguramiento de la calidad de las oficinas regionales y los costos compartidos para los servicios de la Oficina de Ética de la OACI, que representan de media 1,4 millones de CAD anuales durante ese trienio. Por otra parte, el Fondo AOSC recuperó en el trienio los gastos de 226 000 CAD que aporta anualmente el presupuesto regular para los servicios de viajes prestados por la CDI al Programa Regular, por un total de 0,7 millones de CAD, de conformidad con dicha política.

⁶ Sobre la base de un estudio cronológico, la política de recuperación de costos adoptada por el Consejo en 2010 reconoció los gastos indirectos en que incurre el Programa Regular al prestar servicios de apoyo a la CDI, así como los gastos en que incurre la CDI al prestar servicios de adquisiciones y viajes al Programa Regular. En noviembre de 2013, el Consejo adoptó un mecanismo para ajustar, según sea necesario, el monto que se ha de recuperar del Fondo AOSC.

Gráfico 4 – Gastos del AOSC

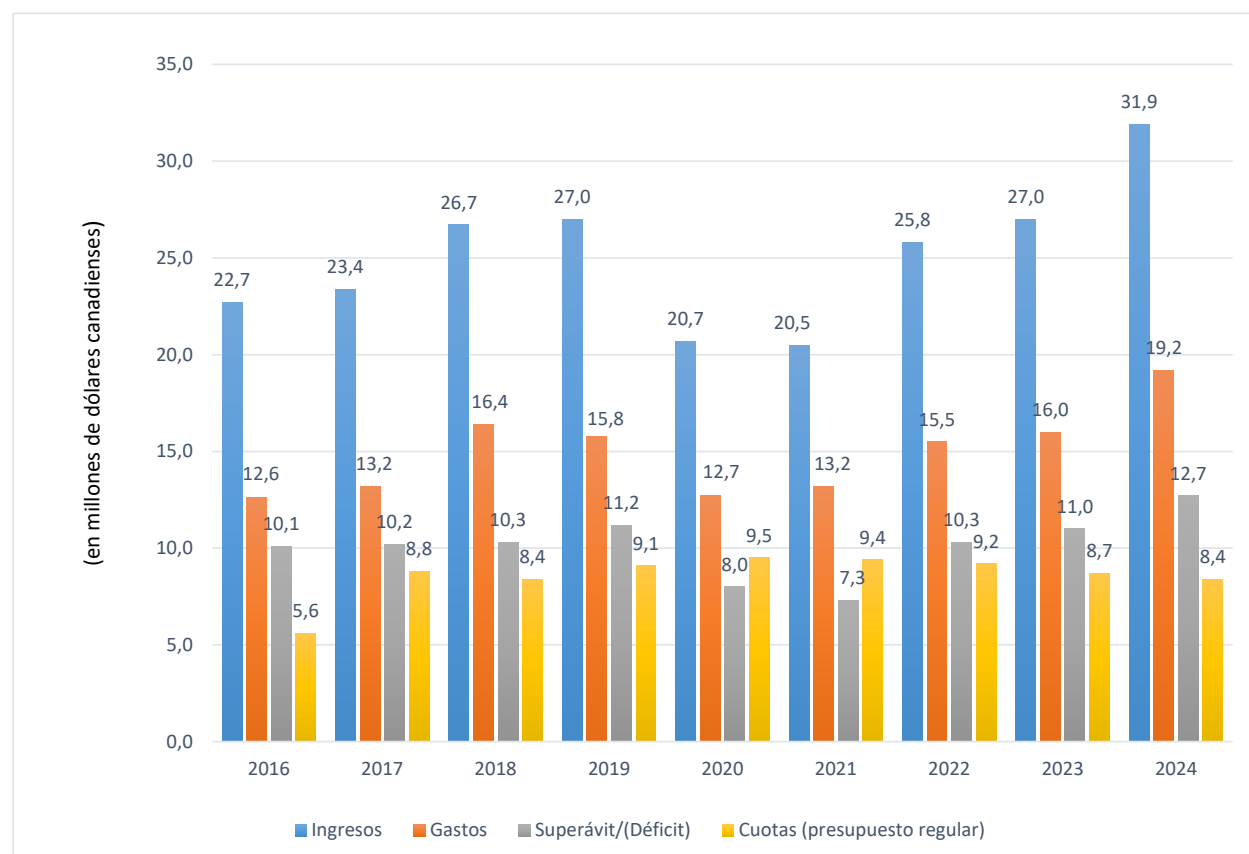


5. Se recuperará un importe total de 8,3 millones de CAD (2,8 millones de CAD al año) del Fondo AOSC para el período 2026-2028, como se refleja en el proyecto de presupuesto trienal de la OACI en la nota A42-WP/19. Esta cantidad cubre los servicios administrativos, financieros, de adquisiciones y relacionados con los viajes prestados por el Programa Regular a la CDI, junto con el apoyo de las oficinas regionales, y los costos compartidos para la Oficina de Ética y ómbudsman.

INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO DE GENERACIÓN DE INGRESOS AUXILIARES

1. A pesar de los años de pandemia de 2020 y 2021 y la posterior recuperación en 2022, el Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF) ha experimentado un crecimiento constante y estable entre 2016 y 2024. Este crecimiento se debe a la mayor madurez de las líneas de productos clave, como la instrucción y la oferta de datos, la mejora de la eficiencia operacional de los servicios de impresión, publicaciones y eventos, y las medidas generales de contención de costos. Como resultado, el superávit neto aumentó, alcanzando los 12,7 millones de CAD en 2024.

Gráfico 1 – Ingresos y gastos del Fondo ARGF



2. En el gráfico 2 se muestran dos líneas básicas de tendencias. La primera es la continua disminución de las ventas de publicaciones de 7,1 millones de CAD en 2016 a 6,4 millones de CAD en 2024, sin tener en cuenta el aumento de precios, lo que indica que tanto los ingresos como los ejemplares de las publicaciones han disminuido. La segunda línea de tendencia destaca los ámbitos donde los ingresos han aumentado, tales como eventos, datos e instrucción. El aumento de "otros ingresos" en 2024 se debe principalmente a los ingresos por eventos, que obtuvieron buenos resultados, con casi 5,0 millones de CAD. El efecto neto de estas variables muestra que el ARGF es más que capaz de compensar la disminución de las ventas de publicaciones con otras áreas de actividad para lograr más ingresos con el tiempo.

