



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

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

**POLÍTICA Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA  
DURANTE EL PERÍODO 2013 – 2015**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En la primera parte de esta nota se proporciona información actualizada sobre la aplicación de la política y la estrategia de asistencia técnica y de cooperación técnica de la OACI, y se incluye la delimitación de responsabilidades en relación con la ejecución de estas actividades.

En la segunda parte de la nota se presenta un análisis de los resultados del Programa en el trienio 2013-2015 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable. Los logros del Programa por objetivo estratégico se presentan en el Apéndice A.

En la tercera parte de la nota se presentan los resultados del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en el período 2013-2015, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto regular en el período cubierto por este informe.

En el Apéndice B se propone para su adopción en la Asamblea una actualización de la Resolución A36-17 – *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI* que la transforma en Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI.

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

- a) recordar a los Estados contratantes que consideren la utilidad de recurrir al Programa de cooperación técnica de la OACI para sus proyectos de desarrollo de aviación civil, incluidas infraestructuras;
- b) instar a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a rectificar las deficiencias detectadas, resolver los problemas significativos de seguridad operacional y el sector aeronáutico para financiar sus oportunidades de mejora en las áreas clave de rendimiento relativas a la capacidad de la navegación aérea, eficiencia e infraestructuras, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación y medio ambiente;
- c) encargar a la Secretaria General que continúe sensibilizando a los Estados, entidades del sector privado y donantes sobre las ventajas de utilizar los servicios de la OACI para la ejecución de proyectos en el campo de la aviación civil; y
- d) adoptar como Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI el texto que figura en el Apéndice B.

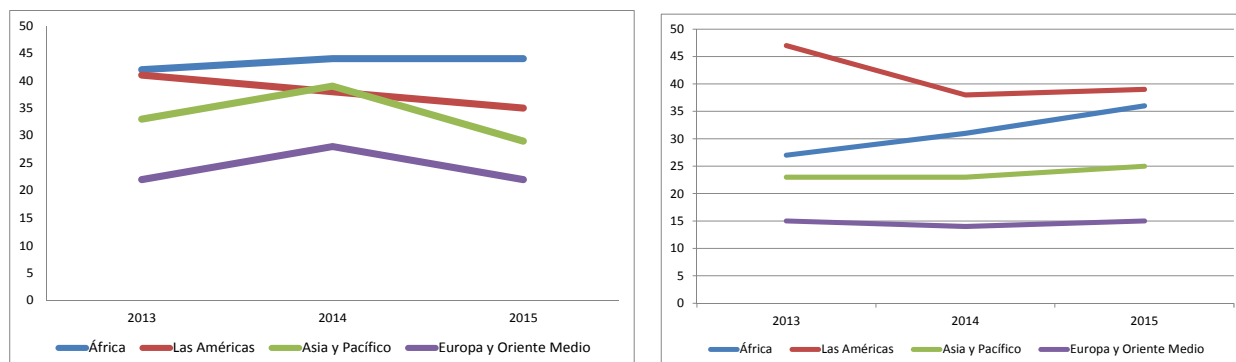
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	El Programa de cooperación técnica de la OACI es financiado por los gobiernos, donantes, instituciones financieras y otras entidades que proporcionan fondos para proyectos de cooperación técnica.
<i>Referencias:</i>	Doc 10022, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) Doc 10024, A38-EX ( <i>Informe y Actas del Comité Ejecutivo</i> ) A39-WP/23, A39-WP/25, A39-WP/28, A39-WP/45

## 1. VISIÓN GENERAL

1.1 El Programa de cooperación técnica de la OACI es el principal instrumento operacional para apoyar los objetivos de la misión de cooperación técnica de la Organización, lo que incluye aumentar la capacidad de los Estados para aplicar las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS) 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 de la OACI (Resolución A36-17), en la que se estipula que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS, los PANS y los Planes de navegación aérea (ANP), y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil; además, es uno de los principales instrumentos de la OACI para prestar apoyo a los Estados en la subsanación de deficiencias y la realización de mejoras en el campo de la aviación civil, identificadas, entre otros, mediante los programas de auditoría de la OACI, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG).

1.2 Esta nota de estudio tiene como finalidad ilustrar los resultados del Programa de cooperación técnica en el trienio 2013 a 2015, desde la perspectiva financiera y operacional no cuantificable, y proporcionar información actualizada sobre las políticas y estrategias para prestar apoyo técnico a mediano y largo plazos. Si bien en la nota se proporciona una visión general de las actividades realizadas durante el período, otros detalles operacionales, incluidos los resúmenes de los principales proyectos ejecutados, pueden encontrarse en los Informes anuales del Consejo a la Asamblea de 2013, 2014 y 2015 (*Comité Ejecutivo, Cuestión 11*). Durante el trienio, la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) desarrolló una importante cartera de proyectos financiados principalmente por Gobiernos o proveedores de servicios, lo cual ha contribuido considerablemente a mejorar la seguridad operacional y la protección y facilitación de la aviación, así como a desarrollar la infraestructura de aviación civil en todo el mundo. Se prestó asistencia a más de 150 países mediante la ejecución de 110 proyectos por año, en promedio.

**Gráfico 1 – Número de Estados y de proyectos por región**



1.3 El principal reto del período 2013-2015 abarcado por esta nota fue recuperar el nivel de ejecución logrado en el decenio anterior y restablecer la situación financiera del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica a un buen nivel sin afectar la capacidad de la Dirección de Cooperación Técnica de ejecutar proyectos y prestar servicios de calidad. Dada la disminución del volumen del Programa, lo cual repercute en el volumen de los costos de apoyo (tasas administrativas) que se recuperan de los proyectos, de 2007 a 2011 el Fondo AOSC incurrió anualmente en déficits financieros. Considerando la estructura de autofinanciación de la Dirección de Cooperación Técnica, con arreglo a la cual deben recuperarse los costos administrativos, asegurando al mismo tiempo que las tasas que se cobran por los gastos de apoyo se mantengan al mínimo, las medidas de ahorro que se introdujeron en 2011 y prosiguieron durante este trienio, así como el aumento del número de proyectos y de su ritmo de ejecución, lograron aumentar la ejecución del Programa y mejorar la generación de ingresos, reduciendo los gastos. Los resultados de las operaciones mostraron perspectivas favorables, recuperándose a partir de 2012 el equilibrio entre los ingresos y gastos del Fondo AOSC. Además, la política adoptada por el Consejo en 2010 para la recuperación de los costos indirectos con cargo al Presupuesto regular relacionados con los servicios de apoyo que se prestan a las operaciones de los proyectos, se complementó mediante un mecanismo de ajuste, establecido por el Consejo en 2013, destinado a resolver el problema que existía desde hacía mucho tiempo sobre la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC.

1.4 Es pertinente señalar que en este período se desarrolló un Plan de gestión para el Programa de cooperación técnica, en el que se establecen metas y estrategias para los próximos tres años, incluidas las necesidades financieras. El Plan de gestión sirve como hoja de ruta para la interacción entre la Dirección de Cooperación Técnica y el Consejo, teniendo en cuenta su función de gobernanza y, como resultado, se ha establecido un proceso de presentación de informes estable y previsible. En el marco del Plan de gestión, es importante destacar la consolidación del Sistema de gestión de la calidad, que hace hincapié en la mejora constante de la eficiencia y la calidad del servicio que presta la TCB, a fin de satisfacer las expectativas de los clientes; en septiembre de 2014, todas las Secciones de la TCB obtuvieron la certificación acreditativa ISO 9001:2008. Además de las encuestas regulares de satisfacción de los clientes y del análisis de la retroalimentación de los mismos llevados a cabo por la TCB en apoyo al Sistema de gestión de la calidad ISO 9001:2008, en 2015 el Consejo contrató los servicios de un tercero para la realización de una encuesta independiente, en virtud de la cual se confirmó que “la mayoría de los clientes están satisfechos, o muy satisfechos, con el conjunto de servicios de la TCB en todos los aspectos del servicio evaluados en la encuesta”; y que “puede constatarse una clara prevalencia de la satisfacción de los clientes con respecto a todos los aspectos evaluados en la encuesta sobre las actividades de la Dirección de Cooperación Técnica.

