



A35-WP/5
EX/1
8/4/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13.2: Transición a una nueva política de cooperación técnica

RESUMEN

La presente es un informe preliminar sobre las medidas de seguimiento de la Resolución A33-21 — Actualización de la nueva política de cooperación técnica. Proporciona una actualización sobre la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la Dirección de cooperación técnica (TCB) en la estructura de la Organización y el funcionamiento del Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI. Se proporciona información acerca de la creación de una función de garantía de calidad como un servicio que la TCB ofrecería a los Estados contratantes y el progreso en la elaboración de un método de tipo comercial para la gestión y funcionamiento de la TCB. Por último, se propone actualizar la nueva política de cooperación técnica y se presenta una resolución refundida relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Al examinar la nota A33-WP/193, EX/1 — Transición a una nueva política de cooperación técnica, el 33º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A33-21. En la Cláusula dispositiva 12 de esta última, objeto de la presente nota, la Asamblea encargó al Consejo que informara al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca del plan y las medidas tomadas para su aplicación y que preparara una resolución refundida relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica.

2. PROGRESO EN LA IMPLANTACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

2.1 El aumento de la eficiencia y eficacia y de la productividad en el funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica (TCB) en los últimos tres trienios se relaciona directamente con la implantación de la nueva política de cooperación técnica en curso. Introducida principalmente en respuesta al déficit crónico que obstaculizaba el funcionamiento de la TCB durante casi un decenio, esta política recibió el apoyo del 31º período de sesiones de la Asamblea con objeto de aumentar el programa de cooperación técnica y desarrollar su ejecución al máximo, reduciendo al mínimo, al mismo tiempo, sus costos de funcionamiento. Como resultado de ello, se mejoró considerablemente la situación financiera del programa, se eliminó el déficit de los AOSC y se logró un superávit en los últimos seis años, salvo en 2002, mientras que se realizaron economías reduciendo la plantilla de la TCB. El programa de

cooperación técnica aumentó, pasando de \$39,9 millones EUA en 1993 a una cantidad que se estima en \$93,2 millones EUA en 2003.

2.2 En principio, la nueva política se basa en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la TCB en la estructura de la Organización y el establecimiento del Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI. En los objetivos de dicha nueva política se destaca la aplicación mundial de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los Planes de navegación aérea (ANP) de la OACI, así como el desarrollo de la infraestructura y los recursos humanos de la aviación civil de los Estados en desarrollo que necesitan la asistencia de la OACI.

2.3 En su Resolución A33-21, la Asamblea encargó que se elaborara un concepto de garantía de calidad como función que podría ofrecerse a los Estados para los proyectos llevados a cabo por entidades que no sean la OACI, de acuerdo con el principio de recuperación de costos y, asimismo, que se introdujeran métodos de tipo comercial en las actividades de la Dirección de cooperación técnica. Se proporciona a continuación una actualización de la implantación de los mencionados elementos.

3. IMPLANTACIÓN GRADUAL DEL CONCEPTO DE PLANTILLA BÁSICA

3.1 El concepto de plantilla básica fue introducido por el 31º período de sesiones de la Asamblea como la plantilla permanente mínima que se necesita para realizar las actividades del Programa de cooperación técnica de la OACI, incluyendo las relativas a asesoramiento y reglamentación, así como la ejecución de un programa de \$25 millones EUA. El concepto se basa en el principio de la evolución natural, en que los puestos vacantes no se llenan o se llenan mediante personal que se transfiere dentro de la misma Dirección, si tiene las calificaciones necesarias. Para un programa más importante, se contrata, según corresponda, a personal temporero adicional. El número de personal debe corresponder al volumen real del programa. Se estimó al principio que dicha plantilla básica se situaría alrededor de 40, contratándose a personal temporero para un programa que fuese superior a \$25 millones EUA.