Gráfico 2 – Fuentes de ingresos del ARGF en dólares CAD

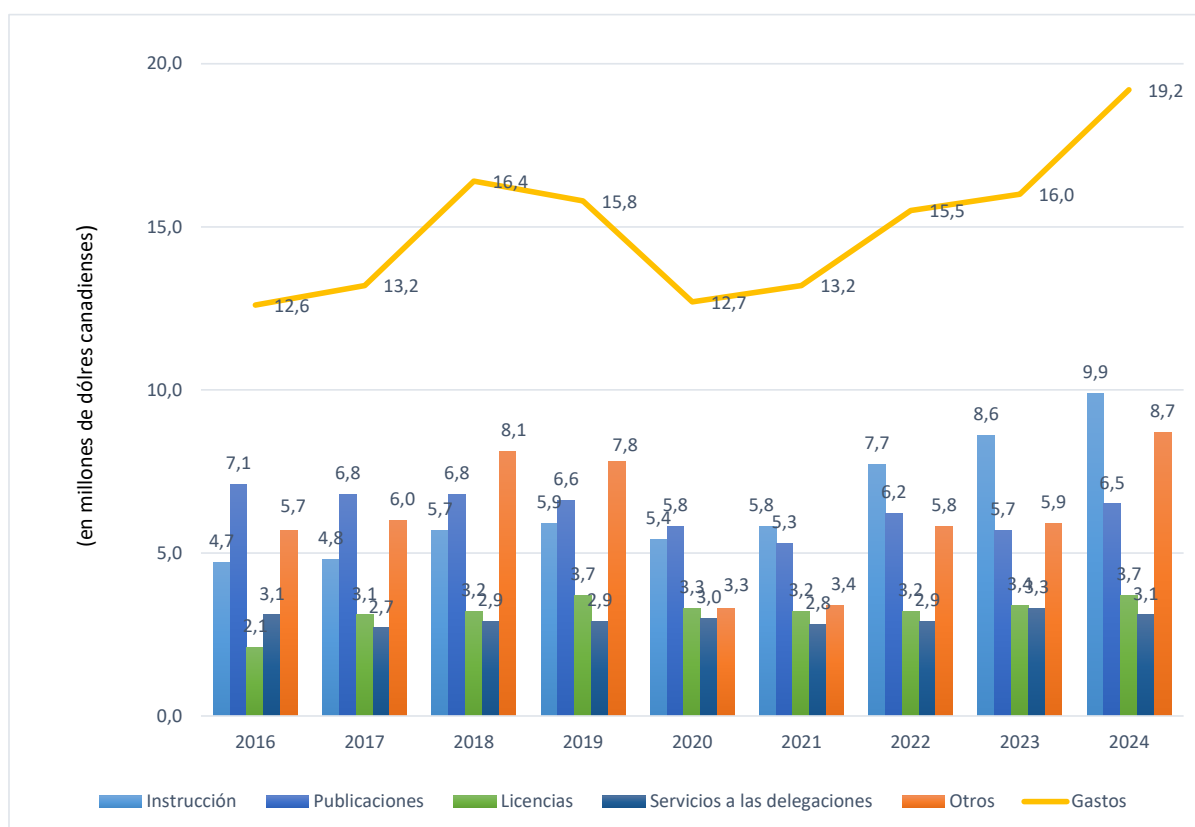
