

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO**

- Cuestión 14:** Programa de asistencia técnica
- Cuestión 18:** Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)
- Cuestión 20:** Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 21:** Protección del medio ambiente – Emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local – Políticas, normalización y apoyo a la implantación
- Cuestión 22:** Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

**INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE ASISTENCIA TÉCNICA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio, se informa sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI en materia de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico del transporte aéreo y protección del medio ambiente para el trienio en curso (2014-2016), en particular de los proyectos de apoyo a la aplicación de las normas respaldados por contribuciones financieras a los fondos voluntarios de la OACI, contribuciones en especie y actividades financiadas por el presupuesto del Programa regular. En la nota se resume el enfoque de la asistencia técnica de la OACI respecto de la creación de capacidad y se miden los resultados de la asistencia prestada a los Estados.

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

- alentar a los Estados a apoyar las actividades de asistencia técnica de la OACI;
- pedir que la OACI continúe su trabajo en relación con el desarrollo y la prestación de asistencia técnica en el marco de los respectivos objetivos estratégicos y en asociación con los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, y la industria;
- alentar a los Estados, las organizaciones internacionales y la industria a que sigan haciendo contribuciones voluntarias a la OACI; y
- pedir que la OACI siga explorando oportunidades para hacer un uso más eficiente de las contribuciones voluntarias y que los cargos por gastos generales de administración no disuadan a donantes potenciales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto del Programa regular del actual trienio y/o con contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	A39-WP/14 A39-WP/21 A39-WP/23 A39-WP/24 A39-WP/25 A39-WP/26 A39-WP/27 A39-WP/45 A39-WP/46 A39-WP/47 A39-WP/54 A39-WP/62 <i>Presupuesto de la Organización 2014-2015-2016 (Doc 10030)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> <i>Informe del Comité Ejecutivo para el 38º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10024)</i>
---------------------	---

## 1. ANTECEDENTES

1.1 De conformidad con las Resoluciones de la Asamblea A38-5, A38-15, A38-17 y A38-18, esta nota presenta un informe consolidado para el trienio en curso del Programa de asistencia técnica de la OACI, que permite prestar asistencia a los Estados para que puedan aplicar las normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI, en relación con todos los objetivos estratégicos. Una parte sustancial de la financiación para prestar asistencia técnica se ha obtenido mediante contribuciones voluntarias a la OACI, tanto financieras como en especie, de los Estados, las organizaciones internacionales y la industria, tal como se informa en el Examen de gastos, aprobación de cuentas y examen de los Informes de auditoría de los ejercicios financieros de 2013, 2014 y 2015, incluidos en el punto 56 del orden del día de la Comisión Administrativa. En el sitio web de la A39 ([http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/ES/documentation-reference-documents\\_ES.aspx](http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/ES/documentation-reference-documents_ES.aspx)), se proporciona información relativa a las contribuciones financieras voluntarias recibidas por cada fondo voluntario de la OACI. En los términos de referencia de cada fondo, se describe cómo deben utilizarse las contribuciones. Nótese que la información sobre el Programa de cooperación técnica se presenta por separado (véase la A39-WP/47).

1.2 La asistencia técnica es un componente principal de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB), centrada en prestar asistencia a todos los Estados sobre necesidades priorizadas para mejorar el apoyo a la ejecución de los objetivos estratégicos de la OACI (véase A39-WP/23 sobre la NCLB). El logro de los resultados previstos en los objetivos estratégicos de la OACI, especialmente la implementación de la iniciativa NCLB, contribuye significativamente a la consecución de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (véase la A39-WP/25 sobre los ODS). La creación de alianzas y el uso compartido de recursos entre Estados, organizaciones internacionales, instituciones para el desarrollo y la industria, son esenciales para la colaboración y contribución a la asistencia técnica y a la cooperación para una aplicación eficaz de las SARPS y las políticas por parte de los Estados, con resultados sostenibles.