1.5. Entre las iniciativas destinadas a la mejora de los métodos de trabajo de la TCB, 2014 marcó el comienzo del desarrollo de una solución de gestión de procesos de trabajo (BPMS) para la automatización y optimización de los procesos de la TCB, lo que facilitará la supervisión de todos los proyectos en curso y la presentación de informes sobre los mismos, aumentará la eficiencia a través de la disminución de los flujos de comunicación mediante correo electrónico o correspondencia impresa, y aumentará las capacidades para la gestión documental y el seguimiento de auditorías a través de interfaces con aplicaciones en uso, en particular el sistema (Agresso) de Planificación de recursos empresariales (ERP) de la OACI. Se prevé el sistema esté puesto en marcha en la Sección de actividades de las misiones para 2017 y que sea completamente funcional en todas las secciones de la TCB en 2018.

## 2. POLÍTICA Y ESTRATEGIA PARA EL APOYO TÉCNICO

2.1 Frente a la evolución de la asistencia y la cooperación técnicas de la OACI, el 36° período de sesiones de la Asamblea vio la necesidad de establecer una clara delimitación a fin de distribuir todas las actividades de apoyo a la implantación entre toda la Secretaría de manera coordinada, evitando así la duplicación y la redundancia. En consecuencia, el 38° período de sesiones de la Asamblea refrendó la redefinición del Consejo de los términos Asistencia técnica y Cooperación técnica dentro del contexto de la Organización del modo siguiente:

- a) **Asistencia técnica** es toda asistencia que la OACI proporciona a los Estados, financiada por el Presupuesto regular y/o por fondos voluntarios, por intermedio de cualquier Dirección/Oficina, según la naturaleza y duración del proyecto.
- b) **Cooperación técnica** es todo proyecto solicitado y financiado por Estados y/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.

2.2 La asistencia técnica y la cooperación técnica son elementos igualmente esenciales de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB), dentro de cuyo marco la OACI se concentra en dar asistencia a todos los Estados para la efectiva aplicación de los SARPS y las políticas y procedimientos de la OACI que corresponden a todos los objetivos estratégicos (A39-WP/23), impulsando de este modo la participación del sector de la aviación en el cumplimiento de la Agenda 2030 de la ONU para el desarrollo sostenible (A39-WP/25). Es necesario forjar alianzas y mancomunar recursos para lograr una masa sostenible y predecible de financiación para el apoyo técnico y evitar la duplicación de esfuerzos. Puesto que una alta proporción de Estados miembros de la OACI carecen de los recursos económicos necesarios para desarrollar eficiente y sostenidamente su infraestructura de aviación civil y los recursos humanos para el sector, el Programa de voluntarios de la aviación creado por la OACI constituye una estrategia más de la iniciativa NCLB que permite coordinar el despliegue de profesionales de la aviación para actuar como voluntarios colaborando con los gobiernos que lo necesitan (A39-WP/45).

2.3 En lo que atañe a la asistencia técnica, el Consejo encargó a la Secretaria General que gestionara la forma en que se proporciona esta asistencia a los Estados y se organiza en el marco de la Secretaría, a fin de asegurar que el Programa de asistencia técnica se ejecute por la Dirección/Oficina más competente para cada proyecto y actividad en particular. Por consiguiente, dentro del Programa regular la asistencia técnica se coordina principalmente por medio de las oficinas regionales y las Secciones de Planificación y Apoyo a la Implantación de las Direcciones de Navegación Aérea y Transporte Aéreo. Sin embargo, la ejecución del Programa de cooperación técnica de la OACI sigue siendo responsabilidad de la Dirección de Cooperación Técnica, la que también ha de proporcionar asistencia técnica cuando así lo determine la Secretaria General.

2.4 Durante el trienio 2013-2015 se desplegaron esfuerzos para consolidar la estrategia de asistencia técnica de la Organización que mejoraron la coordinación dentro de la Secretaría, incluyendo la redistribución de responsabilidades. A la optimización en la asignación de recursos para las actividades de asistencia técnica siguiendo los Principios y criterios de financiamiento adoptados por el Consejo se sumó una nueva política de movilización de recursos que incluye la administración de los fondos voluntarios de la OACI. Durante el período informado en la presente nota, la Dirección de Cooperación Técnica ejecutó seis proyectos de asistencia técnica financiados por el Fondo para la seguridad operacional de la aviación y el Fondo para la seguridad de la aviación. Se proporciona un informe específico relativo al Programa de asistencia técnica de la OACI con la nota de estudio A39-WP/28.

2.5 Se estableció un mecanismo de aseguramiento de la calidad con el cual el Programa regular controla la calidad de los proyectos de seguridad de vuelo, verificando que se mantengan los más altos parámetros de calidad posibles a lo largo de todo el ciclo del proyecto, en particular cuando se trata de la aplicación de los SARPS de la OACI. Esto ha contribuido a acrecentar aún más la efectividad de la asistencia que se presta a los Estados que son remitidos a la Junta de Examen de la Observación y la Asistencia (MARB) para resolver preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC).

2.6 En lo concerniente a la cooperación técnica, se ha constatado una mayor participación directa de las oficinas regionales durante el trienio, en particular en la gestión de los proyectos de cooperación técnica regionales y la prestación de apoyo para escoger expertos sobre el terreno, con la consiguiente consolidación de los procesos conexos. Tras el establecimiento de nuevos arreglos de trabajo, el Programa regular siguió brindando apoyo en los aspectos técnicos de los proyectos en función de las necesidades, incluida la definición de las prioridades respecto al alcance y los resultados de los proyectos según lo que se constata en las auditorías de la OACI. La eficaz labor de la Junta de contratación de la OACI, apoyada por la participación de la Dirección de Asuntos Jurídicos y la Dirección de Navegación Aérea, siguió salvaguardando a la Organización frente a una posible exposición financiera y garantizando la debida aplicación de los procesos de adquisición, en particular en lo concerniente a las normas de conducta de las Naciones Unidas y las disposiciones del Código de adquisiciones de la OACI.

2.7 La adopción por el Consejo de las nuevas definiciones de “asistencia técnica” y “cooperación técnica” y de los criterios para la asignación de fondos destinados a actividades de asistencia técnica repercuten en las Resoluciones vigentes de la Asamblea relativas a la asistencia técnica y/o cooperación técnica. Es por tal motivo que en el Apéndice B de esta nota se proporciona una versión actualizada de la Resolución A36-17 – *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI* que la convierte en Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI.

### 3. VISIÓN GENERAL DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

#### *Ejecución total del Programa*

3.1 El Programa de cooperación técnica total ejecutado en el trienio 2013-2015 se elevó a USD 389,7 millones. La comparación con los dos trienios precedentes (USD 460,4 millones y USD 337,9 millones, respectivamente) que se presenta en la Tabla 1 muestra una disminución de USD 70,7 millones (18,1%) con respecto al período de más alta ejecución del Programa y un aumento de USD 51,8 millones (15,3%) con respecto al trienio precedente.