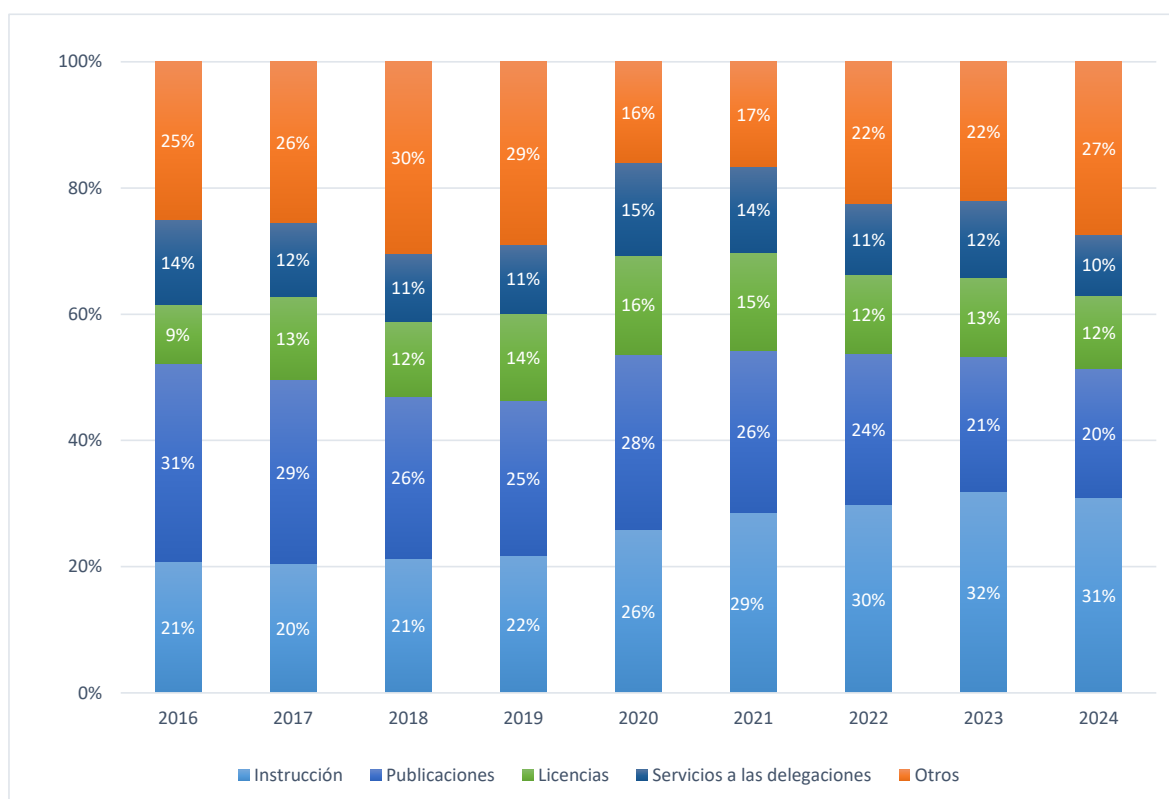
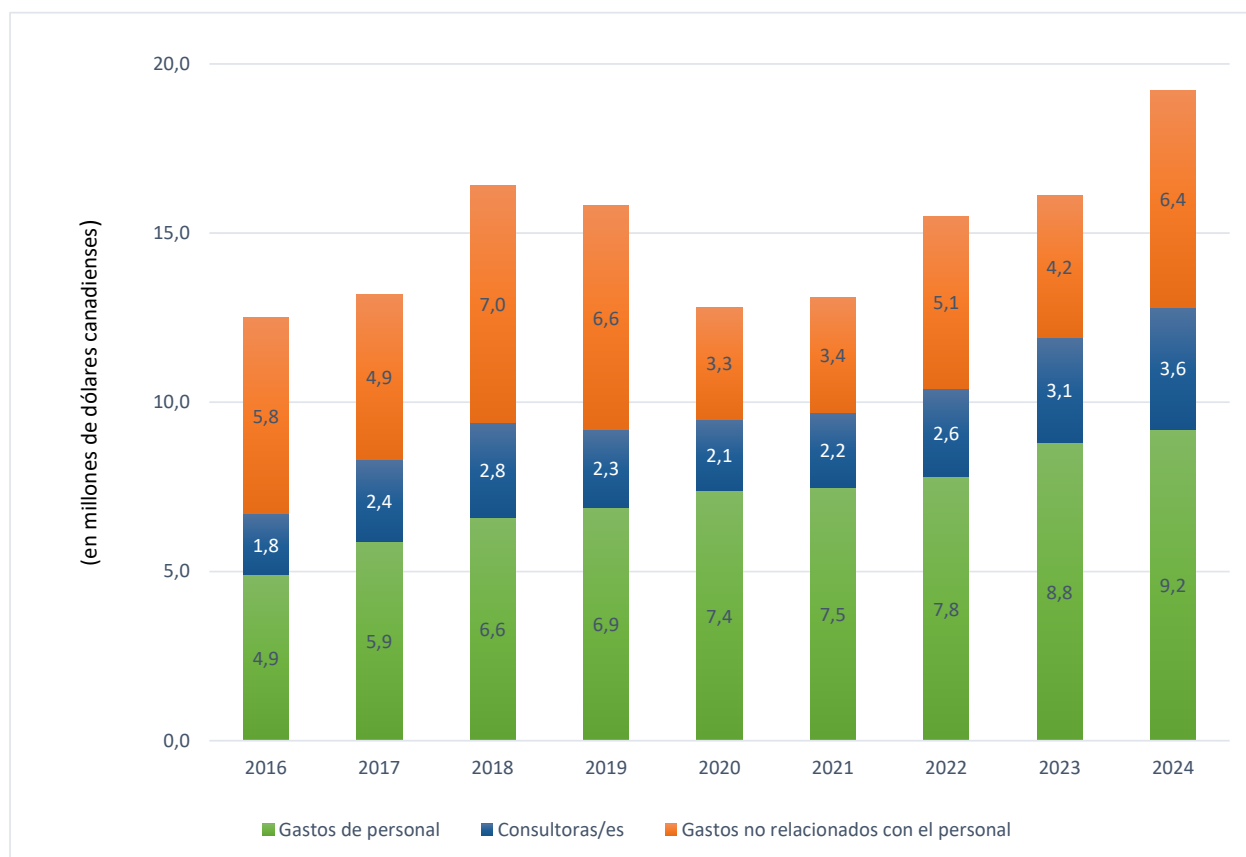


