



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 25: Cooperación técnica — Política y actividades

PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OACI – POLÍTICA Y ACTIVIDADES

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En la presente nota se proporciona una visión general de las actividades del Programa de Cooperación Técnica de la OACI llevadas a cabo durante el trienio 2019-2021, incluidos los proyectos de cooperación técnica y de asistencia técnica, el Programa OACI de Voluntariado de la Aviación (IPAV) y los paquetes de asistencia para la implementación (iPack) administrados por la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB), así como novedades en cuanto la aplicación de la política y la estrategia de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI y su evolución hacia la nueva política de apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados, aprobada por el Consejo en 2022.

En el apéndice A de la nota se presenta un análisis de los resultados del Programa de Cooperación Técnica en el período 2019-2021 desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable. En el apéndice B se presentan los resultados del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) en el trienio 2019-2021, complementados con información sobre la distribución de los costos entre el Fondo AOSC y el presupuesto regular en el período cubierto por esta nota. En el apéndice C se proponen actualizaciones y cambios editoriales para la resolución A40-24 de la Asamblea, *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* con el fin de someterla a la aprobación de esta.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI* revisada que figura en el apéndice C y que sustituye la resolución A40-24 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	El Programa de Cooperación Técnica de la OACI es financiado por Gobiernos, donantes, instituciones financieras y otras entidades que realizan contribuciones financieras o en especie para proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica. La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) se autofinancia y su labor se rige con arreglo al principio de recuperación de costos.
<i>Referencias:</i>	A41-WP/24, A41-WP/47 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> (Doc 10140) <i>Comité Ejecutivo, Informe y actas</i> (Doc 10136, A40-EX)

1. VISION GENERAL

1.1 El Programa de Cooperación Técnica de la OACI es el principal instrumento operacional para apoyar los objetivos 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 y de asistencia técnica de la OACI* (resolución A40-24), 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 aviación nacionales, regionales y mundiales, 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 tiene como finalidad ilustrar los resultados del Programa de Cooperación Técnica en el trienio 2019-2021, desde las perspectivas financiera y operacional no cuantificable, y proporcionar información actualizada sobre las políticas y estrategias de apoyo a la implementación a mediano y largo plazos. Si bien en la nota se proporciona una visión general de las actividades realizadas durante el período, pueden encontrarse otros detalles operacionales, incluidos los resúmenes del objetivo y los logros de cada proyecto por tipo, región y objetivo estratégico, en los informes anuales del Consejo a la Asamblea de 2019, 2020 y 2021 (*Comité Ejecutivo, cuestión 11*). La nota de estudio A41-WP/24 contiene un informe sobre el Programa de Asistencia Técnica de la OACI.

1.3 Durante el trienio, la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) desarrolló una cartera de proyectos financiados principalmente por Gobiernos o proveedores de servicios que han contribuido considerablemente a mejorar la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medioambiente en todo el mundo. Durante ese período se prestó asistencia a más de 138 Estados y 10 organizaciones mediante la ejecución de un promedio de 98 proyectos de cooperación técnica, de asistencia técnica y del Programa OACI de Voluntariado de la Aviación (IPAV) al año, a lo que se suma el despliegue de 32 paquetes de asistencia para la implementación (iPack) de la OACI.

1.4 La cooperación técnica es un campo dinámico y complejo dentro de un entorno tecnológico en rápida evolución que repercute sobre las necesidades de los Estados y los intereses de los asociados para el desarrollo, por lo que exige formas innovadoras de abordar con eficacia las dificultades inherentes, mejorar la calidad de los resultados esperados, aumentar la capacidad y la eficiencia, velar por una mayor fiabilidad con miras al cumplimiento de los SARPS y fortalecer la competitividad en el mercado de la aviación mundial en el contexto de un enfoque reforzado de “Una sola OACI” a fin de lograr mayores sinergias. A tal efecto, durante el período que abarca esta nota, se formuló una nueva estrategia y modelo de negocios para la Dirección de Cooperación Técnica que contó con el respaldo del Consejo y que apuntaba a mejorar los servicios prestados en colaboración con otras direcciones y oficinas regionales de la OACI y proporcionar un mayor valor a los Estados miembros. Con miras a estructurar coherentemente la implementación del nuevo modelo de negocios, el Consejo respaldó la aplicación de un enfoque gradual que tuviera en cuenta iniciativas clave que se ejecutarían a corto, mediano y largo plazos.

1.5 En la fase a corto plazo se abordó la integración del Programa de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) a la TCB. Concluida en 2019, la transferencia de la Oficina GAT a la TCB trajo consigo sinergias en cuanto a la identificación y el desarrollo de nuevas oportunidades de negocios a raíz de la ampliación de la cartera de productos y servicios que integran el catálogo de GAT, el fortalecimiento de mecanismos de colaboración y comunicación con las oficinas regionales y la facilitación de actividades promocionales conjuntas para ampliar las labores de divulgación y la visibilidad de la TCB.

1.6 Con la finalidad de lograr un enfoque armónico y congruente para todas las actividades de apoyo a la implementación emprendidas por la OACI, durante la fase a mediano plazo se abordó la alineación de la gestión de los programas, proyectos y actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la Organización. En la sección 2 se aportan más detalles sobre consideraciones de política y estrategia.

1.7 Como parte de la fase a largo plazo del modelo de negocios, y con arreglo a las recomendaciones de auditoría externa, la función administrativa de adquisiciones se transfirió a la Dirección de Administración y Servicios (ADB) en diciembre de 2021, para lograr la armonización con el sistema de las Naciones Unidas y facilitar aún más la debida segregación de obligaciones a fin de evitar posibles conflictos de intereses, asegurar la aplicación de controles internos sólidos, reducir los riesgos éticos y seguir las mejores prácticas relacionadas con la gobernanza. Además, para fortalecer las actividades de adquisición en la Organización, se aprobó un nuevo código de adquisiciones de la OACI durante el período objeto de esta nota. En lo que representa una reformulación completa de los procesos de adquisición, el nuevo código introduce un sistema de dos sobres y un mecanismo de impugnación de licitaciones. Además, ofrece orientación detallada para el personal de adquisiciones y los solicitantes sobre cuestiones de procedimientos, reglas y reglamentos, como la preparación de planes de adquisiciones, la ejecución de convenios a largo plazo, mecanismos de evaluación y evaluación de desempeño de los proveedores, así como sobre interacciones con los Estados en este ámbito.

1.8 La fase a largo plazo contempló además la integración de la Sección de Gestión de Ingresos y Productos (RPM) a la estructura de la TCB, en vigor a partir del 15 de junio de 2022. Se prevé que la integración de todas las actividades generadoras de ingresos en una sola entidad permita crear competencias comerciales más fuertes, aumentar las sinergias y la innovación, potenciar la propiedad intelectual de la OACI y mejorar la diversificación de los ingresos.

1.9 Al sentar las bases que requería la TCB para alcanzar sus objetivos de forma eficaz y eficiente a lo largo del trienio y más allá, el Plan de Operaciones de la Dirección evolucionó con la incorporación de principios fundamentados en la metodología de cuadro de mando integral, con indicadores clave de rendimiento (KPI) e iniciativas estratégicas. Este enfoque ha fortalecido y simplificado la gestión del rendimiento, y continúa sirviendo como hoja de ruta para la interacción entre la TCB y el Consejo, facilitando su función de gobernanza.

1.10 Considerando la estructura de autofinanciación de la TCB, con arreglo a la cual esta debe recuperar los costos administrativos y asegurarse de que las tasas que se cobran por los gastos de apoyo se mantienen al mínimo, la principal dificultad en el período 2019-2021 fue afrontar la tendencia a la baja del volumen de ejecución del Programa de Cooperación Técnica que, agravada por el impacto negativo de la pandemia de COVID-19 sobre las inversiones en el desarrollo de la aviación civil y la lenta recuperación del sector, causó una reducción de la reserva acumulada del Fondo AOSC del orden de los 4,4 millones CAD, de 12,5 millones CAD a 8,1 millones CAD para finales del trienio en 2021. A fin de restaurar el Fondo AOSC y alcanzar una situación financiera sana, se adoptaron medidas estratégicas y de ahorro integrales para, por una parte, reducir los costos de las operaciones y, por la otra, aumentar las fuentes de ingresos por medio de una mayor divulgación en todas las regiones y la reducción al mínimo de su dependencia de fuentes de ingresos no operacionales, como la generación de intereses, ganancias por tipo de cambio favorable y otros factores que no están enteramente bajo el control de la OACI, así como mantener la capacidad de la Dirección para ejecutar proyectos a un costo razonable y prestar servicios de calidad a los Estados miembros.

1.11 Como parte de sus prioridades estratégicas para el trienio, la TCB determinó la necesidad de concentrar sus esfuerzos en completar la transición de un modelo dependiente de una única fuente de ingresos hacia una modalidad multipolar a fin de mitigar la desaceleración que se produjo en sus servicios tradicionales para proyectos. Esta estrategia de diversificación de ingresos requería la creación y provisión de nuevos productos basados en los SARPS de la Organización. Además, la repercusión sin precedentes de la pandemia de COVID-19 sobre la industria del transporte aéreo aceleró aún más la necesidad de que la OACI proporcionara un apoyo oportuno, integral y unificado a sus Estados miembros en sus medidas de reanudación, recuperación y resiliencia mediante el lanzamiento de la iniciativa iPack en 2020 para cubrir diversos ámbitos de la aviación civil.

1.12 Valiéndose del aumento de la coordinación, cooperación y colaboración entre la TCB, la Dirección de Navegación Aérea (ANB), la Dirección de Transporte Aéreo (ATB) y las oficinas regionales durante el trienio, y como otro ejemplo de los beneficios del enfoque “Una sola OACI”, se llevó a cabo un ejercicio de planificación de proyectos que, al facilitar las funciones de divulgación de las oficinas regionales y aprovechar su amplio conocimiento de las necesidades regionales, permitió identificar un conjunto de Estados en todas las regiones que necesitaban la asistencia de la OACI y determinar sus requisitos específicos que pueden abordarse por medio de la ejecución de proyectos relacionados con la aviación civil. La OACI intensificará sus actividades de movilización de recursos para asistir a los Estados beneficiarios que pudieran requerir fondos de otras fuentes para poder implementar estos proyectos.

