



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 20: Transición a una nueva política de cooperación técnica**

**ACTUALIZACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

El 35º período de sesiones de la Asamblea, al considerar el Informe del Comité Ejecutivo (A35-WP/341) sobre la transición a una nueva política de cooperación técnica, adoptó las Resoluciones A35-20 (Actualización de la nueva política de cooperación técnica) y A35-21 (Ampliación de las actividades de cooperación técnica de la OACI), y encargó al Consejo que informara al siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea acerca de la aplicación de la nueva política.

En esta nota se informa sobre la aplicación de la política de la OACI con respecto a cooperación técnica. Se explica cómo el concepto de plantilla básica se ha transformado en una herramienta importante para controlar los gastos de funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica y se exponen las medidas propuestas por el Secretario General para responder a los nuevos desafíos que resultan de la reorientación de la Organización para pasar de la elaboración de normas a la ejecución y apoyo. En la nota se informa sobre la forma en que los donantes utilizan el Mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI en apoyo de los proyectos de cooperación técnica, y sobre la prestación de asistencia a entidades no estatales en los ámbitos tradicionales de cooperación técnica. Además, se informa acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento de la Resolución A33-9, en la que se solicitaba que una oficina independiente de la OACI llevara a cabo las funciones de garantía de calidad de los proyectos de cooperación técnica, y acerca de los servicios de garantía de calidad ofrecidos a terceros. En la nota se explica la forma en que el Programa de cooperación técnica apoya los Objetivos estratégicos de la OACI y se comunican a la Asamblea las medidas adoptadas por el Secretario General para el prorrateo de los costos entre el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y el Presupuesto del Programa regular.

En el Apéndice A de la nota se propone un proyecto de resolución refundida sobre todas las actividades y programas de cooperación técnica para adopción de la Asamblea.

El texto empieza aquí

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a adoptar el nuevo proyecto de resolución refundida que figura en el apéndice.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	A36-WP/49, EX/14 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848)</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El aumento en la eficiencia y eficacia así como la mayor productividad en el funcionamiento de la Dirección de cooperación técnica (TCB) en el último decenio se relaciona directamente con la reestructuración de la Dirección que se llevó a cabo en 1990, siguiendo las recomendaciones de la Dependencia Común de Inspección (DCI) de las Naciones Unidas y del Administrador adjunto del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) así como con la implantación de una nueva política de cooperación técnica.

1.2 La nueva política recibió el respaldo del 31º período de sesiones de la Asamblea (Resolución A31-14) en 1995 con el objeto de aumentar el Programa de cooperación técnica y desarrollar su ejecución al máximo, minimizando sus costos operacionales. En sus inicios, la nueva política se basaba en la implantación gradual del concepto de plantilla básica, la integración de la TCB en la estructura de la Organización mediante la transferencia de ciertas funciones y costos al Programa regular y la reorganización de la Dirección, así como el establecimiento de un Mecanismo de financiación de la ejecución de los Objetivos estratégicos de la OACI.

1.3 En concordancia con las recomendaciones de la DCI, con miras a eliminar los déficit anuales acumulados en el AOSC de 1983 a 1995, se llevó a cabo un importante ejercicio de reestructuración de la TCB mediante la eliminación de puestos y la transferencia de ciertos puestos no básicos.

1.4 Con la implantación de la nueva política y la nueva estructura orgánica adoptada por la TCB, los costos se redujeron considerablemente, el Programa aumentó y se logró una mayor eficiencia en el funcionamiento de la Dirección. Como resultado de ello, se eliminó el déficit acumulativo del Fondo AOSC (véase A36-WP/49, EX/14) y, en el último decenio, se lograron pequeños superávits anuales. El Programa de cooperación técnica aumentó, pasando de \$53,8 millones EUA en 1995 a una suma de \$169,9 millones EUA en 2006. Cabe señalar que todas las actividades de cooperación técnica llevadas a cabo por la Organización continúan basándose en el principio de recuperación de costos.