Gráfico 3 – Fuentes de ingresos del ARGF en porcentaje



3. Desde el punto de vista de los gastos, como se muestra en el gráfico 4, los costos de personal son el principal vector del incremento del gasto en el ARGF. Estos costos más altos son necesarios para estimular el aumento de los ingresos y continuar promoviendo la marca OACI a través de una cartera diversificada de ventas y *marketing*. Además, las inversiones en tecnología y automatización, como el proyecto de biblioteca electrónica y la televisión de la OACI, han contribuido a mejorar la eficiencia. A pesar de este aumento de los gastos, el ARGF ha cumplido y superado los objetivos de superávit de 2016 a 2024.

Gráfico 4 – Gastos del ARGF



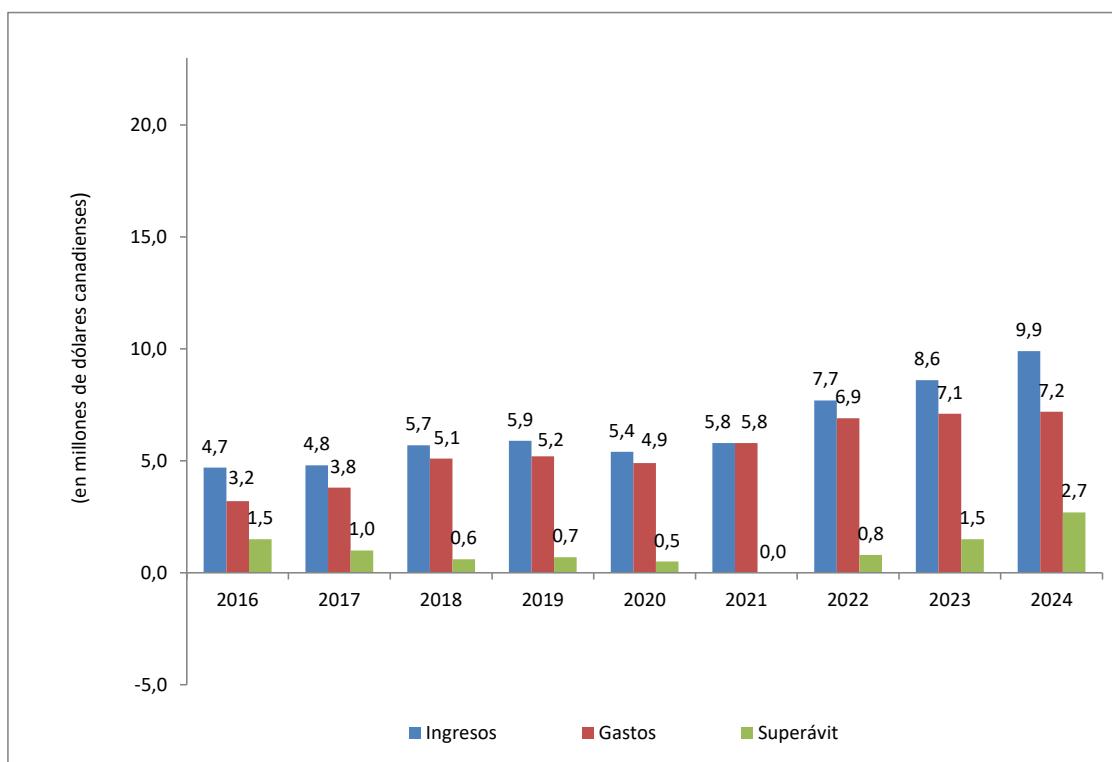
INGRESOS Y GASTOS DE LA INSTRUCCIÓN MUNDIAL EN AVIACIÓN

1. Debido al estallido de la pandemia de COVID-19, la GAT se enfrentó a importantes dificultades operacionales y financieras que afectaron a su autosostenibilidad entre 2019 y 2021. A partir de marzo de 2020, la demanda de formación en el aula se redujo en aproximadamente un 90 %, lo que provocó el desarrollo e implementación urgentes de un plan integral de mitigación de riesgos. Este plan se centró en la transición rápida de los cursos presenciales a una modalidad de docencia virtual y en la elaboración y oferta de una amplia gama de cursos para ayudar a los Estados miembros durante la pandemia y la fase de recuperación posterior. A pesar de estas dificultades, la GAT pudo recuperar sus costos durante el trienio.

2. Dentro del Fondo de Generación de Ingresos Auxiliares (ARGF), los ingresos de GAT aumentaron constantemente de 4,7 millones de CAD en 2016 a 9,9 millones de CAD en 2024. Los aumentos más significativos se produjeron en 2022 (7,7 millones de CAD) y 2023 (8,6 millones de CAD), lo que confirma una sólida recuperación pospandémica. La estrategia de gestión de ingresos de GAT incluye una combinación de impartición de cursos, asociaciones y actividades auxiliares de generación de ingresos. Los gastos también aumentaron a lo largo de los años, de 3,2 millones de CAD en 2016 a 7,2 millones de CAD en 2024, debido al aumento de las actividades y la expansión de la oferta formativa. En particular, los gastos alcanzaron un máximo de 5,8 millones de CAD en 2021, coincidiendo con el punto álgido de la pandemia. Sin embargo, en el período posterior a la pandemia (2022-2024), GAT administró eficazmente sus gastos, lo que contribuyó a aumentar los ingresos y generar un superávit. La estrategia de gestión de gastos de GAT se basa en una combinación de mecanismos de recuperación de costos, presupuestos detallados, revisiones periódicas del desempeño financiero y planes de mitigación de riesgos. Esta labor ha permitido al GAT mantener sus operaciones, impulsar la generación de ingresos y conservar una situación financiera saneada.

3. El superávit fluctuó a lo largo de los años, con una notable disminución en 2021 cuando cayó a cero. Sin embargo, se recuperó significativamente en 2023 (1,5 millones de CAD) y 2024 (2,7 millones de CAD), lo que indica una tendencia positiva de la situación financiera. El desempeño financiero general de GAT demuestra resiliencia y una recuperación exitosa posterior a la pandemia. El aumento constante de los ingresos y la recuperación de los superávits anuales en los últimos años ponen de manifiesto la adaptación efectiva de GAT al entorno operativo en evolución.

Gráfico 1 – Ingresos y gastos de la GAT



MOVILIZACIÓN DE RECURSOS DE LA OACI – FONDOS VOLUNTARIOS

1. Los gráficos 1 a 6, que ilustran el desempeño financiero de los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI de 2016 a 2024, muestran un aumento constante de los ingresos anuales correspondiente a la expansión de las actividades del programa y respaldado por un aumento proporcional de los gastos. Aunque se experimentaron déficits temporales y dificultades de implementación durante la pandemia de COVID, estos se equilibraron rápidamente con el crecimiento posterior de los ingresos. A lo largo del período, la movilización estratégica de recursos y la buena gestión fiscal han garantizado un saldo acumulativo consistentemente positivo, lo que subraya la capacidad de los fondos para satisfacer las crecientes necesidades operacionales sin sufrir una infrautilización significativa o una acumulación excesiva de recursos.