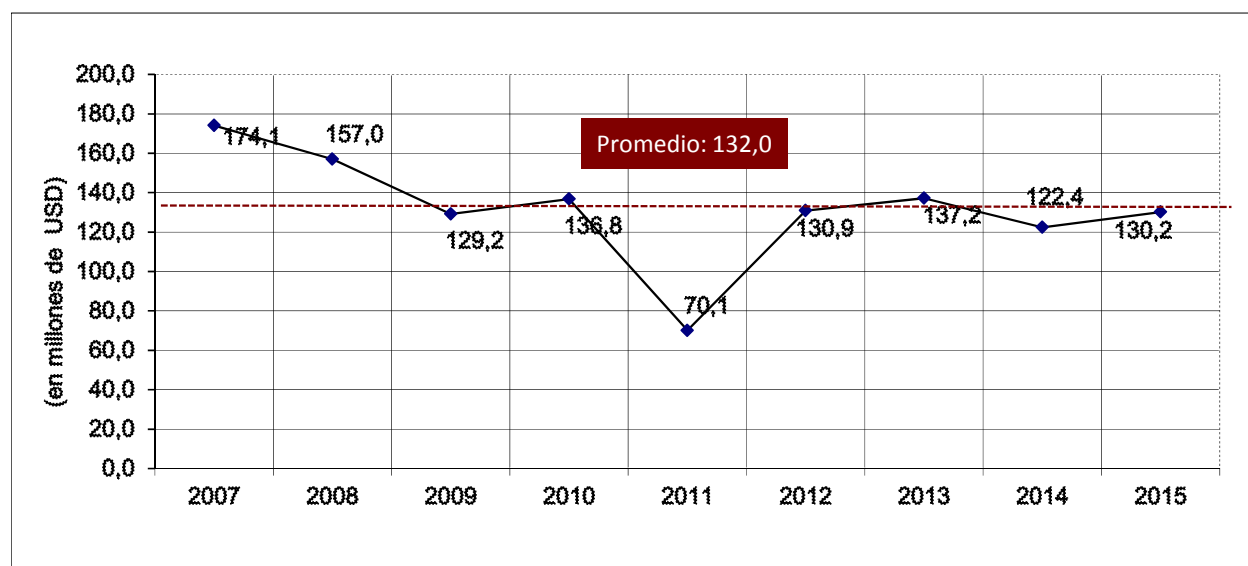
**Tabla 1 – Ejecución total del Programa**

Ejecución total del Programa (en dólares EUA)					
2007	174 116 835	2010	136 840 564	2013	137 158 149
2008	156 974 837	2011	70 094 756	2014	122 367 931
2009	129 274 504	2012	130 941 497	2015	130 181 131
	460 366 176		337 876 817		389 707 211

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

3.2 El Gráfico 2 muestra la tendencia de la ejecución en los últimos tres trienios, que demuestra la fluctuación global del Programa, influenciada por diversos factores ajenos al control de la OACI, ya que los proyectos se ejecutan a solicitud de los Estados y dependen del depósito oportuno de fondos y la aprobación de las actividades por los Gobiernos. La ejecución del Programa alcanzó su más alto nivel de USD 174 millones en 2007, lo que obedece parcialmente a una gran adquisición de equipo aeronáutico y a las actividades a gran escala asociadas al desarrollo aeroportuario. Posteriormente se registró una tendencia a la baja; no obstante, desde 2009, la ejecución anual del Programa se ha mantenido relativamente estable en un promedio de USD 134,8 millones, salvo en 2011 en que se constató una drástica disminución hasta USD 70,1 millones como consecuencia de la conclusión de los contratos de adquisiciones de gran volumen a largo plazo. El trienio cerró en 2015 con un programa de USD 130,2 millones. Las previsiones para el año en curso indican que esta tendencia positiva continuará. Con objeto de recuperar plenamente sus costos administrativos, la OACI requiere un promedio anual de ejecución del Programa de USD 125,0 millones.

**Gráfico 2 – Tendencia de la ejecución anual del Programa**



### ***Fuentes de financiamiento***

3.3. Las fuentes de financiamiento, en general, continúan siendo similares a las del trienio precedente, con una importante proporción financiada por los Gobiernos con recursos para sus propios proyectos (99,0%), mientras que los fondos básicos del PNUD representaron aproximadamente el 0,3% del Programa total. Las contribuciones de los donantes ascendieron a USD 2,7 millones (0,7%), frente a USD 3,9 millones (1,1%) y USD 3,8 millones (0,5%) en los períodos de 2010 – 2012 y 2007 – 2009, respectivamente, cuya diferencia obedece a las contribuciones por un total de USD 1,7 millones de los Fondos voluntarios de la OACI a proyectos ejecutados a través de la TCB, con arreglo a la información suministrada en el Programa de asistencia técnica desde 2013. La Tabla 2 presenta un resumen de las contribuciones externas por donante en el marco del Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI.

**Tabla 2 – Fuentes de financiamiento externas para el período 2007 - 2015**

Fuente de financiamiento (en USD)	Total 2007-2009	Total 2010-2012	Total 2013-2015 **	TOTAL GENERAL
Airbus	507 800	431 200	208 119	1 147 119
Aerothai	0	19 973	0	19 973
Boeing	126 000	381 500	208 616	716 116
Comisión Europea	519 000	146 900	0	665 900
FAA	0	464 200	23 431	487 631
IFFAS	367 200	949 600	0	1 316 800
España	416 800	502 900	121 875	1 041 575
Ministerio de Transportes de Canadá	342 500	180 800	183 486	706 786
PNUD - MDTF	1 151 720	117 200	0	1 268 920
ONUDOMP	0	602 425	279 600	882 025
Fondo SAFE (SAFE) *	0	14 000	0	14 000
Banco Mundial	380 000	100 000	0	480 000
<b>Total</b>	<b>3 811 020</b>	<b>3 910 698</b>	<b>1 025 127</b>	<b>8 746 845</b>

\* Desde 2013, los Fondos voluntarios de la OACI se contabilizan en el marco del Programa de asistencia técnica con arreglo a C-DEC 197/2, respecto de las definiciones de Asistencia técnica y Cooperación técnica.

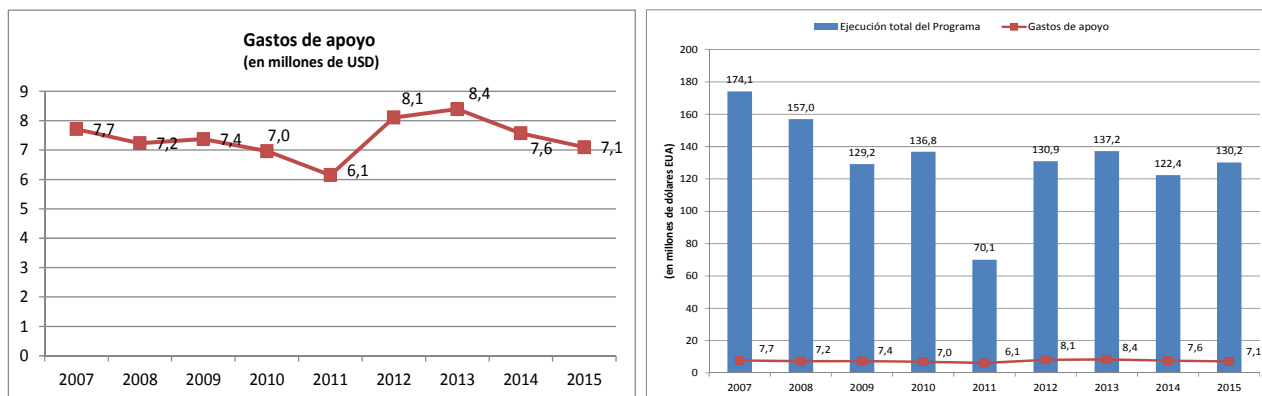
\*\* Las cifras totales no incluyen las contribuciones de los Fondos voluntarios de la OACI en relación con el Fondo AVSEC (235,590 USD), el Fondo SAFE (1 013 564 USD) y el Fondo SAFE (Francia) (431 645 USD) para los Proyectos de asistencia técnica implantados por la TCB.