1.13 Durante el trienio, la Dirección de Cooperación Técnica también llevó a cabo una serie de cambios estructurales internos como parte de su nuevo modelo de actividades que han afectado sus procesos y su documentación, así como las funciones y responsabilidades de su personal. Entre los cambios producidos figura la introducción de una metodología estandarizada para la gestión de extremo a extremo de los proyectos con base en un enfoque colaborativo de un único proceso (OSP), en consonancia con normas reconocidas de gestión de proyectos e incorporando las mejores prácticas pertinentes, con lo cual se mejoró la coordinación interna, se fortalecieron los mecanismos de gobernanza, se perfeccionaron el seguimiento, los informes y la evaluación de proyectos y se mejoró la gestión del rendimiento a nivel de la Dirección; todo ello se tradujo en una ejecución más eficaz y eficiente de los proyectos. Luego de la recertificación inicial de la Dirección respecto de la norma ISO 9001:2015 en 2018, se llevó a cabo una evaluación integral del cumplimiento de la norma por parte del sistema de gestión de la calidad a cargo de un servicio de auditoría externa, el cual lo consideró satisfactorio, como lo evidencia su recertificación en 2021.

1.14 Como parte del proceso de mejora continua de la Dirección, el índice de satisfacción de los clientes con la TCB se supervisa y analiza periódicamente con la finalidad de mejorar la puntualidad y la calidad de la ejecución de los proyectos. Como complemento de las frecuentes actividades de recopilación y análisis de la retroinformación de los clientes sobre su grado de satisfacción, este trienio se extendieron las encuestas de clientes a las oficinas regionales en relación con proyectos a los cuales la TCB presta apoyo administrativo, así como a los Estados clientes que han ejecutado los nuevos iPack. Cabe destacar el respaldo del Consejo en 2020 a una metodología mejorada sobre satisfacción de los clientes para encuestas externas realizadas cada dos años a partir de 2015 para todos los proyectos en curso y los concluidos recientemente. La nueva metodología mejora el anonimato de las personas encuestadas, segmenta a las personas encuestadas de acuerdo con funciones estratégicas u operacionales, evalúa aspectos estratégicos clave y amplía la población encuestada para incluir a posibles clientes que actualmente no reciben servicios de la Dirección. Los resultados de la encuesta más reciente, que tomó plenamente en cuenta los nuevos requisitos, indican que la satisfacción de clientes actuales y pasados de la TCB sigue siendo alta, y un número considerable de las personas encuestadas demostraron una alta probabilidad de volver a solicitar los servicios de la TCB en proyectos futuros.

1.15 Si bien la gestión de riesgos ha sido siempre parte integral de la Dirección de Cooperación Técnica a nivel institucional, programático y de proyectos, con la introducción oficial de un registro de riesgos bajo su QMS y su posterior perfeccionamiento, automatización, documentación y entera alineación con el marco de gestión de los riesgos institucionales (ERM) respaldado por el Consejo en febrero de 2021, la Dirección ha podido captar y abordar de forma regular riesgos recurrentes y específicos que surgen o se espera que surjan en el contexto de sus operaciones con base en un enfoque estructurado, sistemático e integrado.

1.16 Entre las iniciativas dirigidas a mejorar los métodos de trabajo de la TCB, el período 2019-2021 marcó el inicio de la transformación digital de la TCB con el desarrollo de un sistema integrado de gestión del rendimiento y notificación a fin de facilitar la recopilación sistemática de información para el seguimiento, la notificación, el aprendizaje y la planificación estratégica, lo cual incluye toda una gama de informes y tableros de importancia estratégica diseñados para ofrecer una visión holística de la actuación de la Dirección.

1.17 Por último, durante el período que abarca esta nota, la Dirección continuó las medidas para mejorar y modernizar su lista activa de especialistas internacionales y compañías de consultoría registradas a fin de crear una moderna base de datos de talento mundial para especialistas de la aviación, la cual ha sido verificada y validada desde el punto de vista técnico por especialistas en la materia en estrecha colaboración con las direcciones técnicas de la OACI. Se ha hecho hincapié en el aprendizaje y el desarrollo continuos en especializaciones de la aviación cónsonas con las mejoras en curso de los SARPS de la OACI para velar por un suministro sostenido de especialistas en prácticamente todos los campos de la aviación civil con conocimiento vigente y pertinente, así como competencias técnicas y operacionales y prácticas pertinentes para los objetivos estratégicos de la OACI.

2. NUEVA POLÍTICA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN

2.1 Se recordará que, en 2007, se decidió que la OACI en general giraría su atención hacia la implementación a fin de dirigir más y mejor sus recursos hacia la provisión de asistencia a los Estados para la aplicación de los SARPS. En consecuencia, la Organización se vio ante un cambio de paradigma por el cual el apoyo a la implementación, que hasta entonces había sido competencia exclusiva de su Dirección de Cooperación Técnica como instrumento principal de la OACI para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias en materia de aviación civil, se amplió hacia otras áreas de la Organización que antes se dedicaban únicamente a la formulación de SARPS y actividades de auditoría. Este acontecimiento obligó a la redistribución de responsabilidades relacionadas con proyectos y actividades de apoyo a la implementación según la fuente de financiamiento: la asistencia técnica puede ser financiada con recursos del presupuesto regular y de los fondos voluntarios de la OACI, y se coordina principalmente a través de las oficinas regionales y las secciones de apoyo a la implantación de la Dirección de Navegación Aérea y la Dirección de Transporte Aéreo, mientras que la cooperación técnica es financiada por las entidades y los Gobiernos beneficiarios y ejecutada por la Dirección de Cooperación Técnica, que también presta asistencia técnica si así lo determina la Secretaria o el Secretario General. La experiencia adquirida con este enfoque ha hecho que la Organización tome conciencia de sus deficiencias, así como de la importancia de la coordinación y la colaboración en torno a estas actividades, e igualmente de las oportunidades que surgen con la formulación de sus estrategias de apoyo a la implementación para aprovechar toda la capacidad de la OACI y la combinación de fuerzas para llevar adelante su misión y atender de mejor manera las necesidades de los Estados, facilitando al mismo tiempo la movilización de recursos y las alianzas con la industria y otras partes interesadas.

2.2 Consciente de la importancia fundamental de mejorar la cooperación y la coordinación a fin de evitar la duplicación y la redundancia y velar por una asignación más eficiente de los limitados recursos a disposición de la Organización, el Consejo respaldó una propuesta de alinear la gestión de los Programas de Cooperación Técnica y de Asistencia Técnica de la OACI en un enfoque de “Una sola OACI” con miras a alcanzar un enfoque colaborativo y congruente para todas las actividades de apoyo a la implementación. En virtud de ello, en marzo de 2022, el Consejo aprobó una nueva “[política de apoyo a la implementación que la OACI presta a los Estados](#)”, con la cual procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, integrando todas estas acciones al plan de actividades de la OACI y cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo.

2.3 Es necesario forjar alianzas y aunar recursos para obtener un financiamiento sostenible y previsible del apoyo a la implementación y evitar la duplicación de esfuerzos. Habida cuenta de que un alto porcentaje de Estados miembros de la OACI carecen de los fondos requeridos para desarrollar de forma eficiente y sostenida su infraestructura de aviación civil y los recursos humanos pertinentes, se espera que la nueva política mejore la colaboración de la OACI con partes interesadas internas y externas, reduzca al mínimo la duplicación, facilite la movilización de recursos y optimice la asignación de recursos. Además, con el reforzamiento del enfoque basado en las necesidades en respaldo de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás, esta política reitera la importancia de atender los requisitos de los Estados para su desarrollo. Si bien continuará dándose prioridad al mejoramiento de las capacidades de los Estados para aplicar las políticas, planes, SARPS, PANS y textos de orientación de la OACI y asegurar el ejercicio de una vigilancia y controles eficientes y eficaces, se prevé que la política brinde un mejor apoyo a la implementación de los SARPS nuevos y existentes.

2.4 En la *Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y de asistencia técnica de la OACI*, adoptada en el 40º período de sesiones de la Asamblea, en el marco de su resolución A40-24, se reseñan los principios, las políticas a largo plazo y los valores fundamentales por los que se rige la prestación de cooperación técnica y de asistencia técnica por parte de la Organización. En el apéndice D se propone una actualización de la resolución A40-24 a fin de tener en cuenta los cambios y revisiones editoriales requeridos, para su adopción por la Asamblea.

APÉNDICE A

VISIÓN GENERAL DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

Total ejecutado del Programa

1. El total ejecutado del Programa de Cooperación Técnica en el trienio 2019-2021 ascendió a 168,7 millones de USD. La comparación con los dos trienios anteriores (389,7 millones de USD y 356,2 millones de USD, respectivamente) que figura en la tabla 1 refleja una disminución continuada del 8,6 % y del 52,6 % en cada trienio.