Gráfico 1 - Fondo AVSEC/FAL

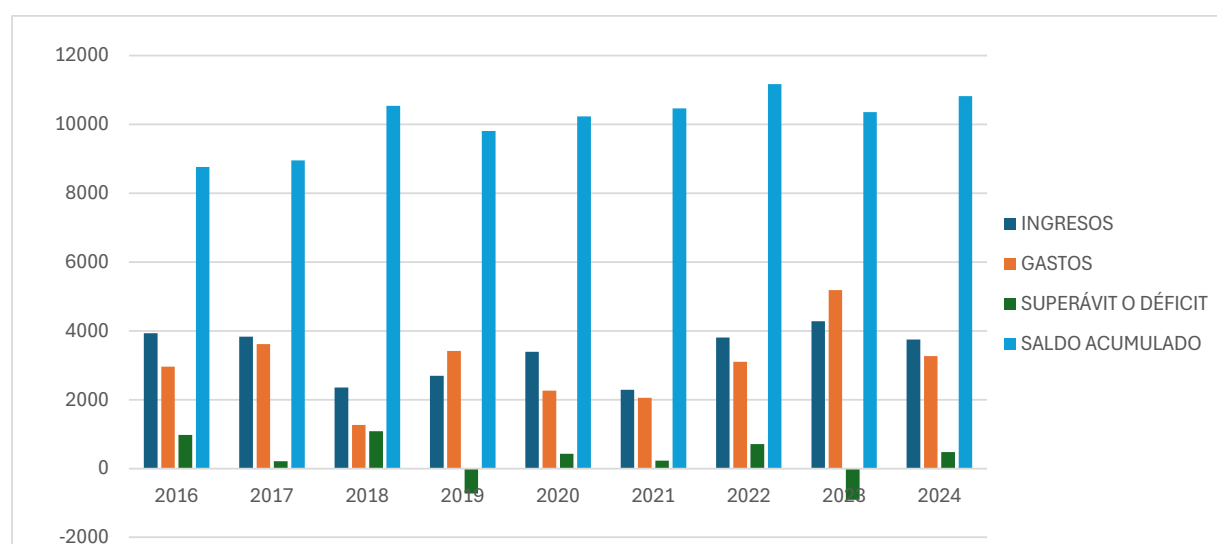


Gráfico 2 – Fondo para el Medioambiente

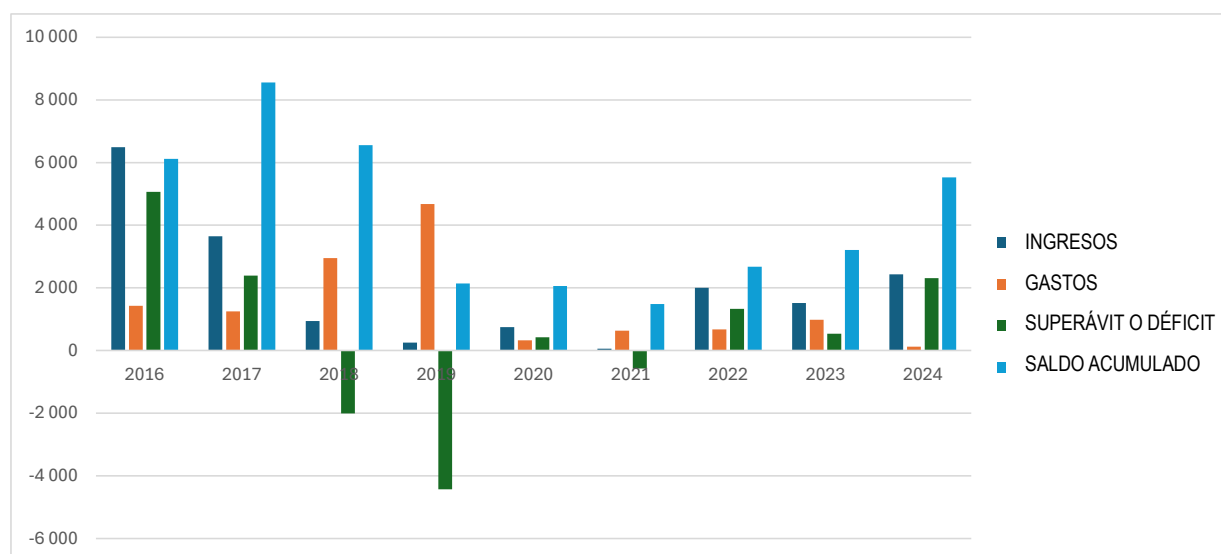


Gráfico 3 – Fondo de movilización de recursos

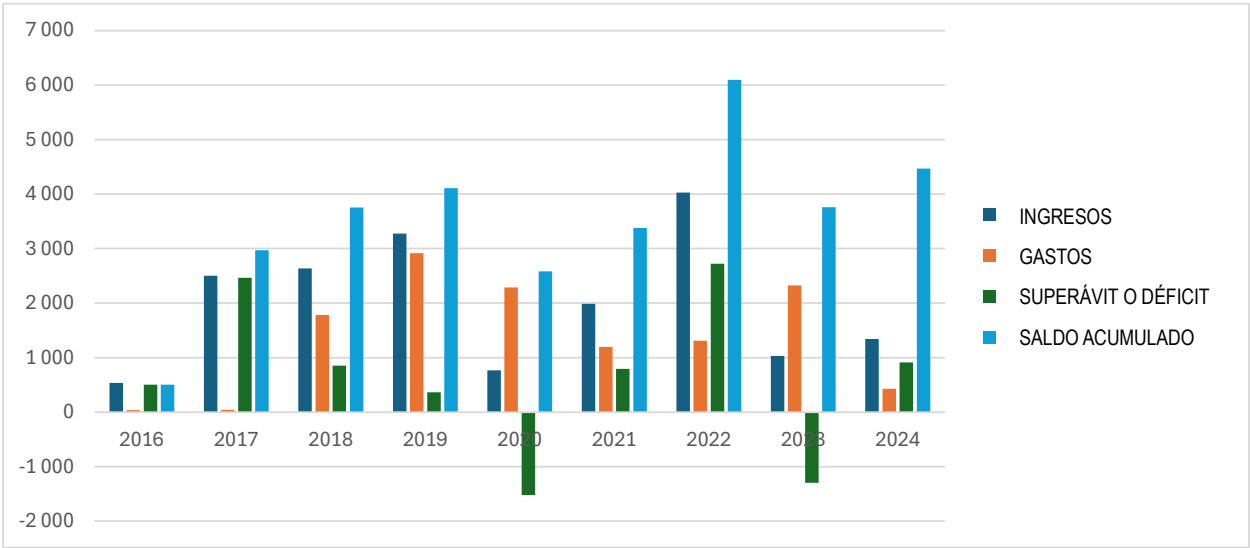


Gráfico 4 – Fondo para la seguridad operacional

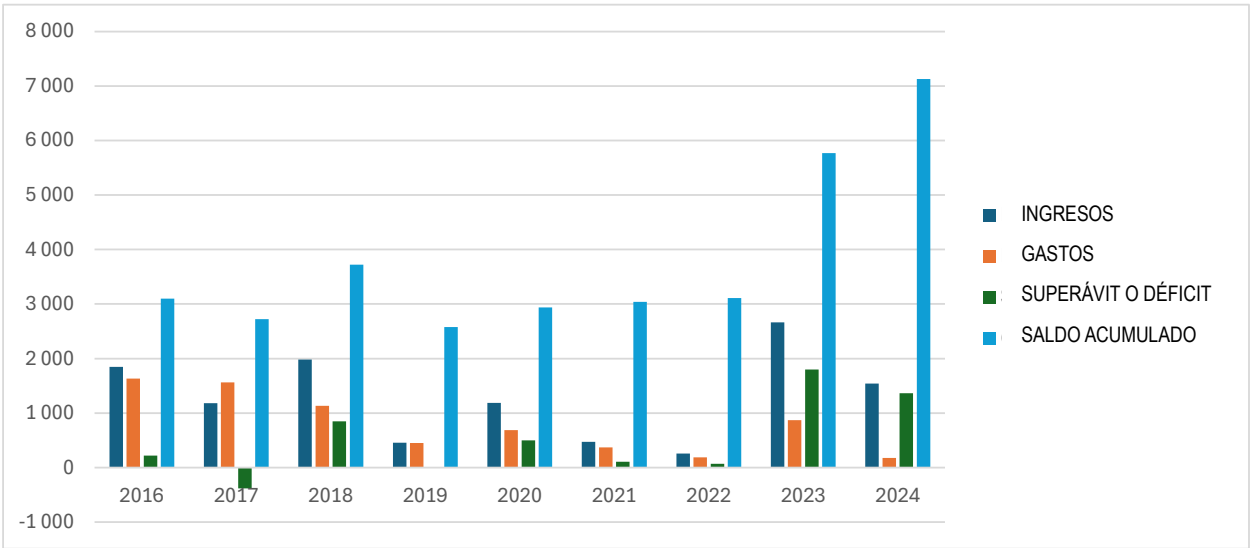


Gráfico 5 - Fondo para la Suboficina regional

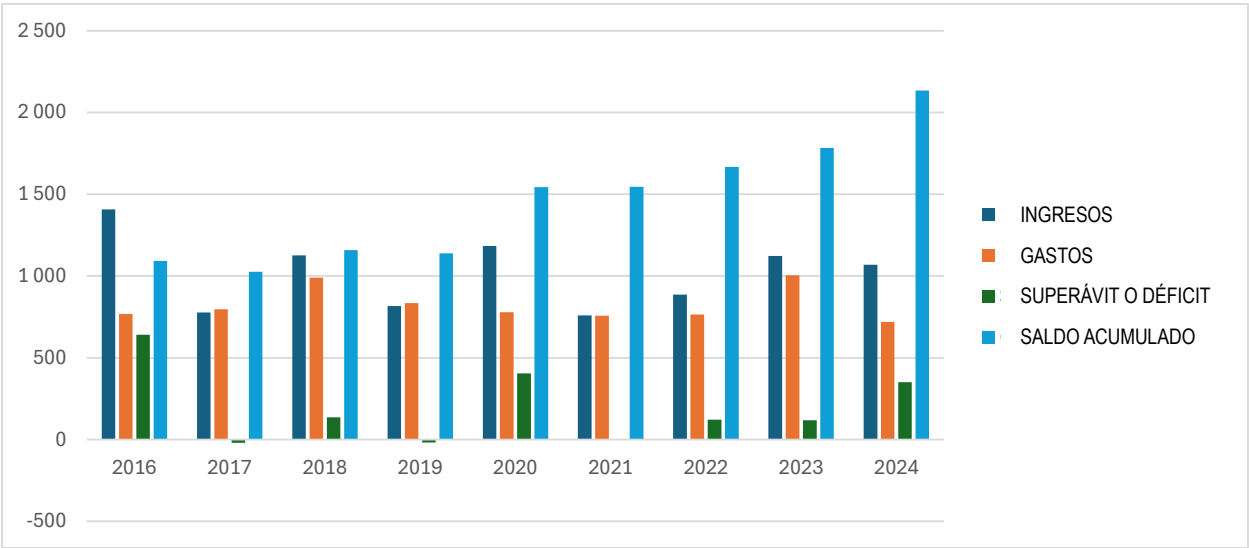
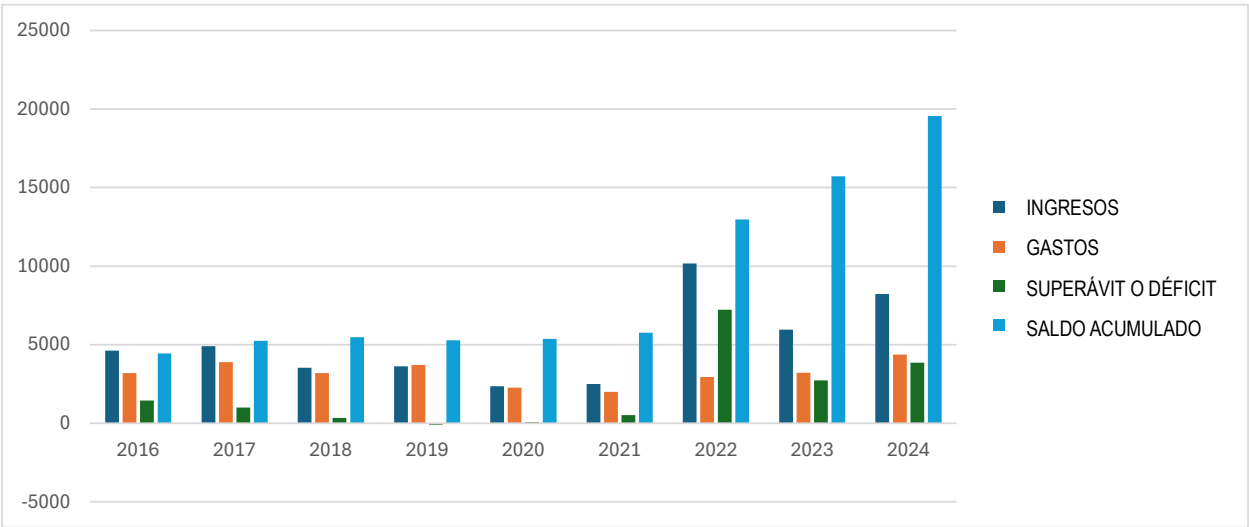


Gráfico 6 – Otros fondos



APÉNDICE C

A42-xx: Declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que sustituyeron la Política sobre asistencia técnica 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;

Considerando que la Asamblea ha refrendado la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados con el objetivo de fortalecer y armonizar la coordinación y la gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en toda la Organización;

Considerando que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se prestan a los Estados contratantes con arreglo a un enfoque de “Una sola OACI”, garantizando que el desarrollo, la ejecución y la entrega de productos, servicios y actividades se lleven a cabo haciendo hincapié en la pertinencia, la coherencia, la eficiencia y la eficacia.

Reconociendo que un programa común de desarrollo de la capacidad y apoyo a la implementación de la OACI fortalecerá aún más las actividades de apoyo a tal efecto de la Organización para satisfacer mejor las necesidades de los Estados contratantes;

Reconociendo que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados contratantes son esenciales para alcanzar el objetivo estratégico de Ningún País se Queda Atrás, tal y como consta en el Plan Estratégico a largo plazo de la Organización.