1.5 Otros elementos de política introducidos por el 35º período de sesiones de la Asamblea incluyeron la ampliación de la cooperación técnica de la OACI, a petición, a entidades no estatales (públicas y privadas) y el suministro de servicios de garantía de calidad por la TCB para la supervisión de proyectos ejecutados por terceros ajenos al Programa de cooperación técnica. En los párrafos 2.11 y 2.12 se proporciona información actualizada sobre la implantación de estos elementos.

1.6 Como medida complementaria a la Resolución A33-9, se proporciona una introducción a la función de garantía de calidad que llevará a cabo una oficina independiente de la OACI en relación con los proyectos de cooperación técnica de gran envergadura y los proyectos relacionados con las deficiencias identificadas mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) — (véase el párrafo 2.13).

## 2. ACTUALIZACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### 2.1 Concepto de plantilla básica

2.1.1 Teniendo en cuenta el carácter fluctuante del Programa de cooperación técnica de la OACI que ha repercutido en los resultados de las operaciones en el pasado, el concepto de plantilla básica ofrece la flexibilidad necesaria a la TCB para controlar satisfactoriamente sus costos operativos. La realización de las actividades con una plantilla básica ha permitido, con los años, lograr importantes economías en los costos manteniendo un equilibrio adecuado entre el volumen real del Programa de

cooperación técnica (ingresos) y el número de personal en la TCB (gastos). Este equilibrio se mantiene con miras a evitar tanto un déficit como un superávit elevado en la ejecución del Programa de cooperación técnica. Esto se logra manteniendo en la TCB únicamente el personal mínimo necesario para la elaboración y ejecución del Programa y, utilizando, más bien, los servicios de personal temporero y consultores con mandatos a corto plazo para realizar tareas concretas, según las necesidades. Además del personal básico, al 1 de enero de 2007, los puestos de 23 miembros del personal ajenos a la TCB se financian por el Fondo AOSC.

## **2.2 Propuesta del Secretario General para la reestructuración de la Secretaría de la OACI**

2.2.1 Como se indica en la Resolución A35-20, los Estados contratantes solicitan cada vez más asesoramiento y asistencia de la OACI para aplicar los SARPS y desarrollar la infraestructura y los recursos humanos de sus administraciones de aviación civil. En consecuencia, la Asamblea reafirmó 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 y recalcó la importancia de la cooperación técnica en la aplicación mundial de los SARPS y los ANP de la OACI, cuya promoción es uno de los Objetivos estratégicos más prominentes de la OACI. Además, la Asamblea señaló que la TCB es uno de los instrumentos principales de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias observadas durante las actividades de auditoría de la OACI. La Asamblea también reafirmó que el Programa de cooperación técnica debería reforzarse a nivel de las Oficinas regionales y las misiones, a fin de aumentar su eficiencia y eficacia.

2.2.2 A fin de responder más eficazmente a los nuevos y cambiantes desafíos en evolución y al cambio de enfoque de la Organización de normalización a ejecución y apoyo, el Secretario General ha introducido medidas para mejorar el sistema a fin de lograr la aplicación eficaz de los SARPS de la OACI por los Estados que requieren asistencia para rectificar deficiencias de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Mediante una clara delineación del alcance de las actividades y más cooperación para evitar duplicación y redundancia, se logrará mejor coordinación entre la TCB y otros programas de asistencia de la OACI.

## **2.3 Prorrateo de los costos entre el Fondo para gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) y el Presupuesto del Programa regular**

2.3.1 Debido a las restricciones financieras en el Presupuesto del Programa regular, el 35º período de sesiones de la Asamblea descartó la transferencia gradual de los 15 puestos en las Subdirecciones de Finanzas y Recursos humanos financiados por el Fondo AOSC al Programa regular, según las recomendaciones de las Resoluciones A31-14, A32-21 y A33-21. En su lugar, la Asamblea recomendó que la cuestión de compartir los costos entre el Programa regular y el Programa de cooperación técnica se remitiera al Consejo para su examen.