### *Costos de apoyo*

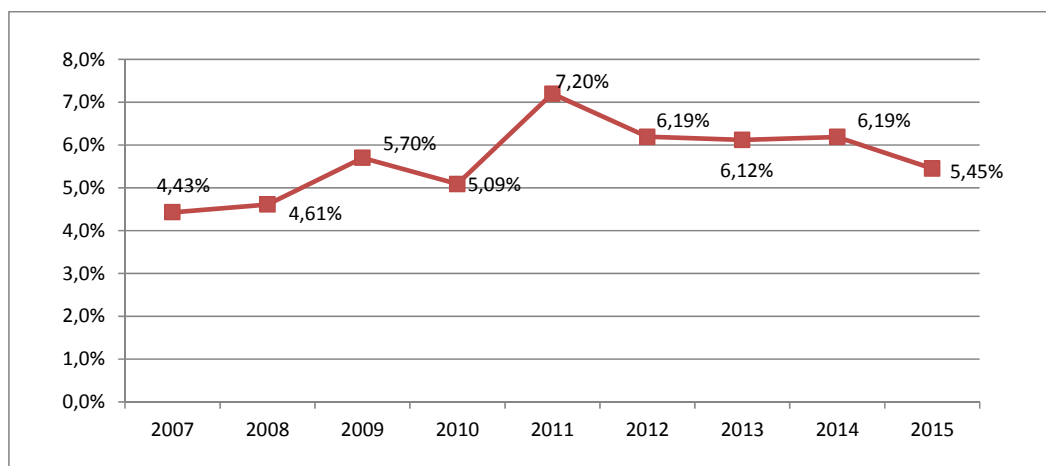
3.4 La totalidad de los costos de apoyo (ingresos por tasa administrativa) que se recuperaron por la administración del Programa de cooperación técnica con respecto a los gastos totales del Programa de USD 389,8 millones en el período 2013-2015 ascendió a USD 23,1 millones, lo cual representa un 5,9% como promedio para el período, frente al 6,3% y al 4,8% en los trienios 2010-2012 y 2007-2009, respectivamente. El Gráfico 3 indica los costos de apoyo recuperados durante los últimos tres trienios y muestra una tendencia relativamente estable en la relación promedio de los costos de apoyo recuperados en el trienio en curso con respecto a las pequeñas variaciones del volumen del Programa. Ello está en consonancia con la solicitud de la Asamblea de reducir todo lo posible los gastos generales administrativos (costos de apoyo) de los proyectos (Resolución A36-17). Las variaciones anuales en las tasas que se cobran por costos de apoyo, indicadas en el Gráfico 4, se ven afectadas por la distribución efectiva de los ingresos por componente del Programa, ya que los componentes equipos y subcontratos suponen el cobro de tasas inferiores por costos de apoyo, en comparación con los componentes personal e instrucción. A los proyectos de fondos fiduciarios se les aplica una tasa fija que normalmente no excede del 10%, pero ésta puede variar por componente del proyecto en el marco de los Acuerdos de servicios administrativos (MSA), dependiendo de la complejidad de la actividad. Las tasas para el componente equipos en el marco de los MSA y el Servicio de compras de aviación civil (CAPS) son variables y

regresivas conforme aumenta el valor de las órdenes de compra y fluctúa entre un 8% y 4,9%, y son negociables cuando superan el umbral de los USD 5 millones. Estas tasas se negocian y se acuerdan con los Estados y se indican en los acuerdos individuales firmados con la OACI.

**Gráfico 3 – Gastos de apoyo recuperados de 2007 a 2015**



**Gráfico 4 – Promedio anual de las tasas por costos de apoyo para el período 2007 - 2015**

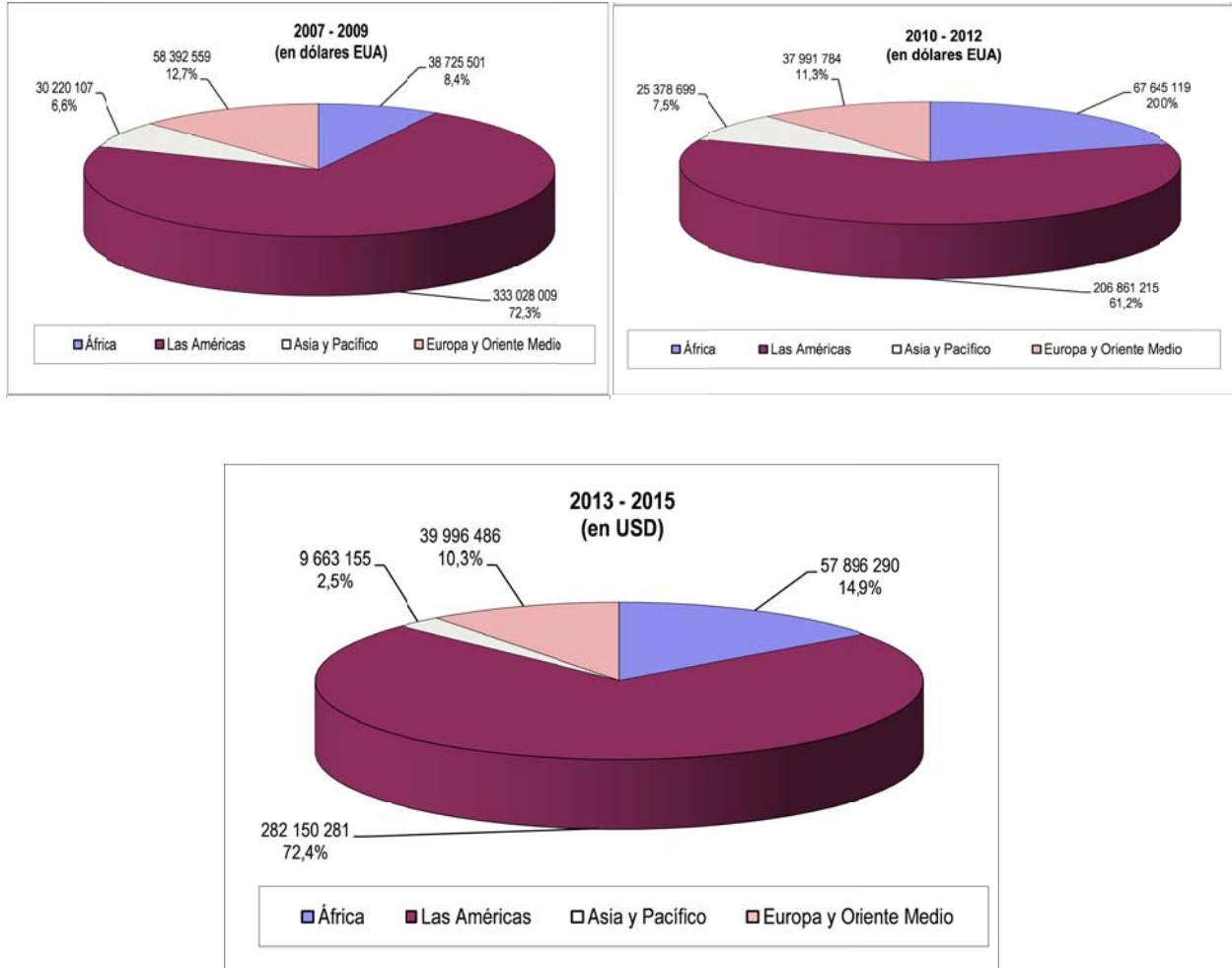


### ***Ejecución del Programa por región***

3.5 En el Gráfico 5 se ilustra la ejecución total del Programa de cooperación técnica por región geográfica. La Región África representó el 14,9% de la ejecución total del Programa en el período 2013-2015, en comparación con el 20,0% y el 8,4% en los trienios 2010-2012 y 2007-2009, respectivamente, lo que representa un importante crecimiento del Programa del orden del 74,7% desde 2007, y una ligera disminución de aproximadamente el 14,4% en el trienio en curso. La Región Asia y Pacífico representó el 2,5% de la ejecución total del Programa, superando la tasa media del 7,5% en el período 2010-2012 y del 6,6% en el período 2007-2009, si bien se registró una disminución del 61,9% en el volumen del Programa durante el período correspondiente a la presente nota. Habida cuenta del aumento del volumen del Programa del orden del 36,4% en el último trienio, la Región Las Américas continuó representando la mayor parte de la ejecución del Programa con el 72,4%, en comparación con el 61,2% y el 72,3% en los dos trienios precedentes. Por último, la Región Europa y Oriente Medio

representó el 10,3% de la ejecución total del Programa, en comparación con el 11,3% y el 12,7% en los períodos anteriores, lo cual representa un pequeño aumento del Programa del 5,3% en el trienio. Las variaciones en la relación de distribución geográfica fueron influenciadas principalmente por el número y el tipo de solicitudes, así como por la financiación que proporcionaron los Estados.