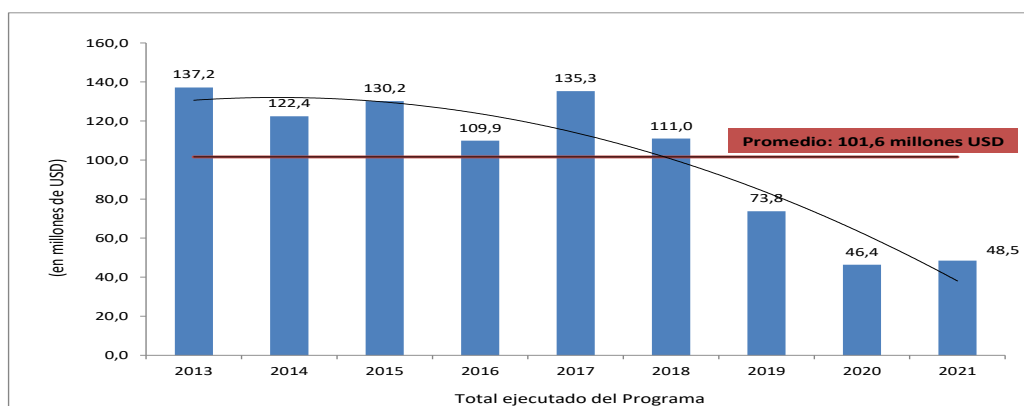
Tabla 1 – Total ejecutado del Programa

Total ejecutado del Programa (en USD)					
2013	137 158 149	2016	109 888 189	2019	73 845 065
2014	122 367 931	2017	135 322 442	2020	46 413 057
2015	130 181 131	2018	110 976 637	2021	48 491 490
	389 707 211		356 187 268		168 749 612

Tendencia anual de la ejecución del Programa

2. El gráfico 1 refleja la tendencia en la ejecución durante los últimos tres trienios y demuestra la fluctuación general del Programa, en la que inciden varios factores que no controla la OACI, ya que los proyectos se ejecutan a solicitud de los Estados y dependen de que los Gobiernos aprueben las actividades y depositen los fondos en el momento oportuno. En el año 2013 se registró la mayor ejecución del Programa de los últimos tres trienios, de USD 137,2 millones de USD, seguido de 2017, con 135,3 millones de USD, lo que se debe, en parte, a adquisiciones de grandes volúmenes de equipos de aviación y actividades a gran escala relacionadas con los servicios de navegación aérea y el desarrollo de aeropuertos. Si bien la ejecución anual del Programa disminuyó gradualmente durante el trienio 2016-2018, que se cerró con 111,0 millones de USD, en 2020 se observó una brusca disminución hasta los 46,4 millones de USD, principalmente como consecuencia de las repercusiones directas de la pandemia de COVID-19 en las inversiones dedicadas al desarrollo de la aviación civil, y el trienio en curso se cerrará con un Programa de 48,5 millones de USD en 2021, todavía afectado por el lento ritmo de recuperación del sector de la aviación. En comparación con el período anterior sobre el que se informó, el promedio móvil de los últimos tres trienios ha disminuido de 120,4 millones de USD entre 2010 y 2018 a 101,6 millones de USD entre 2013 y 2021. En promedio, se necesita una ejecución anual del Programa que ascienda a aproximadamente 120,0 millones de USD para que la OACI pueda recuperar por completo los gastos administrativos.

Gráfico 1 - Tendencia anual de la ejecución del Programa



Fuentes de financiación

3. Las fuentes generales de financiación siguen siendo relativamente similares a las del trienio anterior, y la proporción predominante corresponde a Gobiernos que financian sus propias prioridades y proyectos (98,6 %). Las contribuciones de donantes ascendieron a 2,5 millones de USD (1,4 %), con respecto a los 1,8 millones de USD (0,5 %) y 2,7 millones de dólares de USD (0,7 %) registrados, respectivamente, en los períodos 2016-2018 y 2013-2015. La tabla 2 contiene un resumen de las contribuciones externas por donante en el marco del mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI y los fondos voluntarios de la Organización.

Tabla 2 - Fuentes externas de financiación en 2013-2021

Fuente de financiación	Años			Total general
	2013-2015	2016-2018	2019-2021	
Airbus	208 119	250 000	750 000	1 208 119
Aeronautical Radio of Thailand	0	20 000	0	20 000
Aerovias de Integracion Regional S.A. (LATAM)	0	0	52 680	52 680
AFCAC	0	0	115 015	115 015
ASECNA	0	0	592 179	592 179
AVSEC	235 590	98 400	0	333 990
BCDA Aeronautical Solutions LLC (Venezuela)	0	0	171 165	171 165
Boeing	208 616	272 009	450 000	930 625
C.M.R. S.A.S. Colombia	0	0	16 100	16 100
COCESNA	0	0	49 925	49 925
Corporacion de la Industria Aeronautica Colombiana	0	0	15 390	15 390
DGAC Chile	0	13 400	0	13 400
Endeavour Aviation Abidjan SARL	0	0	55 635	55 635
FAA	23 431	280 500	0	303 931
Francia	431 645	0	0	431 645
INAC	0	0	21 778	21 778
Banco Interamericano de Desarrollo	0	0	48 000	48 000
LAN. Peru S.A.	0	0	20 300	20 300
Selex ES Technologies Ltd.	0	26 879	0	26 879
España	121 875	10 248	0	132 123
Ministerio de Transportes del Canadá	183 486	77 694	68 854	330 034
UNDPKO	279 600	314 175	0	593 775
UNOPS	0	11 536	0	11 536
Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE)	1 013 564	276 521	37 120	1 327 205
SPCP	0	196 000	0	196 000
Total	2 705 926	1 847 362	2 464 141	7 017 429

Gastos de apoyo

4. Se aplican gastos de apoyo que normalmente no exceden el 10 % a los proyectos de cooperación técnica, pero esos gastos pueden variar según el componente del proyecto en el marco de los acuerdos de servicios administrativos (MSA) en función de la complejidad de la actividad. Los porcentajes de gastos de apoyo correspondientes al componente “equipos” en el marco de los MSA y el servicio de compras de aviación civil (CAPS) son variables y regresivos con el aumento del tamaño de las órdenes de compra, de 8 % a 4,9 %, y negociables por encima de un umbral de 5,0 millones de USD. Los Estados negocian y acuerdan esos porcentajes, que se reflejan en cada acuerdo firmado con la OACI. El total de gastos de apoyo (ingresos por tasa administrativa) recuperados para la administración del Programa de Cooperación Técnica, frente al total ejecutado del Programa de 168,7 millones de USD para 2019-2021, ascendió a 13,9 millones de USD, lo que representa un promedio de 8,2 % para el período, en comparación con el 6,4 % y el 5,6 % correspondientes a los trienios 2016-2018 y 2013-2015, respectivamente. En el gráfico 2 se indican los gastos de apoyo recuperados en los últimos tres trienios, que muestran un ligero aumento en el promedio de gastos de apoyo en el trienio en curso debido al aumento relativo de la proporción del personal de misiones en las actividades de adquisición. La distribución real de los ingresos por componente del Programa afecta a las variaciones anuales de los porcentajes de gastos de apoyo que se muestran en el gráfico 3, ya que los componentes “equipos” y “subcontrataciones” tienen menores gastos de apoyo que los componentes “personal” e “instrucción”.

Gráfico 2 – Gastos de apoyo recuperados en 2013-2021

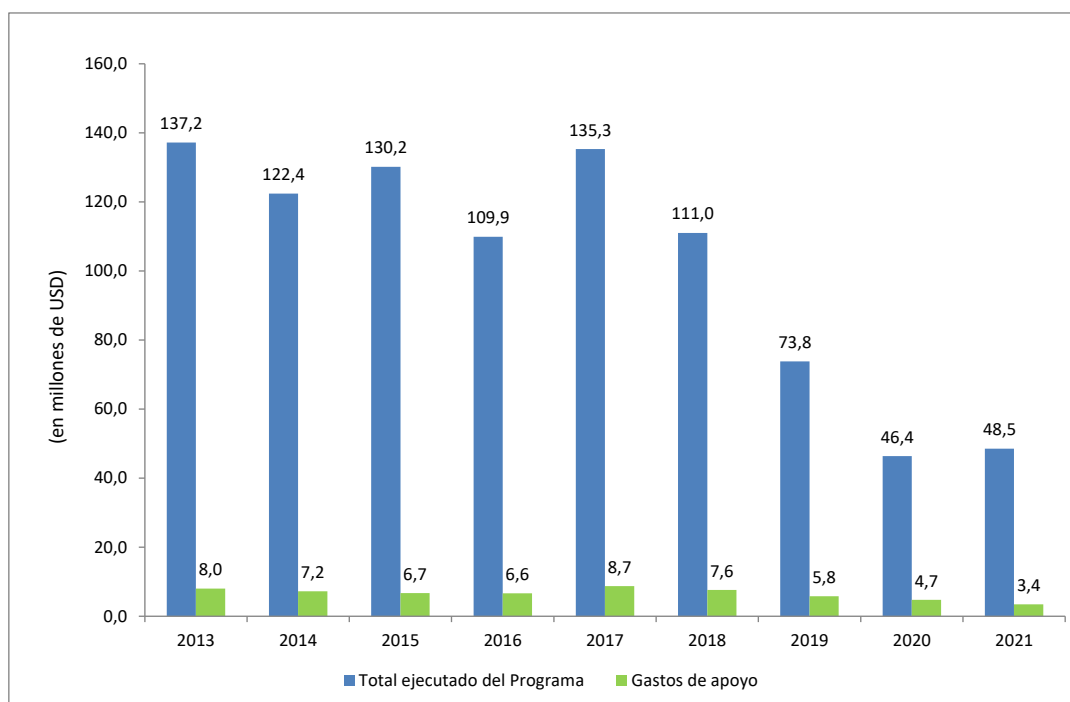
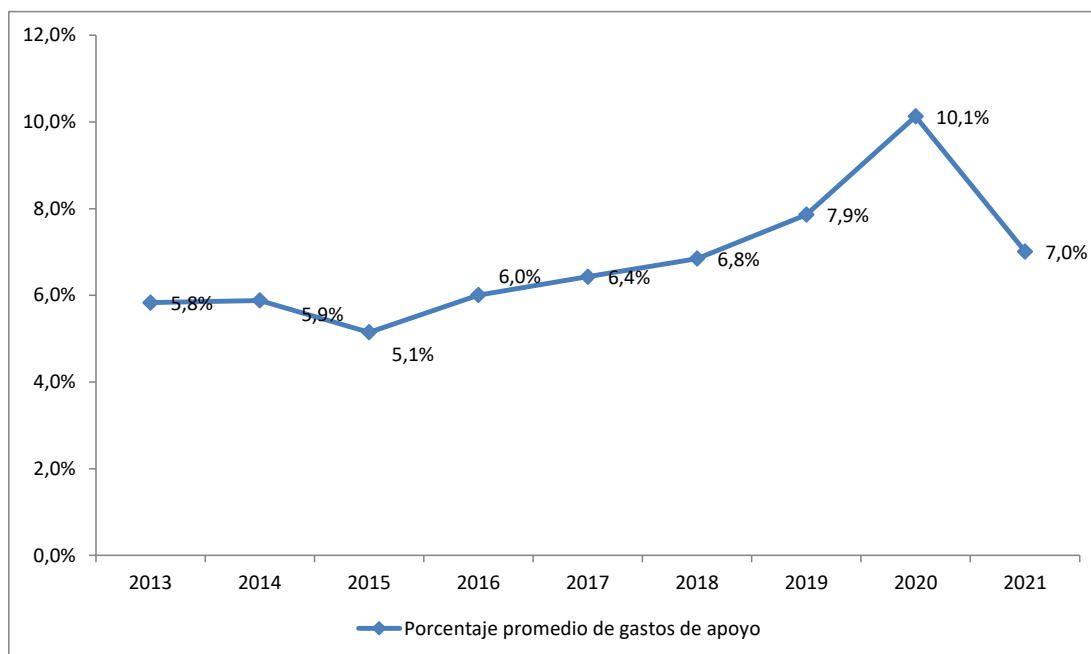