2.3.2 Se determinaron las áreas de la Organización en las que existía financiación cruzada estimando con más precisión las actividades del Programa regular financiadas con recursos AOSC y el apoyo al Programa de cooperación técnica proporcionado por el Programa regular. Con la intención de eliminar en lo posible la financiación cruzada, los gastos reales para 2005 y 2006, previamente cargados al Presupuesto del Programa regular pero identificados específicamente como gastos de apoyo al Programa de cooperación técnica, se anotaron en los resultados financieros del Fondo AOSC correspondientes a estos años. De igual manera, los costos previamente cargados al Fondo AOSC, pero identificados específicamente como gastos de apoyo al Programa regular figuraron en los resultados financieros del Programa regular. Por consiguiente, en el trienio 2004-2006, se transfirieron del Fondo AOSC al Programa regular los gastos totales que ascendían a \$544 684 EUA y se transfirieron del

Programa regular al Fondo AOSC los gastos totales que ascendían a \$880 512 EUA. El impacto neto de esta transferencia fue un aumento en los gastos del Fondo AOSC de \$335 828 EUA en comparación con años anteriores. Además, el Fondo AOSC financió 17, 20 y 21 puestos fuera de la TCB en 2004, 2005 y 2006, lo que ascendió a \$1,0 millón EUA, \$1,2 millones EUA y \$1,4 millones EUA, respectivamente. En consecuencia, el costo total para la TCB por servicios proporcionados mediante el Programa regular en el trienio ascendió a \$3,9 millones EUA.

2.3.3 Según lo solicitado por el Consejo, se establecerá un proyecto piloto bajo la gestión conjunta de la TCB, la Subdirección de finanzas y la Subdirección de recursos humanos para desarrollar un sistema que permita planificación a largo plazo de los gastos, arreglos más flexibles de dotación de personal y un método más simple y transparente de repartir los costos. El proyecto piloto se ejecutará por dos años y la Secretaría informará al Consejo en 2010 con una propuesta sobre una nueva política de la OACI con respecto a recuperación de costos.

2.3.4 Una de las metas que persigue la OACI con el nuevo sistema integrado de información sobre recursos (IRIS) es identificar y cargar adecuadamente los costos de apoyo al Fondo AOSC. Puede suponerse razonablemente que la introducción del nuevo sistema requerirá cambios en las estructuras orgánicas y en los procedimientos, lo cual podría repercutir en la forma en que se distribuyen los recursos en la Organización.

2.3.5 No obstante, cabe señalar, que en vista de la volátil financiación extrapresupuestaria en apoyo del Programa de cooperación técnica, no puede darse por sentado que el Programa podrá generar ingresos adicionales, sobre una base anual, que permita cubrir importantes aumentos netos en los costos. Asimismo, cabe señalar que los gastos administrativos se cargan de acuerdo con el principio de recuperación de costos y que los acuerdos concertados entre la OACI y otras partes interesadas no podrán modificarse en un punto intermedio. Si se produjeran déficit recurrentes, se tendría que prescindir del personal temporero y, en última instancia, del personal de la plantilla básica en la TCB a fin de mantener equilibrado el presupuesto AOSC. Los déficit de las operaciones de la TCB se imputarían al Fondo AOSC, cuyo saldo ascendió a \$6,1 millones EUA al 31 de diciembre de 2006, después de hacer una reserva de \$2 millones EUA para el nuevo sistema financiero de la OACI. Sin embargo, los beneficios relativos a la rescisión de servicios del personal TCB se estiman en \$4,0 millones EUA en la misma fecha. Una vez que se hayan agotado los fondos AOSC acumulados, se recurriría al Programa regular para que preste apoyo al Programa de cooperación técnica a fin de cubrir dicho déficit (véase la Resolución A35-20). Sin duda alguna, los déficit recurrentes perjudicarán las operaciones de la TCB. Como resultado, la OACI podría no estar en condiciones de cumplir su misión de prestar asistencia técnica a los Estados en apoyo de las actividades del Programa regular.