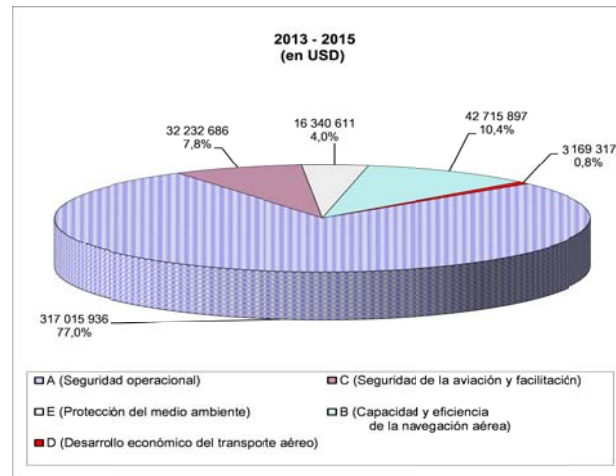
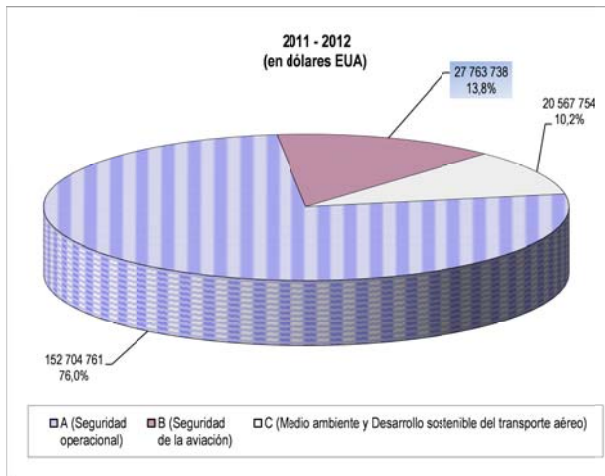
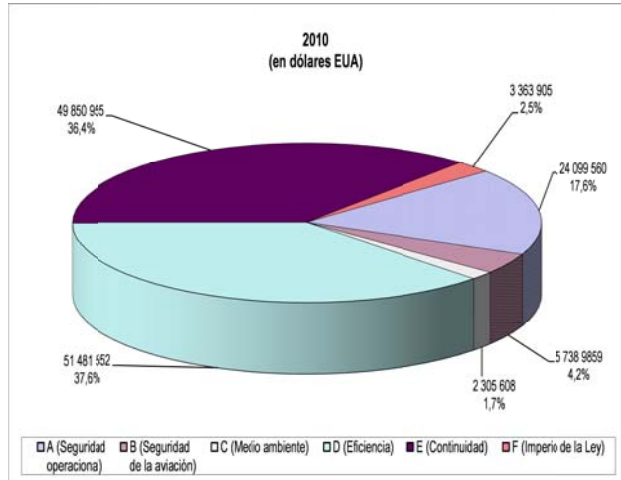
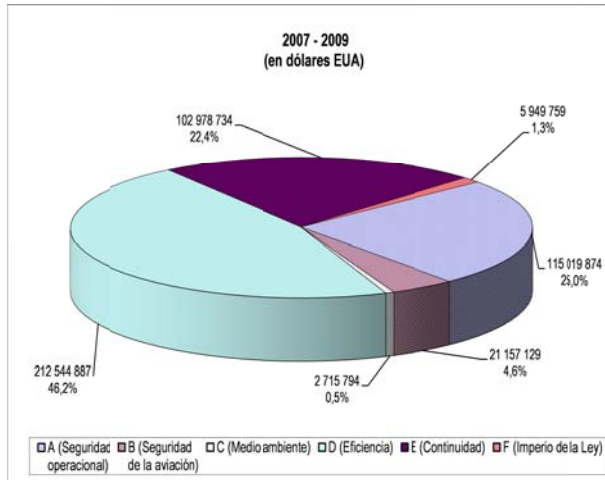
**Gráfico 5 – Ejecución del Programa por región**



**Ejecución del Programa por Objetivo estratégico**

3.6 La distribución del Programa de cooperación técnica por Objetivo estratégico que se proporciona en el gráfico 6 refleja la contribución global de los proyectos al logro de los objetivos de la OACI para los trienios 2007-2009, 2010-2012 y 2013-2015, lo que pone de manifiesto el enfoque principal de los Estados en las prioridades relativas a la seguridad operacional y la navegación aérea.

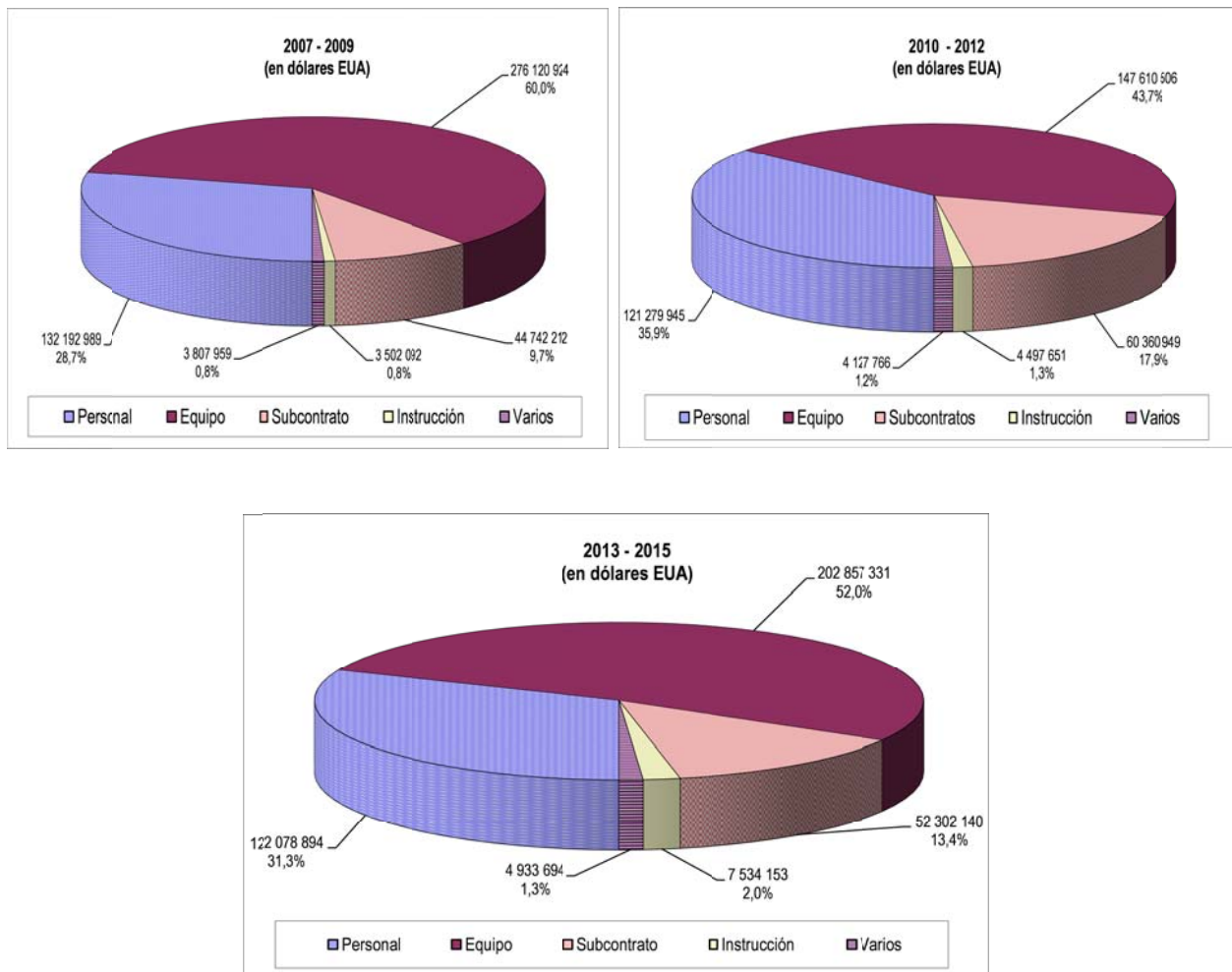
**Gráfico 6 – Ejecución del Programa por Objetivo estratégico**