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI existentes al concluir el 41° 42° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A40A41-2425.

APÉNDICE A**Programas de Desarrollo de Capacidad e Implementación 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 A 4-20, 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 de la OACI;

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 1990, 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 el Consejo ha aprobado la reorientación de la asistencia técnica y la cooperación técnica como una nueva dirección estratégica que debe aplicarse en el marco del enfoque de “Una sola OACI”;

Considerando que la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación,

cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

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 en la resolución A39-23 se instaba a los Estados miembros, la industria, las entidades financieras, donantes y otras partes interesadas a cooperar entre sí en forma coordinada, y a apoyar la realización de actividades de asistencia, de acuerdo con las prioridades mundiales y regionales fijadas por la OACI, para evitar así la duplicación de esfuerzos;

~~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;~~ (REUBICADO)

Considerando que ~~la cooperación técnica~~ el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial;

Considerando que el Consejo ha aprobado una nueva Estrategia y Modelo de Negocio para la Dirección de Cooperación Técnica destinada a mejorar los servicios prestados en asociación con otras Direcciones y oficinas regionales de la OACI y a proporcionar un mayor valor a los Estados beneficiarios y a las entidades no estatales;

Considerando que la Organización ha cambiado su enfoque hacia la creación de una identidad de marca más fuerte y cohesiva centrada en su misión y servicios básicos, y que el Secretario General ha aprobado así el cambio de nombre de la Dirección de Cooperación Técnica a Dirección de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación, lo que refleja el compromiso de la Organización de fortalecer las capacidades de aviación, abarcando toda la gama de servicios y asistencia de la OACI, con el objetivo de atender mejor las necesidades de sus Estados contratantes;

Considerando que el Consejo ha acordado que se conceda una mayor flexibilidad operacional a la Oficina de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación con la supervisión y el control adecuados;

Considerando que todas las actividades de ~~cooperación técnica~~ desarrollo de capacidad de la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos y que 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~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación 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 volumen del Programa de Cooperación Técnica de Desarrollo de Capacidad e Implementación ha disminuido se redujo drásticamente en durante el trienio en curso anterior y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera sustancial significativa, lo cual se ha visto agravado exacerbada además por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que en el trienio actual se ha visto una mayor sostenibilidad de las inversiones en desarrollo de capacidades y ejecución de infraestructuras, contribuyendo a la recuperación constante de las operaciones del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación a niveles anteriores a la pandemia y al logro de un desempeño financiero sólido;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos para reducir al mínimo los subsidios cruzados entre el presupuesto regular y las fuentes de financiación extrapresupuestarias mediante una asignación más adecuada de los costos y para garantizar la competitividad. 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 Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

1. *Reconoce* la importancia del Programa de Desarrollo de la Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica para que prosperen promover el logro de los objetivos estratégicos, los elementos habilitadores de alta prioridad y las prioridades fundamentales de la Organización, reafirmando su compromiso de que ningún país se quede atrás en el desarrollo de la aviación, contribuyendo al mismo tiempo al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes de las Naciones Unidas;

2. *Reafirma* que los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son 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 las políticas de la OACI, los SARPS, los PANS y los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales; los PANS y los textos de orientación, y desarrollen y modernicen la infraestructura y la capacitación e instrucción de los recursos humanos de su administración de aviación civil;

3. *Reafirma* que la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar ofrecer asistencia adaptada 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; (REUBICADO);

4. *Reconoce* el papel central de su programa de instrucción mundial en aviación para mejorar las competencias del colectivo de profesionales de la aviación en todo el mundo, procurando que los Estados tengan acceso a una instrucción homologada, de alta calidad y específica para apoyar la aplicación de los SARP de la OACI y fortalecer sus sistemas de aviación civil;

4.5. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, a nivel de la sede, las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Organización 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;~~ (MÁS ARRIBA)

5.6. *Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica los programas, proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;

6. ~~Apoya la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y reconoce que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros;~~ (AHORA EN PREÁMBULO)

7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades, programas y proyectos de desarrollo de capacidad y de apoyo a la implementación;

8. *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 regular del Programa Regular;

9. *Pide* al Secretario 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, productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~cooperación técnica y asistencia técnica;~~

10. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~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

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de **Desarrollo de Capacidad e Implementación Cooperación Técnica** de la OACI para sus proyectos de aviación civil;

12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;

13. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido 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~~ los campos de la aviación civil, y pide al Secretario 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;

14. *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~~ el Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

Ampliación ~~de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica~~ del desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI

15. *Reafirma* que, al adoptar métodos de tipo comercial para la sostenibilidad financiera de la Dirección de **Desarrollo de Capacidad e Implementación Cooperación Técnica**, es necesario establecer mecanismos flexibles que faciliten la cooperación con los posibles beneficiarios en los nuevos proyectos de desarrollo de la aviación civil y las asociaciones con los Estados, donantes y otras partes interesadas para conseguir oportunidades de movilización de recursos, e invita al Secretario General a que identifique mecanismos que permitan a la OACI participar en las licitaciones para el desarrollo de la aviación civil convocadas por organizaciones donantes, bancos de desarrollo e instituciones financieras internacionales, conforme a las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas, y a que regule la forma en que la OACI puede trabajar con la industria teniendo en cuenta los modelos existentes utilizados por otras entidades internacionales de aviación civil, cerciorándose al mismo tiempo de que se apliquen los controles adecuados y se mantenga la buena reputación de la OACI;

16. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ **desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación** 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 al Secretario 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;

17. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de servicios y productos de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación ~~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 capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, la protección del medioambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo internacional y encarga al Secretario 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;

18. *Pide* al Secretario General que ~~siga emprendiendo~~ *emprenda* acciones coordinadas y sostenidas encaminadas a velar por la reorientación gradual de la asistencia técnica y la cooperación técnica para que el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación funcionen de manera coherente y armonizada, y *apoya y alienta* que se conciban soluciones nuevas e innovadoras para la ejecución de proyectos y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el marco de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” para lograr mayores sinergias;

19. *Alienta* el uso de sistemas y herramientas para reforzar la planificación, el desarrollo y la gestión del ~~desarrollo de capacidad y~~ apoyo a la implementación y pide al Secretario General que proporcione los medios necesarios para que estas tecnologías estén disponibles a fin de prestar un mejor apoyo a los Estados miembros;