3.2 Se ha ido reduciendo paulatinamente el personal de la TCB, comprendido el del programa regular financiado con el presupuesto AOSC, de 258 en 1984 a 75 en 2003. En la TCB, durante los últimos tres trienios, se ha reducido el personal permanente, según corresponde y en la medida posible, a un nivel apropiado y sostenible basándose en un volumen más realista de ejecución del programa. Esto ha permitido lograr un equilibrio apropiado entre el volumen real del programa (ingresos) y el número de personal (gastos), manteniendo únicamente al personal permanente mínimo necesario para la elaboración y ejecución del programa. La TCB ha logrado importantes economías congelando puestos en diversas secciones y determinando de nuevo las prioridades y utilizando, en su lugar, los servicios de personal temporero y consultores con mandatos a corto plazo para realizar tareas concretas, según las necesidades. Se ha estabilizado el volumen del programa, manteniéndose a un nivel superior a \$60 millones EUA, con una tasa de ejecución del 80 al 85%, lo que es considerablemente superior a la ejecución prevista de \$25 millones EUA en relación con una plantilla básica de 40. Así, la necesidad de establecer un nuevo nivel de personal permanente que corresponda a la ejecución de un programa medio, que se estima actualmente en alrededor de 60 funcionarios, excluyendo al personal del programa regular financiado con el presupuesto AOSC.

4. INTEGRACIÓN DE LA TCB EN LA ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN

4.1 En relación con la integración gradual de la TCB en la estructura de la Organización, la Asamblea, en su Resolución A33-21, afirmó que la mayor integración de las actividades de la OACI debería lograrse delimitando claramente las atribuciones de cada Dirección, intensificando la cooperación y la coordinación de sus respectivas actividades y evitando la duplicación y la redundancia. Al reafirmar que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la Organización que complementa la función del programa regular al proporcionar apoyo a los Estados, relacionó claramente

esta actividad con la aplicación mundial de los SARPS y ANP de la OACI, cuyo fomento constituye uno de los más destacados objetivos estratégicos de la OACI. Además, la Asamblea afirmó que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias observadas durante las actividades de evaluación y auditoría de la OACI. Al respecto, reconoció que al proporcionar fondos procedentes de recursos extrapresupuestarios, la OACI permitirá al programa que amplíe sus servicios a los Estados en relación con la seguridad operacional, la protección de la aviación y la eficiencia de la aviación civil. Por último, la Asamblea afirmó que el Programa de cooperación técnica debería reforzarse a nivel de las Oficinas regionales y las misiones para aumentar su eficacia y eficiencia.

4.2 Al examinar el tema de la integración en su 149º período de sesiones, el Consejo distinguió entre sus aspectos funcionales y financieros, como se indica a continuación:

4.3 **Integración funcional**

4.3.1 La integración funcional de las actividades del Programa de cooperación técnica con las del programa regular es un procedimiento continuo que ha progresado considerablemente desde su introducción en 1996 y continuará desarrollándose durante el próximo trienio. A nivel de la Organización en conjunto, se ha tratado de mejorar la productividad, la eficiencia y la eficacia mediante una mayor coordinación entre la TCB y otras Direcciones de la OACI y evitando la duplicación, asegurándose de que la dependencia o el personal de la Organización más apropiado llevara a cabo las diversas actividades, evitando la duplicación de medidas entre el programa regular y el programa de cooperación técnica.

4.3.2 En el trienio 2001-2004, las demás Direcciones y Oficinas de la Organización siguieron solicitando asistencia en la implantación del Programa de cooperación técnica; dicha asistencia les fue efectivamente proporcionada, incluyendo la coordinación entre las actividades de reglamentación, asesoramiento y auditoría del programa regular y las de implantación de medidas correctivas de la TCB. En consecuencia, la coordinación efectiva con la Dirección de navegación aérea ha aumentado el efecto del Programa de cooperación técnica en la aplicación de los SARPS de la OACI en los Estados en desarrollo mediante una vigilancia eficaz de la compatibilidad de los proyectos con los SARPS afectados y permitió evitar la duplicación en las actividades de seguimiento del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Se ha logrado también progreso en la coordinación entre la Dirección del transporte aéreo y la TCB en la implantación del Programa de seguimiento de seguridad de la aviación de la TCB para corregir las deficiencias observadas en las auditorías llevadas a cabo por el Grupo de auditoría de la seguridad de la aviación (ASA).