Gráfico 3 – Porcentaje promedio de gastos de apoyo anuales en 2013-2021



Programa ejecutado por región

5. El total ejecutado del Programa de Cooperación Técnica por región geográfica se ilustra en los gráficos 4 y 5. La Región África representó el 14,6 % del total ejecutado del Programa en el período 2019-2021, en comparación con el 17,2 % y el 14,9 % correspondientes a los trienios 2016-2018 y 2013-2015, con una reducción importante del volumen del 59,8 % en el trienio en curso con respecto al anterior. La Región Asia/Pacífico representó el 4,1 % del total ejecutado del Programa, con un promedio del 3,0 % en el período 2016-2018 y del 2,5 % en 2013-2015, y registró una disminución del 33,8 % en el volumen del Programa con respecto al último trienio. Si bien se experimentó una disminución del orden del 55,7 % en el volumen del Programa durante el último trienio, se siguió ejecutando en la Región de las Américas la mayor parte del Programa, con un valor de 69,4 %, en comparación con el 74,3 % y el 72,4 % de los dos trienios anteriores. A pedido del Consejo, a partir de 2016, los informes sobre las regiones Europa y Oriente Medio se separaron por zona geográfica y representaron el 0,9 % y el 10,9 %, respectivamente, del total ejecutado del Programa en el trienio 2019-2021, frente al 0,5 % y el 4,9 % del trienio anterior, lo cual supone un descenso del 16,9 % y un aumento del 4,3 %, respectivamente. La cantidad y el tipo de solicitudes, así como la dotación de fondos aportados por los Estados, influyeron sobre las variaciones en el porcentaje de distribución geográfica.

Gráfico 4 – Programa ejecutado por región

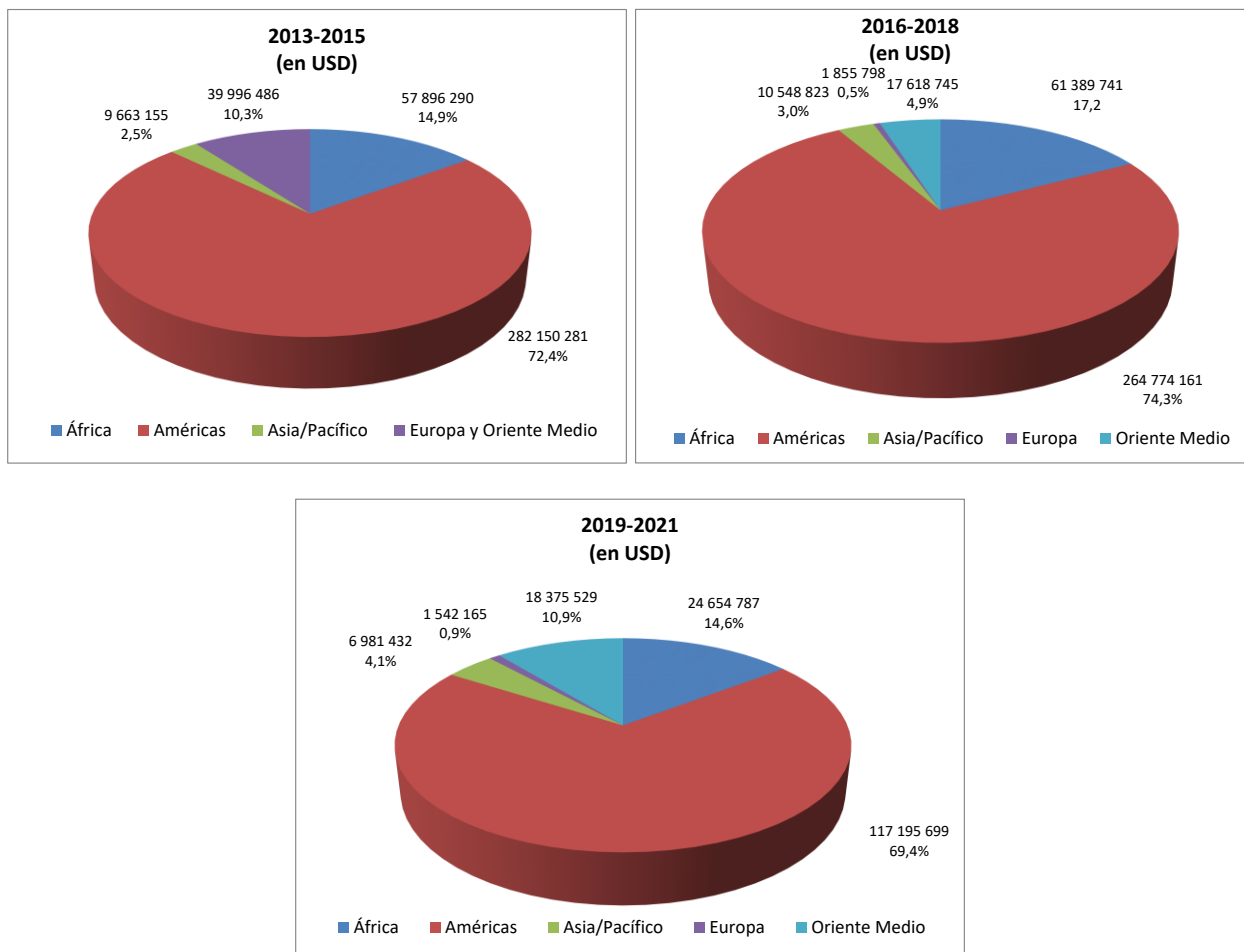
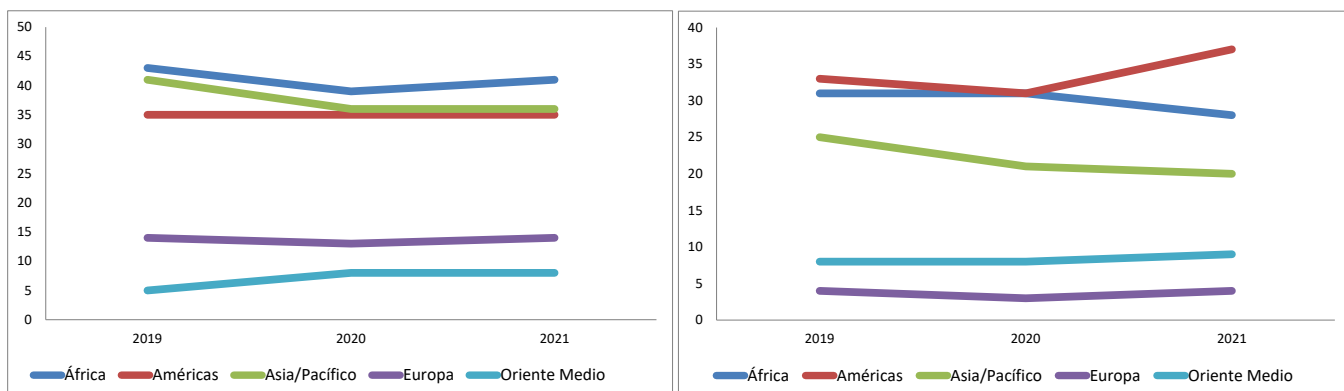