## 2.4 **Mecanismo de financiación de la ejecución de los Objetivos de la OACI**

2.4.1 El 31º período de sesiones de la Asamblea aprobó el establecimiento del Mecanismo de financiación de la ejecución de los Objetivos de la OACI como uno de los elementos básicos de la nueva política de cooperación técnica, cuyo objetivo es fomentar la seguridad operacional, la protección y eficiencia de la aviación civil internacional. El propósito principal del mecanismo es promover el financiamiento de proyectos de cooperación técnica en concordancia con los objetivos de la OACI para movilizar recursos adicionales en apoyo de la aplicación de los SARPS y la implantación de instalaciones y servicios comprendidos en los ANP, y rectificar las deficiencias detectadas.

2.4.2 El Mecanismo incluye diversas modalidades de financiación para ajustarse a los requisitos específicos de los donantes que opten por contribuir al fondo general, a un proyecto específico o a una prioridad de la OACI. Si bien hasta la fecha no se ha logrado ninguna contribución importante al

fondo general, el mecanismo basado en los proyectos, en que los fondos se solicitan para cada proyecto, atrajo más a los donantes.

2.4.3 Las contribuciones al fondo general en el trienio 2004-2006 ascendieron a \$445 944 EUA. También hubo otras contribuciones extrapresupuestarias que los donantes proporcionaron a fondos de proyectos específicos, incluyendo contribuciones voluntarias en especie. Cabría recordar que hay otros fondos y mecanismos de la OACI fuera de la TCB, como el Plan de acción AVSEC, a los que los Estados donantes contribuyen para promover la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional. Además, los Estados donantes proporcionan amplia asistencia bilateral. La proliferación de opciones y mecanismos de financiamiento con que cuentan los Estados donantes y otros asociados para asistir en el desarrollo de la aviación civil puede explicar la utilización comparativamente limitada del Mecanismo.

2.4.4 Se logró mayor participación de las organizaciones regionales y subregionales, instituciones de financiación y el sector aeronáutico, en especial en la financiación del Programa cooperativo de desarrollo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y los proyectos del Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP) ejecutados a niveles regional y subregional. Cabría señalar también la función que podrían desempeñar en el futuro en la financiación de los proyectos de aviación civil de la OACI los bancos de desarrollo regional y otras instituciones de financiación internacionales como en Banco Mundial, al igual que la función del Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS). Con una coordinación más estrecha entre el Programa de cooperación técnica y otros mecanismos de la OACI, como el Programa de la estrategia unificada (USP) y el Programa coordinado de asistencia y desarrollo (CAD), en la movilización de recursos extrapresupuestarios, se prevé evitar duplicación y redundancia. De este modo, los fondos para respaldar las actividades de la aviación civil se utilizarán de manera más eficiente.

## 2.5 **Ampliación de las actividades de cooperación técnica**

2.5.1 Pese al reconocimiento de la contribución de la aviación civil al desarrollo económico de los Estados y su posible impacto en la eficacia de las actividades humanitarias y de desarrollo de las Naciones Unidas, la financiación básica del PNUD de los proyectos de cooperación técnica ha disminuido consistentemente, representando actualmente menos del 1% del total del Programa de cooperación técnica de la OACI. En el trienio 2004-2006, la OACI continuó propugnando que la función del PNUD, como mecanismo de coordinación central para la canalización de fondos para la asistencia al desarrollo, debería tener en cuenta los programas de desarrollo de aviación civil que, aunque constituyen una alta prioridad de los gobiernos, generalmente no se incluyen en los programas de países del PNUD, y por consiguiente no se les concede prioridad en la asignación de recursos del PNUD.