4.3.3 Una mayor cooperación entre las Oficinas regionales y la TCB en la elaboración y ejecución de proyectos de cooperación técnica ha facilitado la vigilancia y ejecución de los proyectos, aumentando así la productividad. Además, con el considerable aumento en los proyectos de tipo acuerdos de servicios de administrativos (MSA) y la disponibilidad de fuentes de financiación ajenas al PNUD, la asistencia eficaz y oportuna proporcionada por la Dirección de asuntos jurídicos para examinar los acuerdos de cooperación técnica, los contratos de adquisiciones y los arreglos de financiación han asistido a la TCB en ampliar sus fuentes de financiación y los tipos de proyectos más allá de los tradicionales, protegiendo al mismo tiempo a la Organización contra reclamaciones de indemnidad, por responsabilidad civil o daños y perjuicios.

4.4 **Integración financiera**

4.4.1 De conformidad con la Resolución A33-21, la integración financiera debería seguir lográndose en forma gradual. En su Cláusula dispositiva 7, se confirma la decisión del Consejo de que los costos relacionados con los 15 miembros del personal que trabajan en las Dirección de finanzas y de

personal, y que actualmente se financian con el presupuesto AOSC, se transfieran en forma gradual al presupuesto del programa regular en el presente trienio y los siguientes, basándose en un mínimo de tres miembros del personal por presupuesto trienal. Sin embargo, debido a limitaciones presupuestarias en el programa regular, la integración financiera del personal no pudo realizarse, según lo previsto, en el trienio 2001-2004. El Consejo también concluyó que no sería viable proceder con la transferencia gradual del personal en el próximo trienio. Por consiguiente, los costos relacionados con los 15 miembros del personal siguieron figurando en la parte AOSC del presupuesto trienal para 2005-2007, que representan \$667 000, \$686 000 y \$612 000 EUA, respectivamente.

5. MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA OACI

5.1 Reconociendo la necesidad de que la OACI mejore sus capacidades para obtener fondos, se ha establecido el concepto de un “Mecanismo de financiación de la ejecución de los objetivos de la OACI (OIFM)” para establecer un enlace estratégico entre el mecanismo propuesto y la financiación de proyectos en apoyo de la aplicación de los SARPS y los ANP de la OACI. Posteriormente, el 31º período de sesiones de la Asamblea aprobó en 1995 el establecimiento del mecanismo como uno de los elementos básicos de la nueva política de cooperación técnica. En la Cláusula dispositiva 10 de la Resolución A33-21, la Asamblea siguió alentando a los Estados y a otros socios en el desarrollo a contribuir al mecanismo.

5.2 Se ha logrado una movilización más eficaz de recursos para las actividades de cooperación técnica de la OACI de bancos de desarrollo, organizaciones regionales y subregionales, instituciones de financiación y el sector privado mediante el establecimiento del mecanismo, aunque no al nivel deseado. En particular, se ha logrado en el trienio 2001-2004 mayor participación del sector privado y el sector aeronáutico para financiar proyectos llevados a cabo a nivel regional y subregional.

5.3 En lo que atañe al funcionamiento real del mecanismo, pese a todos los esfuerzos desplegados para convencer a los Estados contratantes a contribuir al mismo, nunca ha habido una contribución importante al fondo general. Por consiguiente, desde ese momento la TCB ha abandonado la solicitud genérica de fondos y adoptó un mecanismo basado en los proyectos, en que los fondos se solicitan para cada proyecto, sea de carácter regional, subregional o de país.

5.4 Por otra parte, se ha registrado un constante aumento en los fondos proporcionados por los mismos Estados contratantes para financiar sus propios proyectos de aviación civil, lo que hoy representa cerca del 95% del programa total. Han llegado a ser cosa común las actividades financiadas con fondos de fideicomiso, los acuerdos de servicios administrativos (MSA), la compartición de costos por los gobiernos y el servicio de compras de aviación civil (CAPS). En particular, los MSA han aumentado gradualmente pasando de \$500 000 EUA en 1993 a \$38,8 millones EUA en 2003.

6. ESTRUCTURA DE TIPO COMERCIAL Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

6.1 Reconociendo que los nuevos socios en el desarrollo e instituciones de financiación suponen que quienes ejecutan los proyectos que financian desarrollen los proyectos de manera oportuna y eficaz y proporcionen información detallada en tiempo real sobre las actividades y los aspectos financieros de los proyectos, así como el cumplimiento de algunos de sus reglamentos, lo que la OACI encuentra difícil de cumplir con sus procedimientos actuales, el 33º período de sesiones de la Asamblea alentó al Consejo y al Secretario General a adoptar una estructura y un mecanismo de ejecución para la TCB en que se aplicarían métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones fructíferas con las instituciones de financiación y los Estados beneficiarios (Resolución A33-21 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 8).