1.3 La OACI ha finalizado recientemente una evaluación de las necesidades y expectativas de los Estados miembros sobre el apoyo que la OACI presta a los Estados para que puedan aplicar las normas. Los resultados de la evaluación, las recomendaciones y el Plan de acción de la Secretaría se presentaron al Consejo de la OACI en junio de 2016. La evaluación presentaba un examen independiente de las necesidades y expectativas de los Estados miembros con respecto al rol de la OACI, así como de

sus funciones, dirección estratégica y prestación de servicios a los Estados. Se hizo una encuesta mundial entre los Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados y se hicieron varias entrevistas al personal de la Secretaría. La evaluación abarcó un período de tres años, desde 2012 hasta 2015. A raíz de los resultados de la evaluación, se formularon siete recomendaciones dirigidas a la Secretaría de la OACI. La Secretaría realizará periódicamente encuestas sobre las necesidades y expectativas de los Estados miembros de la OACI.

## **2. ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA CREACIÓN DE CAPACIDAD CON ENTIDADES ASOCIADAS Y COOPERACIÓN REGIONAL**

### **2.1 Seguridad operacional de la aviación**

2.1.1 La principal meta de los programas de asistencia técnica en el ámbito de la seguridad operacional es ayudar a los Estados a minimizar riesgos inminentes de seguridad operacional y a aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se presta una especial atención a los Estados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC), identificadas por el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI.

2.1.2 La OACI elabora Planes de acción para Estados que tienen un bajo nivel de aplicación eficaz (EI) de los elementos críticos del sistema de supervisión de la seguridad operacional. Para fortalecer la capacidad de asistencia de la Organización, en 2015 se estableció un nuevo marco de asociación con donantes, que incluye a Estados, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y a la industria, y se conoce como Alianza para la asistencia en la implantación de la seguridad operacional de la aviación (ASIAP) (<http://www.icao.int/safety/scan/Pages/Aviation-Safety-Implementation-Assistance-Partnership.aspx>).

2.1.3 Como parte del programa de trabajo del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), destinado a abordar deficiencias significativas en materia de seguridad operacional (véase la A39-WP/27, sobre el Plan AFI), la OACI ha realizado importantes esfuerzos para establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y se ha coordinado con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en relación con las actividades del Plan de inspección cooperativa África-Océano Índico (AFI-CIS).

2.1.4 Por intermedio de las misiones del Equipo de seguridad operacional de la Oficina regional (ROST), realizadas por las dos Oficinas regionales en África, la OACI respalda medidas técnicas y políticas en aquellos Estados donde son necesarias medidas para resolver preocupaciones de seguridad operacional.

2.1.5 En el sitio al que se accede mediante el enlace indicado en el párrafo 1.1 de esta nota, se enumeran los Estados que se han beneficiado de la asistencia técnica financiada por el Fondo de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (SAFE), así como los tipos de actividades recurrentes de asistencia técnica y los programas de instrucción.

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

2.2.1 El objetivo primordial de la asistencia en materia de seguridad de la aviación y facilitación es apoyar a los Estados miembros para que puedan resolver las preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) identificadas por el Programa de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, y prestarles asistencia para la aplicación de los SARPs del Anexo 9 — *Facilitación* y del Anexo 17 — *Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*, así como de la estrategia basada en el Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP). De conformidad con la Resolución A38-15, la asistencia en seguridad de la aviación y la

creación de capacidad se han priorizado de acuerdo con los principios de gestión de riesgos y el compromiso expresado por los Estados de efectuar mejoras. En el sitio al que se accede mediante el enlace indicado en el párrafo 1.1, figura una lista de los Estados que se han beneficiado de las iniciativas de asistencia de la OACI durante el trienio en curso.

2.2.2 La OACI ha colaborado con Estados, organizaciones internacionales y regionales, así como con promotores de la industria que han podido contribuir con recursos y conocimientos especializados para ampliar el alcance y la eficacia de las actividades de asistencia ofrecidas en materia de seguridad de la aviación y facilitación. El éxito de las actividades de asistencia y creación de capacidad se cimienta en los Planes de mejoras en la seguridad de la aviación (ASIP) que se desarrollan gracias a la colaboración entre la OACI y los Estados que reciben la asistencia, y que otorgan un papel a otros proveedores de asistencia. Los ASIP hacen énfasis en que, para beneficiarse del apoyo de la OACI y de otros asociados, es necesaria la voluntad política y el pleno compromiso de los Estados beneficiarios con el fortalecimiento de la seguridad de la aviación. La asistencia técnica también se presta por medio de la red de Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) de todas las regiones, que durante el trienio en curso ha beneficiado a 1 269 participantes de 134 Estados.