2.5.2 En vista de la continua reducción de los fondos básicos del PNUD y la consiguiente necesidad de la OACI de emprender una mayor movilización de recursos financieros para la ejecución de actividades, el 35º período de sesiones de la Asamblea reconoció que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la TCB con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica.

2.5.3 A este respecto, y en aras de lograr los objetivos de la OACI, de conformidad con la Resolución A35-20, se ha ampliado la asistencia de la OACI a entidades no estatales que se encargan directamente de actividades de aviación civil de las que tradicionalmente se encargaban los gobiernos y que se privatizaron, ya que los Estados siguen siendo responsables de la calidad de los servicios que se proporcionan y de su cumplimiento con las normas de la OACI. Además, la Asamblea (Resolución A35-21) resolvió aumentar el suministro de servicios de cooperación técnica, a solicitud, a las entidades no estatales (públicas y privadas) que están ejecutando, en los Estados contratantes, proyectos en el ámbito de la aviación civil destinados a mejorar la seguridad operacional, la protección y

la eficiencia del transporte aéreo internacional, en cumplimiento de los SARPS de la OACI. Hasta la fecha el uso de estos servicios ha sido muy limitado.

## **2.6 Servicios de garantía de calidad proporcionados por la TCB**

2.6.1 Reconociendo que sería conveniente que los Estados que ejecutan proyectos de aviación civil por sí mismos o con la asistencia de terceros dispongan de una función de garantía de calidad independiente para sus actividades de proyectos, en la Resolución A35-20 se alienta a los Estados a utilizar los servicios de garantía de calidad ofrecidos por la TCB, 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. En el trienio 2004-2006 la OACI no recibió ninguna solicitud respecto de los nuevos servicios de garantía de calidad. Sin embargo, a petición de algunos Estados, se proporcionó asistencia en el examen y supervisión de proyectos de aviación ejecutados por terceros para garantizar el cumplimiento de los SARPS de la OACI.

## **2.7 Garantía de calidad de los proyectos de cooperación técnica**

2.7.1 En la Resolución A33-9 (Cláusulas dispositivas 5 y 6) se pide al Secretario General que desarrolle el concepto de ofrecer una función de garantía de calidad a los Estados para los proyectos de cooperación técnica de la OACI de gran envergadura y para todos los proyectos de cooperación técnica relacionados con las deficiencias detectadas en las auditorías del USOAP que llevaría a cabo una oficina independiente de la OACI. Como medida complementaria, el Consejo convino en que, durante 2006 y dentro de los recursos presupuestarios existentes, la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo (EAO), realizara una auditoría de los procesos de elaboración, supervisión y evaluación de proyectos de cooperación técnica de la TCB con miras a asegurar que se cumplan las recomendaciones de la Auditora externa y que, en adelante, la EAO debería realizar auditorías periódicas de los procesos de la TCB por lo menos una vez cada dos años. El Consejo convino en que la decisión anterior constituye una respuesta en la práctica a la solicitud de la Asamblea. Cabe señalar que en 2006, la EAO realizó una auditoría de los procesos de la TCB.

## **3. COOPERACIÓN TÉCNICA Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI**

3.1 Al adaptar el nuevo enfoque de la Organización expresado mediante los Objetivos estratégicos para 2005-2010, el Programa de cooperación técnica también complementa la función del Programa regular con respecto a las actividades de alta prioridad de la Organización destinadas a garantizar la seguridad operacional, la protección y eficiencia de la aviación civil internacional.

3.2 El Plan de actividades de la OACI traduce los Objetivos estratégicos en resultados previstos que han de lograrse mediante la coordinación de las actividades de todas las Direcciones de la OACI, incluyendo las Oficinas regionales. La contribución del Programa de cooperación técnica a la realización de los Objetivos estratégicos de la OACI se refleja en el Plan de actividades. Las actividades que puede llevar a cabo la TCB mediante la ejecución de proyectos de cooperación técnica se relacionan, entre otros, con los Objetivos estratégicos siguientes: seguridad operacional (A5, A6, A8 y A9), seguridad de la aviación (B6, B8 y B9), protección del medio ambiente (C1), eficiencia de las operaciones de la aviación (D1, D3 y D4), continuidad (E2) e imperio de la ley (F2 y F7).