6.2 Al considerar el tema, el Consejo reconoció que, si bien el programa de cooperación técnica debería continuar con su objetivo fundamental de proporcionar asistencia a los Estados, de acuerdo con el principio de recuperación de costos, era necesario permitir cierta flexibilidad a la luz de las cambiantes circunstancias y la evolución a escala mundial, si bien con el grado de control apropiado y en el marco del reglamento interno de la OACI. Este asunto se presenta a la Asamblea para su consideración bajo la A35-WP/5, EX/4.

7. FUNCIONES DE APOYO DE LA TCB RESPECTO A MEDIDAS CORRECTIVAS

7.1 Se ha ampliado la función tradicional de reglamentación de la Organización para la adopción y enmienda de normas y métodos recomendados internacionales para abarcar la auditoría obligatoria de los Estados contratantes a fin de determinar las deficiencias en la aplicación de los SARPS de la OACI, mediante el establecimiento del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y, más recientemente, el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Considerando que los programas de auditoría de la OACI constituyen instrumentos eficaces para concentrar el apoyo y la asistencia en las necesidades concretas de los Estados contratantes, la nueva situación ha dado lugar a un énfasis distinto sobre los objetivos de cooperación técnica de la OACI para aumentar las repercusiones de la TCB en la aplicación mundial de los SARPS de la OACI ejecutando y aplicando medidas de seguimiento y correctivas eficaces. Al respecto, la Asamblea reafirmó que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias observadas durante las actividades de evaluación y auditoría de la OACI (A33-21, Cláusula dispositiva 2).

7.2 Los fondos de \$435 000 EUA asignados por el Consejo a partir de las cuotas de los Estados contratantes con cuotas atrasadas se utilizaron en realidad para elaborar documentos de proyecto respecto a medidas correctivas que los Estados en desarrollo deben aplicar como seguimiento a las auditorías del USOAP. El Consejo asignó también \$100 000 EUA del superávit de AOSC correspondiente a 1999, 2000 y 2001 para actividades de desarrollo de proyectos para los países menos desarrollados. No se han asignado otros fondos para el apoyo de medidas correctivas en la esfera de la seguridad operacional de los vuelos en el trienio 2001-2004. En lo que atañe a la seguridad de la aviación, el Consejo aprobó \$400 000 EUA en virtud del Plan de acción AVSEC para financiar la preparación de documentos de proyecto como seguimiento a las auditorías USAP.

8. FUNCIÓN DE GARANTÍA DE CALIDAD

8.1 Como medida complementaria respecto a la Resolución A33-21 de la Asamblea, Cláusula dispositiva 6, el Consejo consideró la creación de una función de garantía de calidad como servicio que la TCB podría ofrecer a los Estados contratantes, a petición, de acuerdo con el principio de recuperación de costos, para supervisar proyectos ejecutados por terceros fuera del Programa de cooperación técnica de la OACI. Al proporcionar evaluación, vigilancia y seguimiento independientes de los proyectos de asistencia técnica en cualquier etapa de su ciclo, se concentrará en el análisis de la eficacia de los procedimientos de gestión de proyectos, la calidad y eficacia del logro de los objetivos de un proyecto, así como la evaluación de las repercusiones reales de los mismos en la aplicación de los SARPS de la OACI.

8.2 El desempeño por la OACI de la función de garantía de calidad prevista no supone en modo alguno un conflicto de intereses con entidades responsables de la ejecución de proyectos de asistencia técnica fuera del Programa de cooperación técnica. Por consiguiente, la OACI no ofrecerá servicios de garantía de calidad que estén en competencia con terceros. Además, se definirá dicha función de conformidad con el método de garantía de calidad que la OACI aplicará y que está en preparación. Cuando se finalice, se enviará a los Estados contratantes el documento preparado por la Secretaría mediante una comunicación en la que se les informará acerca de los nuevos servicios que ofrece la OACI.

9. ACTUALIZACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2005-2007

9.1 Al evaluar el progreso logrado en la implantación de los mencionados elementos de la nueva política de cooperación técnica, se reconoce que deben actualizarse las medidas siguientes:

9.1.1 Un nuevo nivel de personal permanente para la TCB, que corresponda al promedio de implantación del programa de \$60 millones EUA, debería establecerse alrededor de 60 funcionarios, excluyendo al personal del programa regular financiado con el presupuesto AOSC. Si el programa es superior a \$60 millones EUA, se nombrará, según corresponda, a personal temporero y consultores por una duración que no sea superior a la del programa. Dicho de otro modo, la TCB siempre debería establecer un equilibrio entre el programa que se está ejecutando y el personal que se ocupa de su ejecución. Este equilibrio debería lograrse de modo que se evite un déficit y se garantice la plena recuperación de los costos.

9.1.2 Respecto a la integración financiera de los 15 miembros del personal en el programa regular financiados con el presupuesto AOSC, que no pudo realizarse en el trienio 2001-2004, el Consejo está considerado la viabilidad de transferir a todos los mencionados funcionarios o parte de los mismos al presupuesto del programa regular durante el trienio 2005-2007 y concluyó que debería procederse a una integración gradual ulterior durante el próximo trienio, dependiendo de la disponibilidad de fondos.

9.1.3 A fin de ampliar las repercusiones de la TCB en la aplicación mundial de los SARPS de la OACI, la Organización debería seguir otorgando prioridad y recursos apropiados para las medidas correctivas que deben aplicarse por intermedio de la Dirección de cooperación técnica. En particular, son necesarias para apoyar las actividades de la TCB nuevas iniciativas del Consejo para proporcionarle fondos de fuentes extrapresupuestarias para ayudar a los Estados contratantes en la aplicación de los SARPS y la corrección de deficiencias, particularmente en las esferas de la seguridad de la aviación y la seguridad operacional.

9.1.4 El 33° período de sesiones de la Asamblea reconoció que el establecimiento de asociaciones fructíferas con las instituciones de financiación y los Estados beneficiarios exige que se adopte una nueva estructura para la TCB en la que se apliquen prácticas de tipo comercial en la gestión y el funcionamiento de la Dirección. Si bien esta última siempre funcionará según el reglamento interno de la OACI, de acuerdo con el principio de recuperación de costos, sigue siendo urgente adoptar cierta flexibilidad en algunos procedimientos y reglamentos administrativos y financieros, si bien se necesitan salvaguardias apropiadas para posibles riesgos a fin de cubrir los requisitos de los Estados y terceros que proporcionan la financiación. De acuerdo con los procedimientos y los mecanismos de aprobación establecidos que ya existen en la OACI, el examen de estos procedimientos y reglamentos se coordinaría con la Dirección de asuntos jurídicos y la Subdirección de finanzas, según proceda, y los cambios propuestos se presentarían al Consejo para su aprobación, caso por caso, de ser pertinente.

9.1.5 Dado que la mundialización, la privatización y la aplicación de métodos comerciales tienen repercusiones directas en la reglamentación, la vigilancia y la aplicación de normas de seguridad operacional, es importante señalar que, en virtud del Convenio de Chicago, éstas constituyen la responsabilidad última de cada Estado contratante. De ahí surge la necesidad de que la OACI abra el suministro de cooperación técnica a entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de proporcionar servicios de aviación civil, en cumplimiento de los objetivos de la OACI. El objetivo principal consistiría en abarcar las actividades que tradicionalmente proporcionaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto grado, donde el Estado, no obstante, seguirá asumiendo la responsabilidad respecto a la calidad de los servicios proporcionados y el cumplimiento de los SARPS de la OACI.

9.1.6 La OACI está en el proceso de crear una función de garantía de calidad de conformidad con lo solicitado por el 33° período de sesiones de la Asamblea, como un servicio que la TCB ofrecería a los Estados contratantes, a solicitud, de acuerdo con el principio de recuperación de costos, para la supervisión de proyectos llevados a cabo por terceros fuera del Programa de cooperación técnica de la OACI. Se alienta a los Estados a aprovechar los servicios ofrecidos.