Gráfico 5 – Cantidad de Estados y cantidad de proyectos por región*

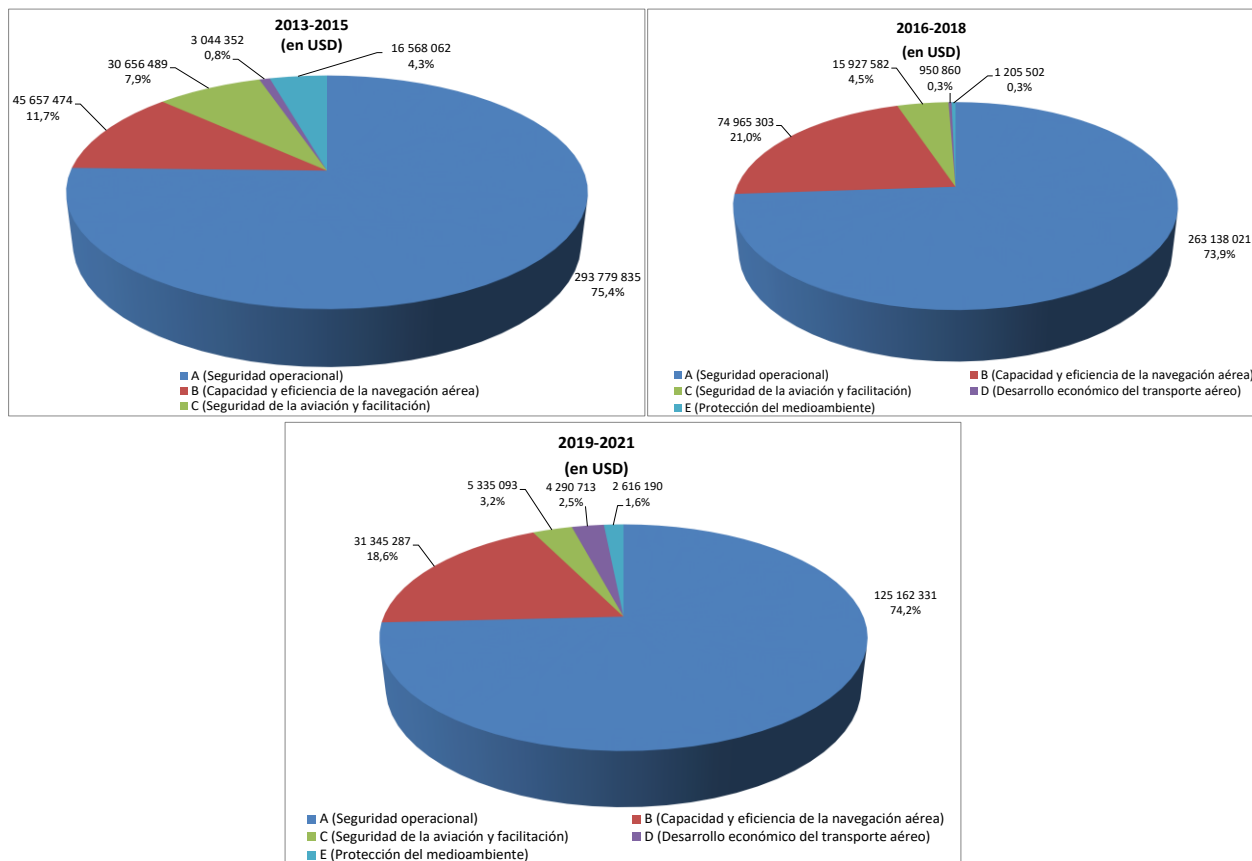


*No incluye los iPacks

Programa ejecutado por objetivo estratégico

6. La distribución del Programa de cooperación técnica por objetivo estratégico, que figura en el gráfico 6, refleja la contribución general de los proyectos a la consecución de los objetivos de la OACI para los trienios 2013-2015, 2016-2018 y 2019-2021 y demuestra que los Estados se centraron, predominantemente, en prioridades relativas a la seguridad operacional y la navegación aérea.

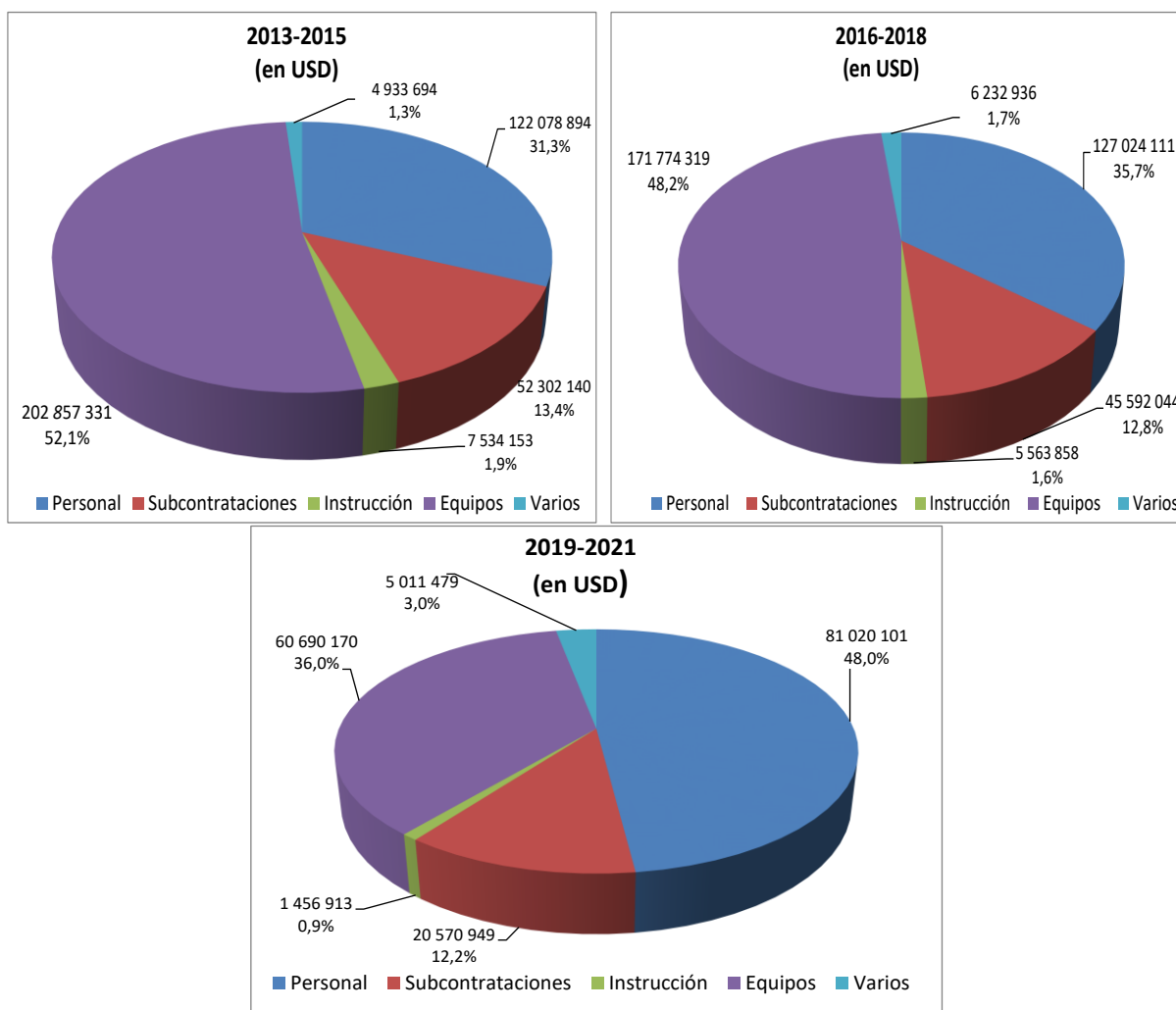
Gráfico 6 – Programa ejecutado por objetivo estratégico



Programa ejecutado por componente

7. La distribución por componente del Programa, que históricamente se vio impulsada por una mayor demanda de los Estados receptores para la adquisición de equipos de aviación civil, pasó en el último trienio a un conjunto de actividades más equilibrado, como se ilustra en el gráfico 7. Como proporción del Programa total, el componente “adquisiciones”, que comprende equipos y subcontrataciones, sigue representando el mayor volumen de actividad, con un valor de 48,2 % en el período 2019-2021, a pesar de la importante disminución del 62,6% en la ejecución en el último trienio. El componente “personal”, que representa un 48,0 % del total del Programa, también experimentó una reducción del 36,2 %, mientras que el componente “instrucción”, con un 0,9 %, tuvo un descenso del 73,8 % en volumen durante el mismo período.

Gráfico 7 – Programa ejecutado por componente



Resultados esperados del Programa por componente

8. Entre los principales resultados esperados del período 2019-2021, respecto del trienio 2016-2018, cabe señalar:

- a) el despliegue de 1 181 especialistas internacionales de misiones, que llevaron a cabo misiones de asesoramiento o se desempeñaron como instructoras/instructores o personal ejecutivo, respecto de 1 061 del trienio anterior;
- b) la contratación de 1 709 especialistas nacionales para las administraciones de aviación civil, respecto de 2 566 del período anterior;
- c) la provisión de instrucción en el país a 21 119 integrantes del personal de aviación civil mediante cursos de instrucción y seminarios teóricos y prácticos nacionales y regionales, en comparación con 17 714 que recibieron instrucción en el trienio precedente;
- d) la provisión de instrucción por proveedores de equipos a 2 253 integrantes del personal nacional en el marco de contratos de adquisición, en comparación con 1 881 del período previo;

- e) la concesión de becas en la esfera de la aviación a diversos institutos de instrucción para 1 694 integrantes del personal nacional en el marco del Programa de Becas de la OACI, el Programa de Instrucción para Países en Desarrollo y el Programa de Becas e Instrucción de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), con respecto a 2 419 integrantes que recibieron becas en el trienio anterior; y
- f) la adquisición de un gran volumen de equipos y servicios de aviación civil por un total de 92,2 millones de USD, respecto de los 217,3 millones de USD previos.

Tabla 3 – Resultados esperados del Programa por componente

COOPERACIÓN TÉCNICA						
	2019		2020		2021	
Especialistas internacionales de misiones	359	359,10 meses de trabajo	321	379,50 meses de trabajo	428	408,40 meses de trabajo
Especialistas nacionales	617		500		592	
Nacionales instruidos/as localmente	5336		7843		7723	
Nacionales instruidos/as por proveedor	612		1179		329	
Becas otorgadas	799		254		641	
Equipos y servicios	37,1 millones de USD		21,9 millones de USD		22,3 millones de USD	
ASISTENCIA TÉCNICA						
	2019		2020		2021	
Especialistas internacionales de misiones	0	0,0 meses de trabajo	11	28,30 meses de trabajo	5	7,70 meses de trabajo
Especialistas nacionales	0		0		0	
Nacionales instruidos/as localmente	49		42		126	
Nacionales instruidos/as por proveedor	45		0		88	
Becas otorgadas	0		0		0	
Equipos y servicios (TCB)	0		0		0,2 millones USD	
Equipos y servicios (RP/RO)*	10,88 millones de USD**		-		-	
PROGRAMA OACI DE VOLUNTARIADO DE LA AVIACIÓN (IPAV)						
	2019		2020		2021	
Especialistas internacionales de misiones	3	2,20 meses de trabajo	4	3,20 meses de trabajo	1	0,70 meses de trabajo
PAQUETES DE ASISTENCIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN (iPack)						
	2019		2020		2021	
Especialistas internacionales de misiones	0	0,0 meses de trabajo	5	3,00 meses de trabajo	44	30,40 meses de trabajo
Reanudación de las operaciones en los aeródromos	0		0		6	
Gestión de los riesgos de seguridad operacional relacionados con la COVID-19 para las CAA	0		2		10	
Vigilancia del control de calidad de la seguridad de la aviación durante la COVID-19	0		0		7	
Fortalecimiento de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo para el reinicio y la resiliencia de la aviación civil	0		0		7	

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

** 14,45 millones de CAD al tipo de cambio promedio en 2019 de 1 USD = 1,328 CAD.

9. Los detalles de los resultados operacionales anuales por componente figuran en los informes anuales del Consejo a la Asamblea, incluido un resumen de los objetivos y resultados esperados de los principales proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica, y proyectos del Programa OACI de Voluntariado de la Aviación (IPAV), así como paquetes de asistencia para la implementación (iPack), implementados durante este período a nivel individual, subregional y regional.