3.3 Sin embargo, el vínculo entre el Programa de cooperación técnica estimado para el trienio 2008-2010 y los Objetivos estratégicos de la OACI no pueden determinarse con precisión. El Programa estimado se relaciona con proyectos de cooperación técnica potenciales que se financiarán mediante Estados u otros donantes, cuyos objetivos dependerán de los requisitos específicos de los gobiernos, y la

medida en que se ejecutarán dependerá de los recursos disponibles bajo los respectivos proyectos de cooperación técnica.

4. **PROYECTO DE RESOLUCIÓN REFUNDIDA DE LA ASAMBLEA**

4.1 En respuesta al pedido de la Asamblea, se ha preparado un nuevo proyecto de resolución refundida sobre todas las actividades y programas de cooperación técnica, y se ha incluido en el apéndice.

-----

## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN 20/1 DE LA ASAMBLEA

<b>Resolución 20/1: Declaración refundida de las políticas de cooperación técnica de la OACI</b>
--

*Considerando* que se han ampliado las medidas para una nueva política de cooperación técnica y que en la Resolución A33-21, reconfirmada por la Resolución A35-20, se encargaba al Consejo que preparara para su consideración una resolución refundida relativa a todas las actividades y programas de cooperación técnica;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de las políticas de la OACI sobre cooperación técnica existentes al concluir el 36º período de sesiones de la Asamblea;

2. *Declara* que esta resolución sustituye a las resoluciones A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 y A35-21.

## Apéndice A

### Programa de cooperación 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 en 1951 con fondos de la Cuenta especial de las Naciones Unidas destinada a la asistencia técnica creada para el desarrollo económico 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 una nueva estructura orgánica para la Dirección de cooperación técnica;



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

*Considerando* que en los objetivos de la nueva política se destacaba la importancia del Programa de cooperación 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 asistencia de la OACI;

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

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

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

*Considerando* que la Organización ha cambiado el enfoque de normalización a ejecución y apoyo a los Estados contratantes;

*La Asamblea:*

*Programa de cooperación técnica*

1. *Reconoce* la importancia del Programa de cooperación técnica para promover el logro de los Objetivos estratégicos de la Organización;

2. *Reafirma* que el Programa de cooperación técnica, ejecutado conforme a las normas, reglamentos y procedimientos de la OACI, 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 y los ANP, y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de su administración de aviación civil;

3. *Reafirma* que, dentro de los recursos financieros existentes, 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;

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;

5. *Afirma* que debería lograrse una mejor coordinación de las actividades de cooperación técnica de la OACI delimitando claramente las atribuciones y actividades de cada Dirección e intensificando la cooperación, y un mayor grado de coordinación entre el Programa de cooperación técnica y otros programas de asistencia de la OACI para evitar la duplicación y la redundancia;

6. *Reafirma* que, en caso de que las operaciones de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) en determinado ejercicio financiero cerraran con un déficit financiero, dicho déficit debería cubrirse en primera instancia con el superávit acumulado del Fondo AOSC y como último recurso se acudiría al presupuesto del Programa regular;

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

7. *Recomienda* a los Estados donantes, instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de 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;

8. *Recomienda* a los Estados contratantes que hayan emprendido programas bilaterales u otros patrocinados por el gobierno, a que consideran la importancia del Programa de cooperación técnica de la OACI para la ejecución de sus programas de asistencia a la aviación civil;

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

9. *Reafirma* que al adoptar métodos orientados al comercio para la Dirección de cooperación técnica, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI;

10. *Reafirma* la necesidad de ampliar el suministro de cooperación 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 abarque, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, mientras que el Estado, no obstante, siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto de la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y *pide* al Secretario General que, en estos casos, informe con anticipación a las autoridades de aviación civil correspondientes;