2.2.3 La Secretaría participó en grupos regionales y apoyó mecanismos esenciales para promover y coordinar la aplicación de los SARP. Estos grupos incluyen: el Grupo de seguridad de la aviación de Europa y el Atlántico Septentrional (EURNAT); el Foro de coordinación regional de la seguridad de la aviación de Asia-Pacífico (RASCF); la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo (DECT) de las Naciones Unidas; la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) y el Grupo regional OACI/Comisión Latinoamericana de Aviación Civil sobre seguridad y facilitación.

2.2.4 El 29 de octubre de 2014, el Consejo aprobó la Iniciativa para la seguridad y facilitación de la aviación en África (AFI SECFAL) como programa de la OACI para aumentar la coordinación de las actividades de asistencia en África (véase C-DEC 203/2). El 29 de abril de 2015, el Secretario General aprobó el plan de ejecución del Plan AFI SECFAL. La primera reunión del Comité directivo se celebró el 18 de mayo de 2015 en Maputo, Mozambique.

## 2.3 **Protección del medio ambiente**

2.3.1 El principal objetivo de la prestación de asistencia para la protección del medio ambiente es apoyar aquellas acciones que minimizan el impacto ambiental del transporte aéreo.

2.3.2 La mayor parte de la asistencia a los Estados se ha proporcionado en el marco de los planes de acción de los Estados para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional. Durante 2010, se puso en marcha una estrategia para la creación de capacidad en este ámbito y, desde entonces, 740 representantes de 116 Estados de todas las regiones han recibido instrucción sobre cómo desarrollar un plan de acción. Durante el trienio en curso y en cumplimiento de lo solicitado por la última Asamblea, en particular en la Resolución A38-17, Apéndice A, párrafo 6 y en la Resolución A38-18, párrafos 12 y 31, la OACI ha organizado seminarios en todas las regiones para proporcionar a los Estados una visión general de sus actividades relacionadas con el medio ambiente y para prestar asistencia adicional a los Estados en la elaboración y perfeccionamiento de sus planes de acción.

2.3.3 Los coordinadores de planes de acción nacionales reciben documentación de orientación, herramientas de software, plantillas en línea y asistencia práctica para la elaboración y perfeccionamiento de los diversos elementos de los planes de acción. La Secretaría también continúa ayudando a los Estados en la elaboración y actualización de sus planes de acción. La OACI ha iniciado un Plan de acción para el “programa de países compañeros”, por el que se invita a los Estados que hayan remitido sus planes de acción a la OACI a compartir sus conocimientos y construir alianzas con otros Estados miembros que aún

no han elaborado sus planes de acción. Puede encontrarse más información sobre los Planes de acción de los Estados en el sitio web al que se accede mediante el enlace indicado en el párrafo 1.1 y en la nota A39-WP/54.

2.3.4 Como parte de las iniciativas para prestar asistencia adicional a los Estados y facilitar la elaboración y ejecución de sus planes de acción, la OACI estableció dos alianzas. La UE financió el proyecto OACI-UE, *Creación de capacidad para la mitigación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional*, un programa con una duración de 42 meses que presta asistencia a 14 Estados seleccionados de África y el Caribe para el desarrollo y presentación de planes de acción estatales bien fundamentados sobre actividades destinadas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, establecer inventarios de emisiones de CO<sub>2</sub> y dirigir la aplicación de medidas que reduzcan el consumo de combustible y las emisiones. El proyecto de asistencia conjunta de la OACI y el PNUD financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), *Transformar el sector de la aviación mundial: reducción de las emisiones de la aviación internacional*, es un proyecto con una duración prevista de 36 meses cuyo objetivo es prestar asistencia a Estados en desarrollo y a pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) para que logren reducir las emisiones de la aviación civil. Incluye un proyecto piloto en Jamaica. En el sitio web al que se accede mediante el enlace indicado en el párrafo 1.1, se incluye información adicional sobre estos proyectos y otras iniciativas venideras.