10. En los informes anuales del Consejo a la Asamblea de 2019 a 2021 (*Comité Ejecutivo, cuestión 11*) figura una lista de los logros del Programa por objetivo estratégico.

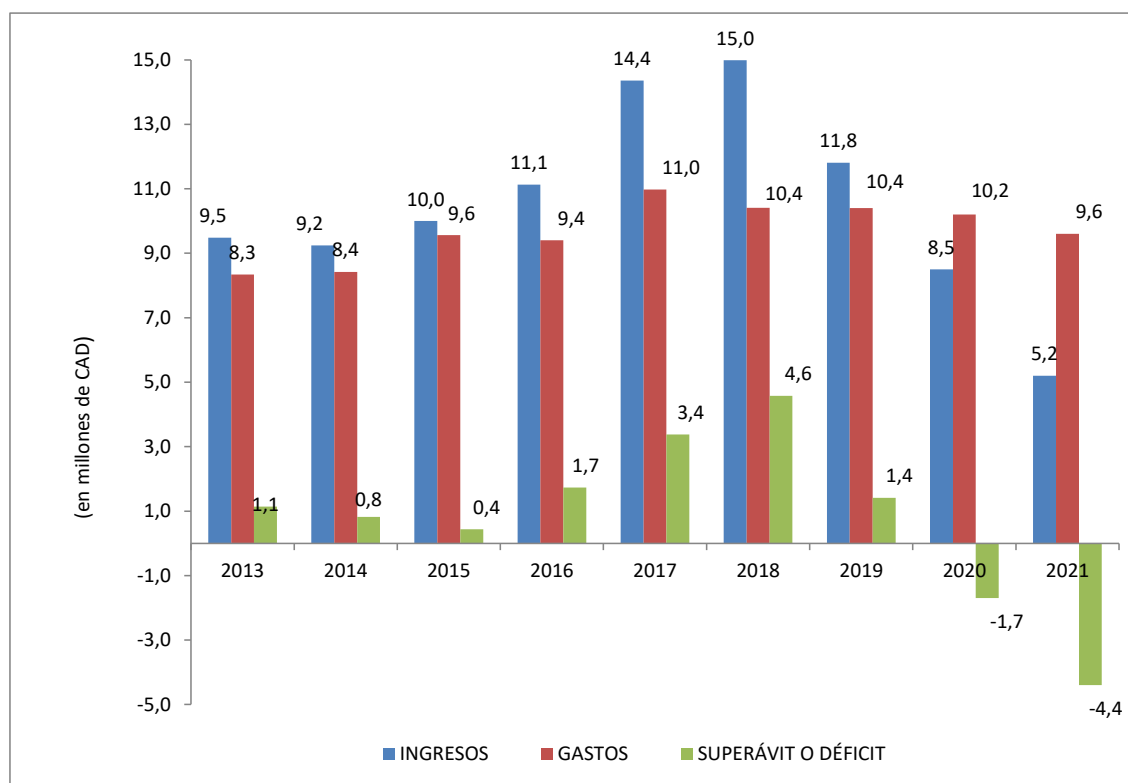
APÉNDICE B

INGRESOS Y GASTOS DEL FONDO AOSC

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

2. Teniendo en cuenta que la disminución de la ejecución del Programa incide en el volumen de los gastos de apoyo recuperados de los proyectos, los resultados de las operaciones muestran que el Fondo AOSC no recuperó totalmente sus gastos en el trienio 2019-2021. Tras un superávit de 1,4 millones de CAD en 2019, los gastos superaron a los ingresos en 1,7 y 4,4 millones de CAD en 2020 y 2021, respectivamente. La reserva acumulada del Fondo AOSC era de 8,1 millones de CAD a 31 de diciembre de 2021¹.

Gráfico 8 – Ingresos y gastos del Fondo AOSC



¹ El fondo acumulado del AOSC se compone de fondos excedentes de reserva que se emplean para cubrir los posibles déficits en las operaciones del Programa y pagar al personal las indemnizaciones por rescisión del nombramiento, en caso necesario.

3. Si bien los gastos de apoyo recuperados de los proyectos mediante las tasas administrativas han representado históricamente alrededor del 90 % de los ingresos del Fondo AOSC, la proporción de la distribución de los ingresos del Fondo AOSC en un año determinado entre sus diversas fuentes de ingresos puede verse afectada por muchos factores, como las fluctuaciones de los tipos de cambio, los saldos de efectivo y los tipos de interés vigentes. Como se muestra en el gráfico 9, la fortaleza comparativa del dólar estadounidense, moneda en que obtiene los ingresos el AOSC, así como los ingresos de otras fuentes, como los intereses por inversiones, las rebajas en viajes y otros ingresos varios, han contribuido, en una medida cada vez mayor, a los resultados del Fondo AOSC durante los últimos trienios. Como proporción de los ingresos totales del AOSC presentados en el gráfico 10, esas otras fuentes de ingresos alcanzaron un máximo en 2019, con un 51,5 %, frente a un mínimo del 15,2 % en 2013, y desde entonces han disminuido constantemente junto con los ingresos por tasas administrativas del Fondo AOSC, debido en gran medida al impacto de la pandemia en el sector de la aviación civil y la economía mundial, hasta cerrar 2021 con un 35,7 %.

Gráfico 9 – Fuentes de ingresos del AOSC en CAD

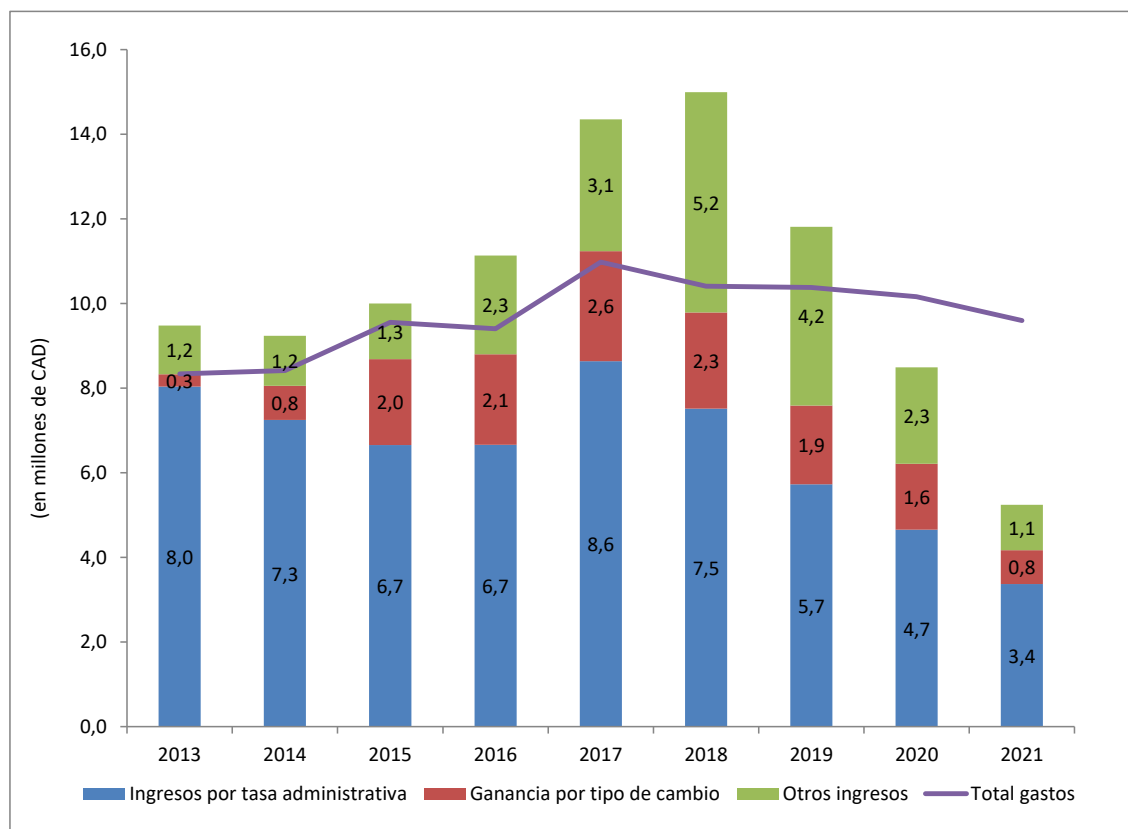
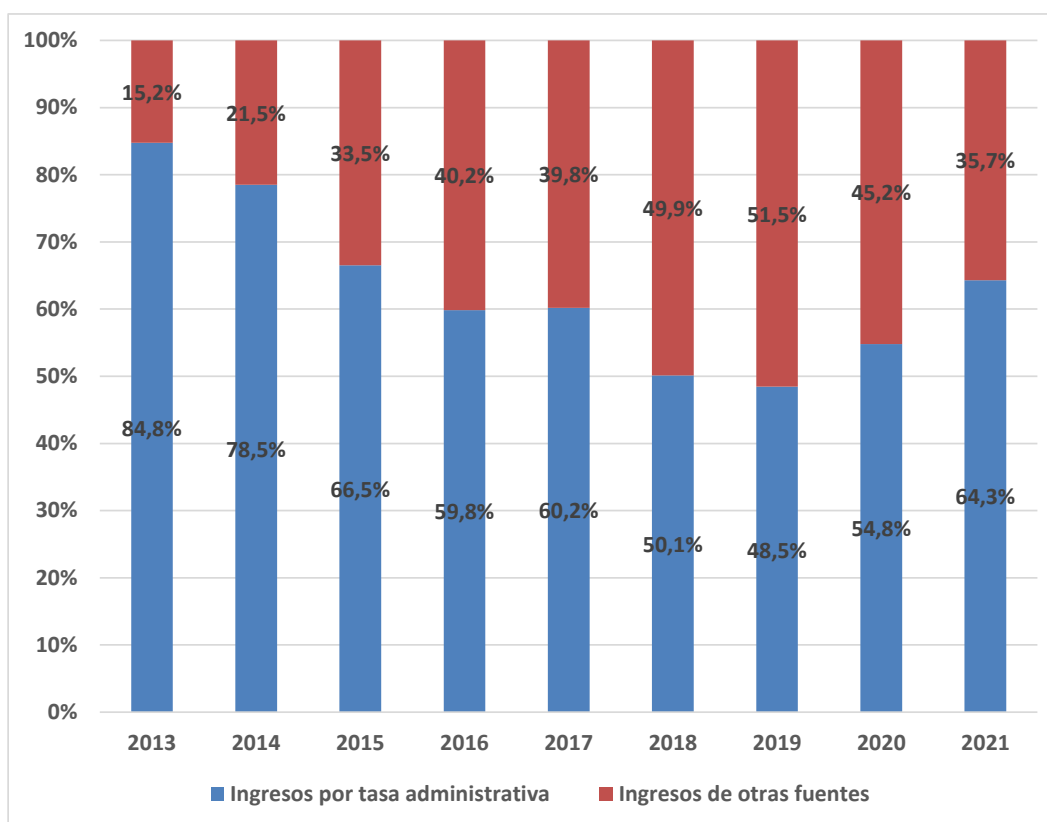