Acuerdos marco de cooperación técnica y asistencia técnica

20. *Reafirma* que la OACI, en el marco de ~~sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ su Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación, utilice arreglos 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

21. *Observa* con satisfacción la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener ~~cooperación técnica y asistencia técnica y~~ productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B

Financiación de los Programas, Proyectos y Actividades de Desarrollo de Capacidad y Apoyo a la Implementación ~~de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~

Considerando que muchos Estados contratantes de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar y sostener de forma eficiente y sistemática su infraestructura y recursos humanos de aviación civil, y subsanar las deficiencias detectadas;

Considerando que los fondos disponibles para ~~desarrollo de capacidad y~~ apoyo a la implementación 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 el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación de la OACI se financia con cargo al presupuesto regular de la Organización, los fondos de contribuciones voluntarias de la OACI y las contribuciones en especie, los mecanismos de recuperación de costos, la generación de ingresos y a través de acuerdos de colaboración y aprovechamiento de recursos y conocimientos especializados con la contribución de posibles asociados en consonancia con la *Política de la OACI sobre las interacciones con partes externas*;

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de ~~Cooperación Técnica~~ Desarrollo de Capacidad e Implementación 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), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) son las que, en particular, necesitan más apoyo y, al mismo tiempo, dependen principalmente de las instituciones financieras y la industria 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~~ del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, pero que el PNUD sigue proporcionando apoyo administrativo a la OACI a nivel de los países;

Considerando que el rápido desarrollo tecnológico 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 el Consejo ha creado otros fondos fiduciarios temáticos y de múltiples donantes con el objetivo de asistir a los Estados miembros a fortalecer la aviación civil;

Considerando que es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el ~~desarrollo de capacidad y el~~ apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos;

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;

Considerando que el Consejo ha aprobado la política de movilización de recursos de la OACI, a fin de racionalizar el marco para la gestión de los fondos voluntarios de la OACI y así reforzar las actividades de movilización de recursos.

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas 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~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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 dándole la máxima difusión al papel clave que desempeña la aviación en el desarrollo nacional, estimulando así la inversión y la reinversión en el sector 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 a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de 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 dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;
6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán ~~a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~ampliar sus servicios~~ mejorar su apoyo a los Estados en ~~relación con~~ los ámbitos de la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la ~~sostenibilidad ambiental~~ ~~protección del medio ambiente~~, de forma que ningún país se quede atrás; ~~reconoce además que dichas contribuciones contribuirán~~ ~~contribuyendo así aún más~~ al logro de los objetivos estratégicos ~~de la OACI en particular a~~ y a la consideración de las necesidades emergentes, oportunidades y desafíos, facilitando la aplicación de políticas armonizadas mundialmente, los SARPS, marcos normativos, orientaciones y herramientas, así como ~~y~~ la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI, con el fin de mejorar las capacidades supervisoras de los Estados y su rendición de cuentas;

7. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre ~~de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos ~~de cooperación técnica y asistencia técnica~~, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de conocimientos técnicos, 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~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios, *incluido el Fondo de Creación de Capacidad e Implementación*, para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;
9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluida la industria 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;
10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, 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; y
11. *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);
12. *Pide* al Secretario General que intensifique las actividades de movilización de recursos para obtener fondos destinados a financiar el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación, con el fin de reducir las disparidades significativas en las tasas de implementación y mejorar el desarrollo del transporte aéreo en las diferentes regiones y así lograr un sistema de aviación civil sólido, económicamente viable y accesible; y
13. *Reconoce* la importancia de disponer un enfoque adaptado y basado en datos para priorizar eficazmente el desarrollo de capacidad y el apoyo a la implementación.

APÉNDICE C

Ejecución del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación de los Programas 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~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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 Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, incluidas las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Considerando que la ejecución de proyectos, en cumplimiento de los SARPS de la OACI, por la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~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 y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás;

Considerando que la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo han tenido un impacto importante en la aviación civil y en los medios de los Estados y otras fuentes de financiación para dar prioridad a las inversiones en proyectos de desarrollo e infraestructura de la aviación civil en todo el mundo, ocasionando cancelaciones o retrasos en los proyectos de ~~cooperación técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI;

Considerando que la OACI ha elaborado orientaciones armonizadas prácticas destinadas a los Gobiernos del mundo y a los explotadores de la industria a fin de reanudar las actividades del sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de las repercusiones de la pandemia de manera coordinada a escala mundial, y de que la aviación después de la COVID-19 sea más sostenible y resiliente;

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI ~~se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica~~ siguen proporcionando una solución integral mediante un paquete normalizado de consultas con especialistas, textos de orientación y herramientas de instrucción para aplicar los SARP de la OACI en diversos ámbitos;

Considerando que los fondos extrapresupuestarios proporcionados ~~a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~ al Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación permiten a la OACI proporcionar apoyo inicial a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

Considerando que las evaluaciones ex post facto de proyectos constituyen un instrumento valioso para evaluar y vigilar el efecto en la aviación de los proyectos individuales 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 Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~Cooperación Técnica~~, solicitando asesoramiento, ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ productos y servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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~~ servicios de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;
2. *Insta* 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 USOAP y el 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 subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas 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;
3. *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 priorizando la gestión y ejecución de tales proyectos por medio del Programa de Desarrollo de Capacidad e Implementación ~~de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica~~, teniendo en cuenta los importantes beneficios conexos ~~que proporcionan~~ proporcionados;
4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos, necesidades y oportunidades de la aviación, ~~incluidas las tecnologías novedosas y emergentes relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación;~~
5. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de desarrollo de capacidad y apoyo ~~técnico-específicas~~ a la implementación, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;
6. *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;
7. *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 (RTC) 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;

8. *Insta* a los Estados que reciben ~~cooperación técnica y asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación 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 respectivas condiciones de los proyectos;
9. *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;
10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;
11. *Solicita* a todos los Estados contratantes, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de personas expertas de la ~~OACI Dirección de Cooperación Técnica~~;
12. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de ~~cooperación técnica y de asistencia técnica~~ desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación en el cumplimiento efectivo de los SARPS de la OACI;
13. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección ~~de Cooperación Técnica~~ de Desarrollo de Capacidad e Implementación 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~~ al desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y
14. *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.