### 3. FONDOS VOLUNTARIOS PARA LA ASISTENCIA TÉCNICA

#### 3.1 Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE)

3.1.1 Desde la creación del Fondo de la OACI para la seguridad operacional de la aviación (SAFE) en 2010, tanto Estados como entidades asociadas han aportado aproximadamente seis millones de dólares USD en forma de contribuciones específicas o no específicas. Estos fondos se han utilizado para prestar asistencia a algunos países que tienen dificultades para corregir sus deficiencias de seguridad operacional, por medio de 21 proyectos de asistencia técnica que se han llevado a cabo o están en ejecución. En el sitio al que se accede mediante en enlace proporcionado en el párrafo 1.1, se incluye información adicional sobre las contribuciones voluntarias al Fondo SAFE recibidas de Estados y organizaciones internacionales. Toda la información sobre el fondo SAFE está disponible en: <http://www.icao.int/safety/scan/Pages/Safety-Fund-SAFE.aspx>.

3.1.2 Para apoyar los esfuerzos en curso de la OACI para la prestación de la necesaria asistencia a Estados, en particular en relación con la iniciativa NCLB, se alienta a que Estados, organizaciones e industria realicen contribuciones continuadas al Fondo. El presupuesto y los informes financieros del Fondo SAFE están disponibles en el sitio al que se accede mediante en enlace proporcionado en el párrafo 1.1.

#### 3.2 Fondo del Plan AFI (PLAN AFI)

3.2.1 El Fondo para el Plan regional de ejecución integral para la seguridad operacional en África (Plan AFI) complementa el Presupuesto regular de la OACI en apoyo de misiones del Equipo de seguridad operacional de la Oficina regional (ROST) de asistencia a Estados africanos para mejorar su nivel de aplicación eficaz (EI) de los elementos críticos de todas los ámbitos relacionados con la seguridad operacional, siendo la prioridad la resolución de las preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC). Puede encontrarse información adicional en <http://www.icao.int/safety/afiplan/Pages/afiplan-fund.aspx>.

### 3.3 Fondo para la seguridad de la aviación y facilitación (AVSEC)

3.3.1 Las contribuciones voluntarias al fondo para la seguridad de la aviación se utilizan fundamentalmente para actividades de asistencia en seguridad de la aviación y de creación de capacidad, así como para cubrir los puestos en la sede de la OACI y en las Oficinas regionales que no están financiados por el presupuesto del Programa regular, de conformidad con la Estrategia integral de seguridad de la aviación de la OACI.

3.3.2 Las contribuciones voluntarias también se utilizan para financiar proyectos del Programa de Cooperación técnica, tales como los Programas cooperativos de seguridad de la aviación para las regiones de Asia-Pacífico y Oriente Medio. La lista de las contribuciones voluntarias recibidas está disponible en el sitio al que se accede mediante en enlace proporcionado en el párrafo 1.1.

### 3.4 Fondo para el medio ambiente (ENV)

3.4.1 El Fondo voluntario para el medio ambiente se creó en 2007, en respuesta a un déficit presupuestario, y apunta a apoyar determinadas actividades de protección del medio ambiente surgidas a raíz de las decisiones de la Asamblea de la OACI, o de otros foros de las Naciones Unidas, para las que no se habían hecho provisiones presupuestarias para financiar los recursos necesarios.