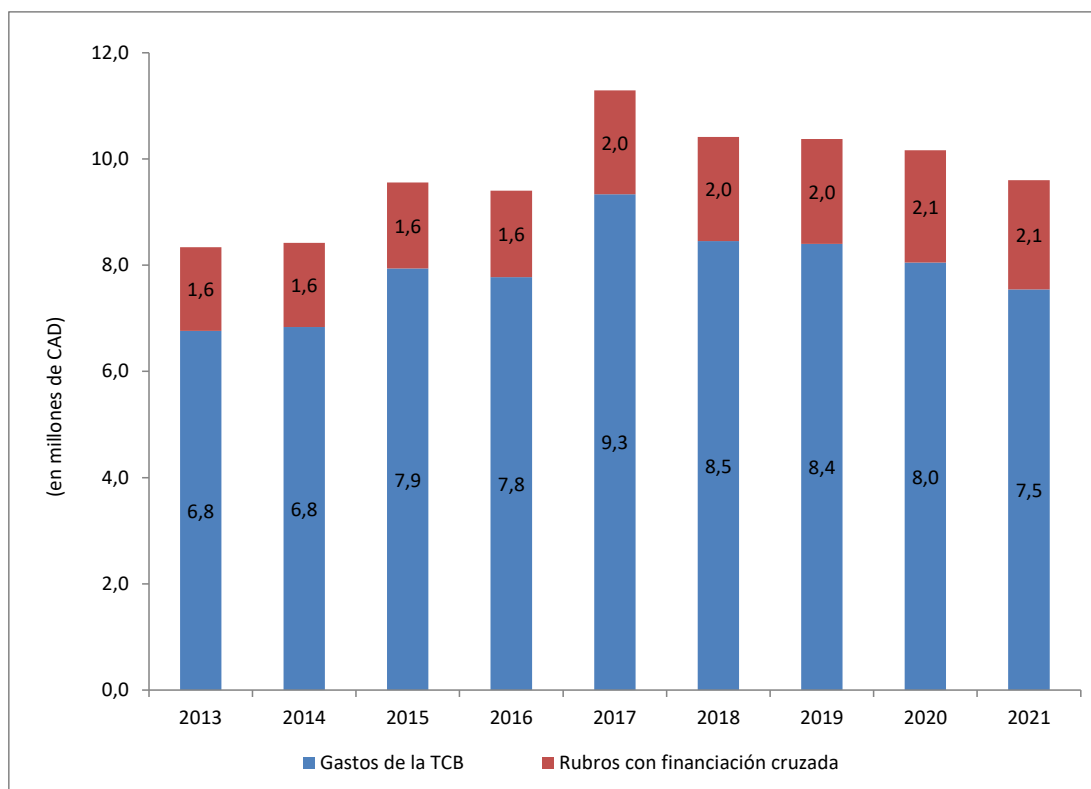
Gráfico 10 – Fuentes de ingresos del AOSC en porcentaje



4. Los gastos totales incluyen las partidas de financiación cruzada imputadas al Fondo AOSC por un monto de CAD 6,2 millones en el trienio 2019-2021. Estos gastos consisten en transferencias anuales de 1,2 millones de CAD para servicios de apoyo prestados por el Programa Regular en respaldo del Programa de Cooperación Técnica como parte de la política de recuperación de costos de 2010², así como financiación adicional para el aseguramiento de calidad de las oficinas regionales y los costos compartidos para los servicios de la Oficina de Ética por un total de 310 000 CAD. Por otra parte, el Fondo AOSC recuperó en el trienio los gastos de 496 000 CAD que aporta anualmente el presupuesto regular para los servicios de adquisiciones y viajes prestados por la TCB al Programa Regular, por un total de 1,5 millones de CAD, de conformidad con dicha política.

² Sobre la base de un estudio cronológico, la política de recuperación de costos adoptada por el Consejo en 2010 reconoció los gastos indirectos en que incurre el Programa Regular al prestar servicios de apoyo a la TCB, así como los gastos en que incurre la TCB al prestar servicios de adquisiciones y viajes al Programa Regular. En noviembre de 2013, el Consejo adoptó un mecanismo para ajustar, según sea necesario, el monto que se ha de recuperar del Fondo AOSC.

Gráfico 11 – Gastos del AOSC



5. A principios de 2022, la Secretaría llevó a cabo un nuevo estudio de recuperación de costos con la ayuda de una empresa consultora a fin de definir la estructura de costos de la Organización y determinar con mayor precisión el costo de las actividades financiadas con fuentes que no sean el presupuesto regular. La asignación del modelo de costos determinó que se mantendrá el monto de 3,6 millones de CAD para el período 2023-2025 y los años siguientes, hasta que se observe una fluctuación considerable en el volumen del Programa de Cooperación Técnica, y se recuperará un total de 2,0 millones de CAD del Fondo AOSC para los servicios de adquisiciones para el trienio, tal como se refleja en el proyecto de presupuesto trienal de la OACI. Además, el presupuesto regular seguirá recibiendo un reembolso de 210 000 CAD y 100 000 CAD del Fondo AOSC para los servicios de las oficinas regionales y de la Oficina de Ética, respectivamente, mientras que el Grupo de Viajes se seguirá financiando con cargo al Fondo AOSC por un importe de 511 000 CAD al año, de los cuales 226 000 CAD se reembolsarán mediante el presupuesto regular, por lo que el total neto desembolsado por el Fondo AOSC al presupuesto regular en el trienio será de 7,3 millones de CAD.

APÉNDICE C

<p>A40-24 Declaración consolidada de las políticas de A41-xx: cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI</p>
--

Considerando que el Consejo aprobó nuevas políticas de apoyo técnico a la implementación en forma de asistencia técnica y cooperación técnica que fueron sustituyeron la Política sobre asistencia técnica refrendadas en el 38° período de sesiones de la Asamblea;

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

Considerando que “cooperación técnica” es todo proyecto solicitado y financiado por Estados u organizaciones y que se ejecuta por intermedio de la Dirección de Cooperación Técnica sobre la base de la recuperación de costos, en el que se recuperan todos los costos directos e indirectos relacionados con el mismo;

La Asamblea:

1. Resuelve que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI existentes al concluir el 40° 41° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Declara que* esta resolución sustituye a la resolución ~~A39-16~~ ~~A40-24~~.

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~~ **1990**, redujo significativamente los costos y mejoró considerablemente la situación financiera de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica;

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

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

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

Considerando que la nueva *Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo procura fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, cuidando de que el apoyo proporcionado a los Estados en todas las áreas de la aviación civil sea pertinente, eficiente y uniforme en cuanto a su contenido y distribución, independientemente de la fuente de asistencia o el mecanismo de financiamiento conexo;

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

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

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

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

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

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

Considerando que los ingresos relativos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica y del Fondo para Gastos de los Servicios Administrativos y Operacionales (AOSC) conexo durante el trienio, y después del mismo, no pueden estimarse con precisión y pueden variar notablemente con arreglo a diversos factores ajenos al control de la OACI;

Considerando que el volumen del Programa de Cooperación Técnica ha disminuido drásticamente en el trienio en curso y que la situación financiera del Fondo AOSC se ha deteriorado de manera significativa, lo cual se ha visto agravado por el impacto sin precedentes de la pandemia de COVID-19 y la lenta recuperación del sector del transporte aéreo;

Considerando que el Consejo adoptó una política de recuperación de costos en lo concerniente a la distribución de los costos entre el presupuesto regular y el Fondo AOSC para los servicios prestados por el Programa Regular a la Dirección de Cooperación Técnica y los servicios prestados por la Dirección de Cooperación Técnica al Programa Regular.