**Ejecución del Programa por componente**

3.7 En el Gráfico 7 se ilustra la distribución del Programa por componente, la cual se ha mantenido relativamente estable. Con respecto a la totalidad del programa, el componente adquisiciones, que comprende equipos y subcontratos, sigue constituyendo al 65,4% el mayor del volumen de actividad, a pesar de las variaciones de gastos substanciales a lo largo del trienio. El componente personal, que constituye el 31,3%, registró una ligera disminución de aproximadamente el 4,6% en el último trienio, mientras que el nivel general de gastos se mantuvo constante. La instrucción representó, en promedio, el 1,9% de la totalidad del Programa durante el trienio, y su volumen registró un aumento del 115% desde el período 2007-2009 correspondiente a la presente nota.

**Gráfico 7 – Ejecución del Programa por componente**



**Actividades ejecutadas por componente del Programa**

- 3.8 Las principales actividades ejecutadas durante el período 2013–2015 incluyeron:
- a) el despliegue de 777 expertos internacionales sobre el terreno, que llevaron a cabo misiones de asesoría o trabajaron como instructores o personal ejecutivo;
  - b) la contratación de 2212 expertos nacionales para las administraciones de aviación civil;
  - c) la capacitación de 13657 funcionarios nacionales en el país, mediante cursos de instrucción y seminarios teóricos y prácticos a escalas nacional y regional;
  - d) la instrucción impartida a 1370 funcionarios nacionales por proveedores de equipos mediante contratos de adquisiciones;
  - e) la concesión de 2041 becas en el campo de la aviación al personal nacional de diversos institutos de instrucción en el marco del Programa de becas de la OACI, el Programa de instrucción para países en desarrollo y el Programa de becas y formación de la empresa Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID); y
  - f) la adquisición de importantes equipos y servicios de aviación civil por un total de USD 251,5 millones.

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

	2007 - 2009		2010 - 2012		2013 - 2015	
Expertos internacionales sobre el terreno	1125	1851 meses de trabajo	983	1576 meses de trabajo	777	1173 meses de trabajo
Expertos nacionales	4263		2462		2212	
Expertos nacionales capacitados en el país	6385		11541		13657	
Funcionarios nacionales capacitados por el proveedor	1118		945		1370	
Becas otorgadas	1293		2215		2041	
Equipos y servicios	USD 320,9 millones		USD 208,0 millones		USD 251,5 millones	

3.9 Los detalles de los resultados anuales de las operaciones por componente figuran en los Informes anuales del Consejo a la Asamblea, incluido un resumen de los objetivos y resultados de los principales proyectos de cooperación técnica ejecutados durante este período sobre una base individual, subregional o regional.

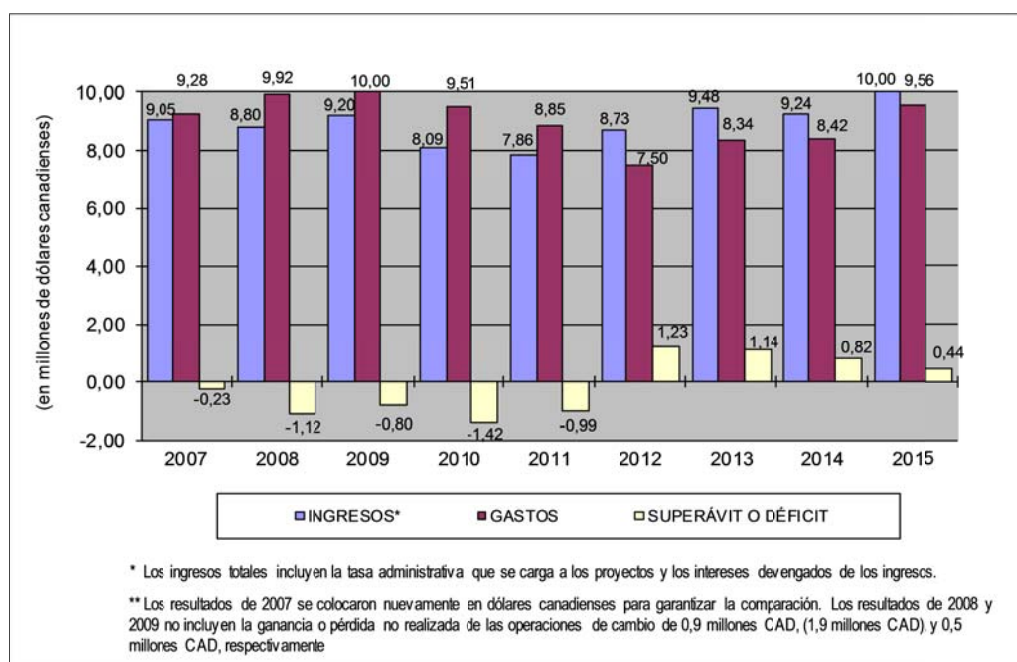
3.10 En el Apéndice A se proporcionan los logros del Programa por objetivo estratégico durante el período 2013-2015.

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

4.1 Las tasas administrativas cobradas por la ejecución de los proyectos en el principio de recuperación de costos se administran por medio del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), que se utiliza para sufragar la totalidad de los costos de administración, funcionamiento y apoyo del Programa de cooperación técnica. Estas tasas cubren los gastos dentro de la TCB, incluyendo los costos de personal, así como los gastos del Programa regular por los servicios proporcionados a la TCB.

4.2 Los resultados de las operaciones muestran que el Fondo AOSC ha recuperado todos sus costos durante el trienio 2013-2015. Los ingresos superaron las erogaciones en CAD 1,14 millones en 2013, CAD 0,82 millones en 2014 y CAD 0,44 millones en 2015. Habida cuenta de la estabilidad en la ejecución del Programa que tuvo un impacto en el volumen de los costos de apoyo recuperados de los proyectos, y la disminución global de los gastos como resultado de la implantación de varias medidas de ahorro para subsanar la tendencia de déficit por cinco años consecutivos en el período 2007-2011, el Fondo AOSC cerró en 2012 con un superávit. El fondo acumulado del AOSC al 31 de diciembre de 2015 ascendía a CAD 3,9 millones.<sup>2</sup>

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



<sup>1</sup> A partir de 2008, los estados financieros de la OACI se presentan en dólares canadienses. A fin de asegurar la realización de una comparación entre los trienios, los resultados financieros del Fondo AOSC correspondientes a 2007 se han indicado en dólares canadienses para los fines del presente informe utilizando el tipo de cambio medio de las Naciones Unidas para ese año.

<sup>2</sup> 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 terminación, en caso necesario. Las ganancias o pérdidas no realizadas por diferencias de cambio, de CAD 939 000 y CAD 1 939 000 en 2008 y 2009, respectivamente, que resultaron de la conversión de los fondos del AOSC de USD a CAD al tipo de cambio de las Naciones Unidas vigente el 31 de diciembre de 2009, se dedujeron del saldo del Fondo AOSC, lo cual tuvo un impacto neto de CAD 1,0 millones.