11. *Reafirma* que la OACI debería ampliar el suministro de cooperación técnica, a petición, a las entidades no estatales (públicas o privadas) que ejecutan proyectos en los Estados contratantes en el campo de la aviación civil con miras a mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional y *encarga* al Secretario General que considere, caso por caso, las solicitudes formuladas por dichas entidades para obtener asistencia de la OACI en los ámbitos tradicionales de la cooperación técnica, particularmente para asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

*Acuerdos de cooperación técnica*

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

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

**Apéndice B****Financiación del Programa de cooperación técnica**

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

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

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

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

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

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

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

*La Asamblea*

1. *Reconoce y alienta* las medidas tomadas por el Consejo en el campo de la cooperación técnica que han aplicado eficazmente con los limitados recursos y recurriendo a todas las fuentes de financiación y servicios apropiados disponibles;
2. *Pide* a las instituciones de financiación, Estados donantes y otros asociados, incluyendo la industria y el sector privado, que den más prioridad al desarrollo del subsector del transporte aéreo en los países en desarrollo y *pide* al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría que intensifiquen sus contactos con el PNUD para que aumente su contribución a los proyectos de cooperación técnica de la OACI;
3. *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, es reconocido como la autoridad especializada dentro de las Naciones Unidas para prestar cooperación técnica a los países en desarrollo en sus proyectos de aviación civil;
4. *Insta* a los Estados contratantes que están relacionados con fuentes de financiación a que señalen a la atención de sus representantes en dichas organizaciones, el valor de los proyectos de asistencia a la aviación civil, especialmente cuando son necesarios para la vital infraestructura del transporte aéreo y/o el desarrollo económico del país;
5. *Insta* a los Estados contratantes a dar prioridad al desarrollo de la aviación civil y, al tratar de obtener ayuda externa con este fin, indicar expresamente a las instituciones de financiación a través de las autoridades gubernamentales que proceda, que desean que la OACI participe como organismo de ejecución en los proyectos sobre aviación civil que puedan financiarse;
6. *Alienta* a los países en desarrollo en su búsqueda de fondos para el desarrollo de su aviación civil, provenientes de todas las fuentes apropiadas para complementar los fondos suministrados por el presupuesto nacional, instituciones financieras, Estados donantes y otros asociados en el desarrollo, de tal manera que la aviación civil alcance el máximo desarrollo posible;
7. *Reconoce* que las contribuciones extrapresupuestarias de los donantes permitirán al Programa de cooperación técnica ampliar sus servicios a los Estados relacionados con la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de la aviación civil, contribuyendo así aún más al logro de los Objetivos estratégicos, en particular a la aplicación de los SARPS y la rectificación de las deficiencias detectadas mediante las auditorías;
8. *Autoriza* al Secretario General a recibir, en nombre del Programa de cooperación técnica de la OACI, contribuciones financieras y en especie para los proyectos de cooperación técnica, incluyendo contribuciones voluntarias en forma de becas, equipo de instrucción y fondos para la formación del personal, por parte de los Estados, instituciones financieras y de otras fuentes públicas y privadas y a actuar de intermediario entre los Estados con respecto al otorgamiento de becas y la provisión de equipos de instrucción;
9. *Insta* a los Estados que puedan hacerlo, a que proporcionen fondos adicionales al Programa de cooperación técnica de la OACI que permitan la provisión de becas para la aviación civil, en efectivo o en especie;

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

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

## Apéndice C

### Ejecución del Programa de cooperación 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 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 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, con carácter urgente, existe la necesidad de medidas eficaces de seguimiento y correctivas como resultado de las auditorías del Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) para proporcionar apoyo a los Estados al tratar las deficiencias detectadas;

*Considerando* que los fondos extrapresupuestarios proporcionados al Programa de cooperación 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 y del USAP;

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

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