3.4.2 La mayor parte del Fondo voluntario para el medio ambiente se dedica a apoyar proyectos específicos (es decir, son fondos asignados) o iniciativas, siendo la mayor parte de la asistencia dedicada a respaldar planes de acción de los Estados sobre actividades para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Tal como se señala en el párrafo 2.3.4, la Unión Europea y el PNUD/FMAM han financiado dos proyectos de asistencia técnica, respectivamente. Esta información está disponible en el sitio al que se accede mediante en enlace proporcionado en el párrafo 1.1

### 3.5 Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF)

3.5.1 El HRDF sirve como mecanismo para la recopilación y utilización de contribuciones voluntarias de Estados y otras partes para desarrollar oportunidades de creación de capacidad en el ámbito de la aviación civil en Estados africanos, con el fin de ayudarles a que puedan satisfacer en forma más adecuada sus necesidades de recursos humanos en aras de la eficiencia operacional y la aplicación continua de las SARPS de la OACI y otras actividades del programa.

3.5.2 Teniendo en cuenta las contribuciones voluntarias recibidas hasta la fecha, el Comité de gestión de recursos humanos (HRDFMC) identificará al Estado o a los Estados que han de recibir asistencia del HRDF con prioridad, así como los asuntos prioritarios y las actividades que deben ser financiadas con las contribuciones voluntarias. Las actividades de creación de capacidad se iniciarán en 2016. Puede encontrarse información adicional en: <http://www.icao.int/annual-report-2014/Pages/supporting-implementation-strategies-human-resources-capacity-building-initiatives.aspx>.

### 3.6 Fondo voluntario de transporte aéreo (TRAF)

3.6.1 El Fondo voluntario para el transporte aéreo, recomendado por la Sexta Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATConf/6), es un mecanismo de recopilación y utilización de contribuciones voluntarias de Estados y otros donantes para apoyar el trabajo de la OACI en el ámbito del transporte aéreo de forma constante, transparente, eficiente y oportuna.

3.6.2 En el sitio al que se accede mediante en enlace proporcionado en el párrafo 1.1, figuran las contribuciones voluntarias recibidas. Puede encontrarse información adicional en: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/TRAF.aspx>.

### **3.7 Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)**

3.7.1 El Consejo de la OACI estableció el Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV), que proporciona un marco para el envío de profesionales de la aviación, en calidad voluntarios, a fin de dar respuesta a emergencias que afecten al sistema de aviación de un Estado, desarrollar capacidades para la aplicación de las SARPS de la OACI e impulsar la autosuficiencia y el crecimiento. A corto plazo, el IPAV forma parte de una estrategia más amplia de la OACI para prestar asistencia a los Estados, destinada a abordar deficiencias identificadas durante las auditorías y a que puedan alcanzarse niveles más elevados de aplicación efectiva de las SARPS de la OACI (véase A39-WP/45).

3.7.2 El fondo IPAV se estableció a petición del Consejo en septiembre de 2015 bajo la supervisión de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI. Es previsible que las contribuciones voluntarias para la asignación de voluntarios procedan de Estados clientes, de terceros o de otros organismos internacionales y de las Naciones Unidas.

3.7.3 La participación en el IPAV está abierta a todos los profesionales de la aviación, y abarca a la OACI, los Estados, la industria de la aviación y el sector privado, sujeto al examen de sus credenciales por parte de la OACI. Puede encontrarse información adicional en: <http://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/icao-programme-for-aviation-volunteers-ipav.aspx>.

## **4. RESULTADOS Y SOSTENIBILIDAD EVALUADOS EN FUNCIÓN DE LOS KPI**

### **4.1 Introducción**

4.1.1 Se han establecido indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir de forma objetiva el progreso de la organización en relación con cada uno de sus objetivos estratégicos. A continuación se presenta un resumen del efecto que está teniendo la asistencia técnica en las áreas de seguridad operacional, seguridad de la aviación y protección del medio ambiente, en el contexto de sus indicadores clave de rendimiento.

### **4.2 Seguridad operacional**

4.2.1 Los proyectos de asistencia técnica financiados mediante el SAFE, sobre los cuales se proporciona información en el sitio web al que se accede mediante en enlace indicado en el párrafo 1.1, tienen objetivos, resultados y mecanismos de rendición de cuentas claros, así como un equipo de información y supervisión del proyecto. En los documentos e informes del proyecto se incluye información sobre los KPI medidos mediante el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) en cuanto a los niveles de aplicación eficaz (EI) de los SARPS en el Estado y la existencia de preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) antes y después de la realización del proyecto. Una demostración eficaz del mismo se dio en un caso de resolución de dos SSC en un Estado que se había beneficiado de un proyecto de asistencia técnica financiado por el SAFE. El plan AFI también se ejecuta aplicando dichos criterios de KPI.