4.3 Los gastos totales incluyen los costos cargados al Fondo AOSC en concepto de servicios de apoyo prestados por personal del Programa regular al Programa de cooperación técnica, que ascienden a CAD 3,6 millones en el trienio 2013-2015. Además incluye costos por CAD 422 000 que se cargaron al Fondo AOSC para sufragar otras partidas compartidas, entre otras, los honorarios de auditoría externa, costos comunes de las Naciones Unidas, seguro de los locales y prestaciones médicas después de la separación del servicio; en consecuencia, los costos totales cargados al Fondo AOSC por servicios proporcionados con cargo al Presupuesto regular durante el trienio se elevaron a CAD 4 millones. El Fondo AOSC no pudo recuperar en el trienio los costos de CAD 496 000 con cargo anual al Presupuesto regular en concepto de servicios de adquisiciones y viajes prestados por la TCB al Programa regular, por un total de CAD 1,5 millones.

## 5. **DISTRIBUCIÓN DE LOS COSTOS ENTRE EL PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR Y EL FONDO AOSC**

5.1 En 2010 el Consejo adoptó una nueva política de recuperación de costos para reconocer los costos indirectos en que incurrió el Programa regular para proporcionar servicios a la TCB. Se determinó que los costos que se recuperarían debían contabilizarse en su expresión monetaria (en dólares), sustituyéndose mediante una transferencia anual de efectivo del Fondo AOSC al Presupuesto regular la práctica anterior que consistía en que la TCB financiaba varios puestos del Programa regular.

5.2 Para poner en práctica esta decisión, en 2010 los 22 puestos financiados por el AOSC ubicados en el Programa regular se absorbieron en el Presupuesto regular. A la vez, se realizó un análisis del tiempo empleado para determinar el tiempo neto real que requería el personal del Programa regular para prestar apoyo directo a las operaciones de los proyectos y de esta forma se determinó que se debían cargar costos anuales de CAD 1 202 117 en ese concepto. En noviembre de 2013 el Consejo adoptó un mecanismo para ajustar, en caso necesario, el monto que ha de recuperarse del Fondo AOSC.

5.3 Por otro lado, como se refleja en el proyecto de presupuesto, a partir del trienio 2017-2019 el Presupuesto regular reintegrará anualmente los costos en que incurra la TCB para la prestación de servicios de viajes y adquisiciones al Programa regular, que ascienden a CAD 496 000.

— — — — —

## APÉNDICE A

### Logros del Programa de cooperación técnica por Objetivo estratégico

1. Los principales logros del Programa de cooperación técnica por área de apoyo técnico a los Estados durante el período 2013-2015 incluyen:

#### a) Seguridad operacional

- i) Asistencia para el establecimiento y el funcionamiento de organizaciones y programas cooperativos de vigilancia de la seguridad operacional; mejora de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados mediante la elaboración y la implantación de planes de medidas correctivas (CAP) y la mitigación de los problemas significativos de seguridad operacional, de las deficiencias detectadas en el marco del USOAP y de otras constataciones conexas en el ámbito de la seguridad operacional; asistencia en las Misiones de validación coordinada y en la realización de inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional; elaboración e implantación de Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS); elaboración, revisión, traducción y armonización de la legislación básica, reglamentación y procedimientos de aviación civil; elaboración, revisión, enmienda e implantación de normas y procedimientos de seguridad operacional y programas de seguridad operacional a largo plazo; evaluación, fortalecimiento y modernización de las administraciones de aviación civil (CAA); mejora en las capacidades de los Estados respecto a: operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, investigación de accidentes e incidentes, certificación e inspección de aeropuertos, búsqueda y salvamento y extinción de incendios (RFF); establecimiento de una junta independiente para la investigación de accidentes en una CAA de reciente creación; establecimiento y operaciones de una agencia de investigación de accidentes; implantación de soluciones informáticas para la planificación de vuelo, concesión de licencias y procedimientos de control meteorológico; desarrollo de sistemas basados en Internet de vigilancia de inspectores y seguimiento de sus actividades; y puesta en marcha de un Programa de evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (FASAP) en una sub-región.
- ii) Instrucción en una amplia variedad de temas relacionados con la seguridad operacional, incluidos aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, licencias al personal, investigación y prevención de accidentes de aviación, herramientas electrónicas de seguridad operacional, certificación de aeródromos, inspección y seguridad operacional, operaciones aeroportuarias, instrucción en simulación para pilotos, sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), vigilancia de la seguridad operacional e instrucción de inspectores, transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en la plataforma (IDISR); preparación de planes de modernización para instituciones de instrucción y planes para la introducción de sistemas de gestión de la calidad (QMS); y asistencia en la certificación de programas de instrucción sobre licencias de piloto de transporte de línea aérea (ATPL).

- iii) Realización de análisis de carencias con respecto al Anexo 14 de la OACI (Aeródromos) y sobre sistemas de investigación de accidentes de aviación; preparación de planes de contingencia, análisis de viabilidad y estudios aeronáuticos; evaluación de pistas en función del cumplimiento de los SARPS; evaluación de aeródromos para un Estado en virtud de un mandato de las Naciones Unidas; asistencia para la preparación de informes de conformidad relativos a inspecciones de aeronaves extranjeras; y asistencia para la certificación y supervisión de organizaciones de mantenimiento, organizaciones de instrucción aprobadas y aeródromos, así como para la certificación de explotadores de aeronaves.
- iv) Adquisición de una aeronave de calibración en vuelo equipada con un sistema automático de inspección en vuelo (AFIS), ambulancias, hangares semipermanentes, equipos médicos, sistemas de iluminación portátil, equipos antincendios, sistemas y equipos de apoyo aeroportuario; construcción de una plataforma remota; prestación de servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF) y de maniobras en tierra, así como provisión de apoyo técnico y mantenimiento del equipo de aeronavegabilidad y de los barredores de pistas.

**b) Seguridad de la aviación y facilitación**

- i) Asistencia regional en el campo de la seguridad de la aviación, incluida la asistencia para la rectificación de deficiencias detectadas en las auditorías del USAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación, realización de misiones de asistencia técnica y provisión de instrucción para inspectores y de otros cursos de instrucción relacionados con la seguridad de la aviación; realización de inspecciones de la seguridad operacional aeroportuaria y análisis de carencias para la implantación de programas de seguridad en la aviación; evaluación de la eficacia de controles de la seguridad de la aviación y desarrollo de medidas de mitigación; elaboración y revisión de reglamentos, procedimientos y textos de orientación nacionales sobre seguridad de la aviación; elaboración de un Programa nacional modelo de seguridad de la aviación civil; establecimiento de un programa de seguridad aeroportuaria; y evaluación de la estructura orgánica y las responsabilidades de los inspectorados nacionales de seguridad de la aviación.
- ii) Mejora de las capacidades de recursos humanos en seguridad de la aviación de los Estados mediante la realización de seminarios internacionales, cursos y seminarios prácticos sobre seguridad de la aviación; suministro de instructores e instrucción para inspectores y otra instrucción relacionada con la seguridad de la aviación para el personal nacional; establecimiento de un centro nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil y asistencia para refrendar un centro de instrucción en seguridad de la aviación de la OACI.
- iii) Suministro de servicios de consultoría y realización de análisis de carencias para la implantación de sistemas para los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y elaboración de planes de acción destinados a la implantación de sistemas para procedimientos transfronterizos electrónicos, pasaportes-e y visados-e.
- iv) Adquisición de sistemas y equipos de seguridad; asistencia en la instalación, el mantenimiento, el apoyo y la instrucción para la utilización de soportes lógicos relacionados con los sistemas Smart; apoyo de soporte lógico para sistemas de presentación y embarque; mantenimiento de tomógrafos y mejora de los equipos de seguridad del sistema de control de acceso doble.