La Asamblea:

Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

1. *Reconoce* la importancia de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica para promover el logro de los objetivos estratégicos de la Organización;
2. *Reafirma* que los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ejecutados conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI son una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa Regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente las políticas de la OACI, los SARPS y los ANP los planes de aviación mundiales, regionales y nacionales, los PANS y los textos de orientación, y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;
3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, deberían reforzarse los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI, a nivel de las oficinas regionales y las misiones, a fin de que la Dirección de Cooperación Técnica Organización pueda desempeñar su función de manera más eficaz y eficiente en la inteligencia de que no se producirá ningún aumento en los costos de los proyectos;

4. *Reafirma* que la Dirección de Cooperación Técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil para beneficio de toda la comunidad de la aviación civil internacional;
5. *Afirma Reafirma* que deberían mejorarse la cooperación y la coordinación de las actividades de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada dirección para evitar la duplicación y la redundancia;
6. *Apoya la nueva Política sobre apoyo a la implementación que la OACI proporciona a los Estados* aprobada por el Consejo, cuyo objetivo es fortalecer y armonizar la coordinación y gestión de los programas, proyectos, productos, servicios y actividades de apoyo a la implementación, y *reconoce* que un programa común de apoyo a la implementación de la OACI reforzará aún más las actividades de apoyo a la implementación de la Organización a fin de satisfacer mejor las necesidades de los Estados miembros;
7. *Pide* al Secretario General que, teniendo en cuenta la especialización, las cualificaciones y las competencias, la limitación de recursos financieros y humanos, la separación de funciones y el mandato de las respectivas entidades organizacionales de la Secretaría, optimice la asignación de recursos y la distribución de funciones y responsabilidades con respecto a las actividades de apoyo a la implementación;
68. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los AOSC en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa Regular;
79. *Pide* al Secretario General que implante medidas destinadas al logro de mayor eficiencia que conduzcan a una reducción gradual de los costos de apoyo administrativo que se cargan a los proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica;
810. *Reafirma* que los costos recuperados por la Organización para los servicios de apoyo prestados a la Dirección de Cooperación Técnica deberán guardar relación directa y exclusiva con las operaciones de los proyectos, con objeto de mantener en el nivel más bajo posible los costos de apoyo administrativo;

La OACI como organismo reconocido para la aviación civil

11. *Recuerda* a los Estados contratantes que se planteen el desarrollo o la mejora de sus infraestructuras de aviación civil, que consideren las ventajas de recurrir al Programa de Cooperación Técnica de la OACI para sus proyectos de aviación civil;
12. *Pide* al Secretario General que siga concienciando a los Estados, a la industria y al sector privado, a las organizaciones internacionales y regionales, a las instituciones financieras, a los donantes y a las Naciones Unidas sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución y financiación de proyectos de creación de capacidad y desarrollo de infraestructuras en el ámbito de la aviación civil;
913. *Recomienda* a los Estados donantes, las instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluido el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de cooperación técnica y asistencia técnica en el campo de la aviación civil, y *pide* al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;

14. *Recomienda* a los Estados que reciban ayuda bilateral, u otro tipo de ayuda patrocinada a nivel gubernamental, que consideren la conveniencia de utilizar los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI para apoyar la implementación de sus programas relativos a la aviación civil;

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

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

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

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

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

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

Acuerdos de cooperación técnica y asistencia técnica

1420. *Reafirma* que la OACI, en el marco de sus Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, utilice arreglos con fondos fiduciarios (FF), acuerdos de servicios administrativos (MSA), el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS) y otros acuerdos marco y arreglos de financiación que sean necesarios para prestar el máximo de cooperación y asistencia a las partes interesadas que ejecutan proyectos de aviación civil; y

1521. *Observa con satisfacción* la iniciativa de los Estados de recurrir en mayor grado a estos arreglos para obtener cooperación técnica y asistencia técnica y en el campo de la aviación civil.

APÉNDICE B**Financiación de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica**

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

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

Considerando que, salvo contadas excepciones, el Programa de Cooperación Técnica es financiado por países en desarrollo que proporcionan fondos para sus propios proyectos;

Considerando que el Programa de Asistencia Técnica se financia con los fondos voluntarios de la OACI y el presupuesto del Programa Regular de la Organización;

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

Considerando que la financiación del PNUD está orientada principalmente a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 1 % de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica 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~~ **tecnológico** de la aviación civil impone a los Estados en desarrollo ingentes gastos en infraestructura aeronáutica para que la misma esté acorde con ese desarrollo, y sigue aumentando la necesidad de formación del personal aeronáutico nacional, lo cual constituye un esfuerzo superior a las posibilidades de sus recursos financieros y de sus entidades de formación profesional;

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

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

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

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

La Asamblea:

1. *Pide* que las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluida la industria y el sector privado, den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y pide al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con las Naciones Unidas, incluido el PNUD, para que aumente su contribución a los proyectos y programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI;
2. *Señala a la atención* de las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo el hecho de que la OACI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la aviación civil y, como tal, está aceptado por las Naciones Unidas como la autoridad especializada en el suministro de cooperación técnica y asistencia técnica para los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
3. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a señalar a la atención de sus representantes en dichas organizaciones el valor del suministro de cooperación y asistencia a proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo o el desarrollo económico de un país;
4. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener cooperación y ayuda externa con este fin, a indicar expresamente a las instituciones de financiación por conducto de las autoridades gubernamentales competentes que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos de aviación civil que puedan financiarse;
5. *Alienta* a los países en desarrollo ~~en su búsqueda de~~ a buscar fondos para el desarrollo de sus sectores de aviación civil provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que ~~la aviación civil alcance el máximo desarrollo~~ dicho desarrollo pueda avanzar lo más rápidamente posible;

6. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica ampliar sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional de la aviación, la capacidad y la eficiencia de la navegación aérea, la seguridad de la aviación y facilitación, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente, contribuyendo así aún más al logro de los objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;

7. *Autoriza* al Secretario 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 conocimientos técnicos, becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas, y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;

8. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo a que proporcionen fondos adicionales a los Programas de cooperación técnica y asistencia técnica de la OACI mediante aportes a sus fondos voluntarios para la ejecución de proyectos de aviación civil, paquetes de asistencia para la implementación o cualquier otra contribución conducente a apoyar a los Estados en sus esfuerzos de cumplimiento de los SARPS y necesidades conexas en el ámbito de la aviación civil;

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

10. *Invita* a los Estados contratantes a que presten apoyo ininterrumpido en materia de recursos financieros y humanos por medio del Programa de Voluntariado de la Aviación (IPAV) de la OACI, a fin de fomentar las capacidades en los Estados beneficiarios para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como la autosuficiencia y el desarrollo; y

~~10~~11. *Solicita* al Consejo que asesore y ayude a los países en desarrollo a obtener el apoyo de las instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo para llevar a cabo los programas regionales y subregionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI, tales como el Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP) y el Programa Cooperativo de Seguridad de la Aviación (CASP).

APÉNDICE C

Ejecución de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica

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

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

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

Considerando que, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (~~CMA del USOAP~~) y del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USOAP y CMA-USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas, ~~incluidos los problemas significativos~~ las preocupaciones significativas 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; (TRASLADADO ABAJO Y MODIFICADO)~~

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 y apoya efectivamente el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas por medio de la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás;

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

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

Considerando que los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI se elaboran y aplican en total consonancia con las medidas y recomendaciones que figuran en el informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y son un elemento clave para su puesta en práctica;

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~~ de la OACI y ayudarles en sus esfuerzos de reanudación, recuperación y resiliencia relacionados con la COVID-19;

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

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

La Asamblea:

1. *Señala a la atención* de los Estados contratantes que solicitan cooperación técnica y asistencia técnica las ventajas que pueden derivarse de proyectos bien definidos que se fundamenten en los planes maestros de aviación civil;

2. *Insta* a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de desarrollo de aviación civil por medio de la OACI, concedan prioridad a las constataciones y recomendaciones derivadas del USOAP y el USAP, así como de otras fuentes, tales como las conclusiones y decisiones de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), con miras a subsanar las deficiencias detectadas, resolver las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación, y considerar oportunidades de mejora en todas las esferas de la aviación civil, contribuyendo directamente, a su vez, a la consecución de todos los objetivos estratégicos de la OACI;

23. *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~~ *priorizando* la gestión y ejecución de tales proyectos por medio de los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica, teniendo en cuenta ~~el gran~~ *los importantes beneficios conexos que dichos proyectos representan proporcionan;*

4. *Alienta* a los Estados y a las entidades no estatales que participan en la aviación civil a que pidan apoyo a la OACI, cuando sea necesario, a través de sus programas y actividades de apoyo a la implementación, con objeto de hacer frente a los desafíos de la aviación relacionados con la COVID-19 y agilizar así la reanudación y la recuperación;

35. *Solicita* al Secretario General que refuerce la aplicación de un enfoque sistémico en la Organización para la realización de actividades de apoyo ~~técnico-específicas~~ *a la implementación*, con el objetivo de establecer sistemas estatales de vigilancia sólidos y sostenibles;

46. *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;

57. *Alienta* a los Estados a que centren sus esfuerzos en desarrollar más los centros de instrucción existentes y presten su apoyo a los centros regionales de instrucción (RTC) que estén situados en su región para la capacitación superior de su personal de aviación civil nacional en los lugares en que no se dispone de dicha instrucción a nivel nacional, a fin de promover la autosuficiencia dentro de esa región;

68. *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 respectivas condiciones de los ~~acuerdos de~~ proyectos;

79. *Señala a la atención* de los Estados contratantes el Servicio de Compras de Aviación Civil (CAPS), que es un servicio que presta la OACI a los países en desarrollo para que puedan adquirir equipos costosos destinados a la aviación civil y contratar servicios técnicos, ofreciendo así un proceso completo de adquisición;

10. *Señala a la atención* de los Estados contratantes, los asociados en la financiación y otras partes interesadas de la aviación los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) de la OACI, que proporcionan una solución lista para su aplicación, eficiente y normalizada integrada por textos de orientación, instrucción, herramientas y apoyo especializado, destinada a facilitar la aplicación de las disposiciones de la OACI y a guiar a las entidades de los Estados por medio de soluciones armonizadas y flexibles;

811. *Solicita* a todos los Estados contratantes, ~~en especial a los países en desarrollo~~, que alienten a las expertas y los expertos técnicos plenamente calificados a que presenten solicitudes para que se les incluya en la lista de ~~personas expertas~~ ~~expertos de los Programas~~ la Dirección de Cooperación Técnica y ~~asistencia técnica de la OACI~~;

912. *Solicita* al Secretario General que promueva el uso generalizado de indicadores de rendimiento para evaluar objetivamente el impacto de las actividades de cooperación técnica y de asistencia técnica en el cumplimiento de los SARPS de la OACI;

4013. *Alienta* a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la Dirección de Cooperación Técnica de acuerdo con el principio de recuperación de costos para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos a los Programas de Cooperación Técnica y Asistencia Técnica de la OACI incluyendo el examen de su cumplimiento de los SARPS de la OACI; y

4414. *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.