4.2.2 Para garantizar que los proyectos financiados por el SAFE alcanzaran las metas y resultados previstos, en 2014 se inició un proceso de aseguramiento de la calidad (QA), que se añade a la evaluación del Comité de examen de proyectos (PRC), para supervisar los proyectos relacionados con preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC). Este proceso de aseguramiento de la calidad tiene una función importante en el seguimiento del avance y resultados del proyecto.

### 4.3 Seguridad de la aviación

4.3.1 De conformidad con los indicadores de rendimiento de la asistencia en seguridad de la aviación respaldados por el Consejo en 2014, y con la introducción del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA), la Secretaría está actualmente en condiciones de proporcionar datos que reflejan el impacto de las actividades de creación de capacidad. La mejora global de la aplicación eficaz (EI) de los elementos críticos (CE) de un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad de la aviación alcanzó el 26% en Estados que fueron auditados antes y después de recibir la asistencia. Los Estados que no habían sido auditados antes de recibir la asistencia tuvieron un rendimiento cercano o superior a la EI media regional tras la auditoría realizada una vez recibida la asistencia. Los resultados indican que la asistencia contribuye al fortalecimiento de los sistemas nacionales de vigilancia de la seguridad de la aviación requeridos.

4.3.2 Según la política de la OACI sobre movilización de recursos, actualmente el Comité de examen de proyectos (PRC) supervisa y aprueba toda la financiación voluntaria dedicada a la prestación de asistencia en materia de seguridad de la aviación y creación de capacidad.

### 4.4 Protección del medio ambiente

4.4.1 Los planes de acción de los Estados sobre reducción de las emisiones representan el método principal mediante el cual los Estados comunican las medidas que tienen intención de aplicar para mejorar el impacto ambiental de sus sistemas de aviación internacionales. Para junio de 2016, habían presentado planes de acción 94 Estados que representan el 88% de las toneladas-kilómetro de pago (RTK) de la aviación internacional a escala mundial (véase A39-WP/54 sobre planes de acción de los Estados). Cabe destacar además que dichos proyectos financiados por fuentes externas incluyen indicadores de rendimiento específicos asociados con sus resultados previstos.

## 5. CONCLUSIÓN

5.1 La OACI sigue trabajando en el desarrollo y prestación de asistencia técnica en el marco de los correspondientes Objetivos estratégicos y en colaboración con Estados, organizaciones internacionales y regionales y con la industria. Estos esfuerzos permanentes ayudan a los Estados a mejorar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación, el transporte aéreo y la protección del medio ambiente, contribuyendo así a una aviación civil más sólida y sostenible.

5.2 Para mejorar aún más los programas de asistencia técnica a los Estados, la OACI dispone de mecanismos de validación y coordinación para garantizar que los proyectos sean congruentes con los objetivos estratégicos y proporcionen un apoyo eficiente y eficaz para que los Estados introduzcan mejoras sostenibles para el desarrollo de la aviación. Además, tal como se describe en la nota A39-WP/26, la movilización eficaz de recursos permitirá seguir prestando asistencia técnica en forma constante.

5.3 La OACI agradece enormemente las contribuciones voluntarias, tanto financieras como en especie, de los Estados, las organizaciones internacionales y de la industria, destinadas a financiar actividades de asistencia técnica mediante los fondos voluntarios de la OACI, y alienta la continuación de dichas contribuciones. La OACI está creando una capacidad de movilización de recursos y alienta a los

donantes tradicionales a continuar sus contribuciones voluntarias, a la vez que insta a todos los Estados miembros y a otros donantes a contribuir a los fondos voluntarios de la OACI. Al mismo tiempo, la OACI debe asegurarse de que las contribuciones voluntarias se utilicen en forma más eficiente y que se reduzcan al mínimo los cargos por gastos generales, de modo que no disuadan a los donantes.

— FIN —