**c) Protección del medio ambiente**

- i) Realización de estudios de evaluación del impacto medioambiental, social y económico con respecto a proyectos de desarrollo aeroportuario; asistencia en la preparación y elaboración de planes de acción medio ambiental para reducir las emisiones de dióxido de carbono y en la revisión y enmienda de los planes de acción sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación a nivel mundial, y elaboración de un plan de trabajo coordinado para la implantación de medidas de respuesta a nivel nacional en relación con el cambio climático y la reducción de las emisiones de carbono.
- ii) Implantación de programas de creación de capacidad sobre protección del medio ambiente por medio de seminarios prácticos; instrucción en la esfera de gestión de los gases de efecto invernadero en los aeropuertos y organización de eventos internacionales sobre cuestiones relacionadas con el medio ambiente.
- iii) Elaboración de las especificaciones para reemplazar instalaciones existentes de radares primarios de vigilancia y radares secundarios de vigilancia (PSR/SSR), centros de control de área (ACC) y torres de aeropuertos, con miras a aplicar normas de protección del medio ambiente.

**d) Desarrollo económico del transporte aéreo**

- i) Elaboración de planes maestros de aviación civil (CAMP), planes maestros para aeropuertos y pronósticos de tráfico aéreo; revisión de los sistemas de recaudación de derechos aeroportuarios y de la capacidad aeroportuaria en relación con los turnos; asistencia en el cobro de derechos de navegación aérea en ruta; realización de estudios de impacto social y económico asociados a aeropuertos internacionales; elaboración de sistemas de aseguramiento de la calidad del transporte aéreo; provisión de conocimientos especializados sobre los aspectos económicos del tráfico aéreo y el desarrollo de estructuras de la Dirección de Transporte Aéreo; examen y modificación de los reglamentos de servicios de escala y prestación de asesoramiento jurídico con respecto a varios instrumentos jurídicos internacionales y asuntos relacionados con el sector de la aviación civil.
- ii) Impartición de cursos de instrucción en gestión de aviación civil y políticas de aviación.
- iii) Preparación de una solicitud de calificación, un llamado a licitación y la revisión y enmienda de un contrato de concesión para una sociedad público-privada (SPP) con el fin de actualizar el sistema de gestión de tránsito aéreo (ATM) de un Estado.

**e) Capacidad y eficiencia de la navegación aérea**

- i) Elaboración de estudios de viabilidad y planes maestro sobre aeropuertos, en particular la ampliación o modernización de instalaciones y servicio de aeropuertos internacionales; elaboración de proyectos de reglamentos para la supervisión de la seguridad operacional de la navegación aérea y examen y modificación de los reglamentos de navegación aérea y servicios de escala; elaboración de documentación para la implantación de navegación basada en la performance (PBN); y suministro de conocimientos especializados en las esferas de la comunicación, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

- ii) Asistencia en la implantación de PBN, instalaciones y servicios del plan de navegación aérea y la red digital REDDIG II; asistencia en la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea; apoyo a la certificación de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (ASMGCS) y la certificación e integración de nuevos radares; asistencia en la aprobación de procedimientos de vuelo y apoyo al diseño de procedimientos de PBN.
  - iii) Provisión de servicios de información en vuelo en nombre de un Estado; realización de evaluaciones de los riesgos de seguridad operacional en los servicios de tránsito aéreo (ATS), incluida la introducción de comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) y soluciones y servicios de vigilancia dependiente automática - contrato (ADS-C); provisión de servicios de información aeronáutica (AIS); realización de encuestas sobre el terreno para recabar datos relativos a la red de satélite AFISNET; realización de evaluaciones in situ de las zonas de maniobra y movimiento en terminales aeroportuarias; y asistencia en la gestión del contrato de servicio MEVA II para la prestación de servicios de telecomunicaciones aeronáuticas operacionales basadas en satélite.
  - iv) Impartición de cursos de instrucción en una gran variedad de temáticas relacionadas con la aviación, en particular políticas de navegación aérea, ingeniería de aeropuertos (planificación y construcción), mantenimiento de radiofaros omnidireccionales Doppler de muy alta frecuencia / equipos radiotelemétricos (DVOR/DME), mantenimiento de sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), sistemas de vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B), instalación y operación de ayudas para la navegación, operación de terminales de aeropuerto, sistemas automáticos de radar terminal, diseño de la implantación y los procedimientos de PBN, control de aproximación radar, búsqueda y salvamento, CNS/ATM, meteorología aeronáutica y servicios de navegación aérea (ANS), así como seminarios prácticos sobre aseguramiento de la calidad para la implantación de PBN e impartición de instrucción técnica y operacional en fábrica y en el puesto de trabajo al personal de mantenimiento.
  - v) Adquisición de equipos y servicios para la modernización de aeropuertos y contingencia, en particular torres móviles, radares primarios y secundarios y centros de control de área, sistemas de conmutación vocal, sistemas de comunicaciones de muy alta frecuencia (VHF), incluidos servicios automáticos de información terminal (ATIS) para el control de aproximación y de aeródromo, equipos de comunicaciones VHF para control de área, red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), radioenlaces, registradores de voz asociados con el sistema de control de comunicaciones ATC orales (VCS), sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), radiofaros omnidireccionales VHF (VOR), sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM), sistemas de información geográfica (GIS), equipos radiotelemétricos (DME), sistemas de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS), sistemas automatizados de observación meteorológica (AWOS) y elaboración de especificaciones técnicas, realización de pruebas de aceptación in situ e impartición de instrucción en el puesto de trabajo al personal de mantenimiento.
-

## APÉNDICE B

### **A39-xx: Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI**

~~Considerando que se han ampliado las medidas que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo técnico en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que fueron refrendadas en el 38° período de sesiones de la Asamblea para una nueva política de cooperación técnica y que en la Resolución A33-21, reconfirmada por la Resolución A35-20, se encargaba al Consejo que preparara para su consideración una resolución consolidada relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica;~~

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

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los Apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica y asistencia técnica existentes al concluir el 36° 39° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la Resolución ~~A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 y A35-21~~ A36-17.

## APÉNDICE A

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

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

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

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

Considerando que la Resolución 222 (IX)A del 15 de agosto de 1949 del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General en su Resolución del 16 de noviembre de 1949 y ratificada por la Asamblea de la OACI en su Resolución A4-20, confió a todas las organizaciones del

sistema de las Naciones Unidas a participar plenamente en el Programa ampliado de asistencia técnica para el desarrollo económico, y que la OACI, como organismo especializado de las Naciones Unidas para la aviación civil, inició la ejecución de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en 1951 con fondos de la Cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada de conformidad con la resolución mencionada;

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

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

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

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

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

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

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

*Considerando* que los ingresos relativos a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica y del Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) conexas 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; (*nuevo*)

*Considerando* que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el Presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa regular; (*nuevo*)

~~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; (desplazado)~~

*La Asamblea:*

*Programas de cooperación técnica y asistencia técnica*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica*

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

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

## APÉNDICE B

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

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

*Considerando* que, salvo contadas excepciones, ~~prácticamente la totalidad del~~ Programa de cooperación técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos; *(nuevo)*

*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; *(nuevo)*

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

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

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

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

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

~~*Considerando* que la Asamblea creó el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación a fin de fomentar las contribuciones voluntarias para proyectos destinados a rectificar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; *(suprimido)*~~

*La Asamblea:*

~~1. Reconoce y alienta las medidas tomadas por el Consejo en el campo de la cooperación técnica que se han aplicado eficazmente con los limitados recursos y recurriendo a todas las fuentes de financiación y servicios apropiados disponibles; (suprimido)~~

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

2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;

3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo y/o el desarrollo económico de un país;

4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;

5. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de su aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;

6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional, la seguridad de la navegación aérea, la protección del medio ambiente y la eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más al logro de los Objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;

7. *Autoriza* a la Secretaria General a recibir, en nombre de los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;

8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios que permitan la provisión de becas para la ejecución de proyectos de aviación civil, en efectivo o en especie;

9. *Alienta* a los Estados y a otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado, a contribuir al Mecanismo de financiación de los objetivos de la OACI que les permite participar en la ejecución de los proyectos de desarrollo de la aviación civil de la OACI; y

10. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP).

## APÉNDICE C

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea:*

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