10. IMPACTO FINANCIERO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

10.1 La financiación del programa de cooperación técnica proviene de contribuciones hechas fuera del presupuesto del programa regular de la OACI que generalmente aportan los mismos Estados beneficiarios. Para el trienio 2005-2007, el costo de los 15 miembros del personal del programa regular financiado actualmente con el presupuesto AOSC no se incluye en el proyecto de presupuesto del programa regular, pero se sigue reflejando en la parte correspondiente a los AOSC del presupuesto trienal. El costo adicional previsto para el presupuesto AOSC figura en la siguiente tabla:

2005	\$667 000 EUA
2006	\$686 000 EUA
2007	\$612 000 EUA
TOTAL	\$1 965 000 EUA

10.2 Como se propone en la parte correspondiente a los AOSC del Presupuesto por programas para 2005-2007, en el caso de un déficit presupuestario, de no disponerse de apoyo financiero del programa regular, el programa de cooperación técnica deberá utilizar, como apoyo adicional, la diferencia positiva que se derive de la compra a término de dólares canadienses, los cuales son fondos que se encuentran fuera del presupuesto del programa regular, y, de requerirse, el saldo de fondos AOSC acumulado de ahí en adelante, cuyo monto previsto al primero de enero de 2004 es de 7,3 millones EUA.

11. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

11.1 Se invita a la Asamblea a adoptar el nuevo proyecto de resolución que figura en el Apéndice.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN 13.2/1 DE LA ASAMBLEA

Resolución 13.2/1

Actualización de la nueva política de cooperación técnica

Considerando que se han aplicado medidas para una nueva política de cooperación técnica y que en la Resolución A33-21 la Asamblea encargó al Consejo que preparara para su consideración una resolución refundida relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica;

Considerando que los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento y asistencia 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 las instituciones de financiación esperan que quienes ejecutan 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 financiación del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) está orientada a sectores de desarrollo ajenos a la aviación civil y que su contribución financiera a las actividades de aviación civil ha disminuido considerablemente a un nivel que representa menos del 3% del Programa de cooperación técnica de la OACI;

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

Considerando que durante los trienios 1996-1998, 1999-2001 y 2002-2004 se ha emprendido la integración de la Dirección de cooperación técnica y la implantación del concepto de plantilla básica y que, en consecuencia, ha mejorado la situación financiera de la mencionada Dirección;

Considerando, con carácter urgente, que existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas respecto al Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) y el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas;

Considerando que la financiación inicial proporcionada al Programa de cooperación técnica mediante recursos extrapresupuestarios ha comenzado a apoyar a la TCB para tratar las deficiencias detectadas en las auditorías USOAP y USAP;

La Asamblea:

1. *Reafirma* que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa la función 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;

2. *Reafirma* que la Dirección de cooperación técnica es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias observadas durante las actividades de evaluación y auditoría de la OACI;

3. *Afirma* que la mayor integración de las actividades de la OACI, debe lograrse delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada Dirección e intensificando la cooperación y la coordinación de sus respectivas actividades y evitando la duplicación y la redundancia;

4. *Afirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, debería reforzarse el Programa de cooperación 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;

5. *Reconoce* que, proporcionando fondos procedentes de recursos extrapresupuestarios, la OACI permitirá al Programa de cooperación técnica que siga y amplíe sus servicios a los Estados relacionados con la seguridad operacional, la protección y eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más a la aplicación de los SARPS y de las recomendaciones de los PIRG;

6. *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 llevados a cabo por terceros fuera del Programa de cooperación técnica de la OACI;

7. *Confirma una vez más*, la decisión del Consejo en la que se declara que la integración en el presupuesto del programa regular de los 15 miembros del personal que trabajan en las Direcciones de finanzas y de personal, y que actualmente se financian con el presupuesto de gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC), debería proceder en forma gradual, en los trienios siguientes, según la disponibilidad de fondos;

8. *Reconoce* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica por la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de aviación civil, en cumplimiento de los objetivos de la OACI, para abarcar, entre otras cosas, las actividades que tradicionalmente proporcionaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, asumirá, 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;

9. *Pide* al PNUD que conceda mayor prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo de los países en desarrollo y pide al Presidente, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con el PNUD para que aumente su contribución para los proyectos de cooperación técnica de la OACI.

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

11. *Aprueba* que, en caso de déficit presupuestario, el presupuesto del Programa regular continúe aumentando los ingresos por gastos de apoyo obtenidos de los proyectos para apoyar el Programa de cooperación técnica, según la propuesta que figura en el Presupuesto por programas de la Organización para 2005, 2006 y 2007, dependiendo de la disponibilidad de fondos;

12. *Encarga* al Consejo que informe al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca de la aplicación de la presente Resolución; y

13. *Decide* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A33-21.

— FIN —