



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 11: Actividades y política de cooperación técnica durante el período 2007 - 2009

#### ACTIVIDADES Y POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DURANTE EL PERÍODO 2007 – 2009

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

En la primera parte de este informe se proporciona información actualizada sobre las políticas y estrategias de cooperación técnica y se analiza la importancia de aplicar un enfoque más equilibrado para el Programa de cooperación técnica que idealmente debería tener en cuenta, tanto la soberanía de los Estados de determinar sus prioridades de desarrollo, como la responsabilidad de la OACI de promover sus Objetivos estratégicos. Se informa sobre la reestructuración de la Dirección de cooperación técnica que se llevó a cabo a principios de 2010 con miras a acrecentar su eficiencia y eficacia, y para ayudar a mejorar la situación financiera del Fondo AOSC. En la segunda parte del informe se presenta un análisis de los resultados del rendimiento en el trienio 2007-2009 desde perspectivas tanto financiera como operacional no cuantificable, comparando los resultados con los obtenidos en el trienio precedente. También se detalla la ejecución del Programa por región geográfica, por componente y por Objetivo estratégico, y se proporciona información sobre las fuentes de financiamiento así como sobre las tendencias en relación con los gastos de apoyo. Asimismo, se resumen las principales actividades ejecutadas por componente de proyecto y los principales logros por área de asistencia. En la tercera parte del Informe se presentan los resultados del Fondo AOSC en el período 2007-2009, complementados con información sobre el prorrateo de los costos entre el Fondo AOSC y el Presupuesto del Programa regular en el período cubierto por este informe.

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

- a) recuerde a los Estados contratantes que, cuando consideren el desarrollo de su aviación civil, incluso infraestructuras, por medio del Programa de cooperación técnica, consideren la utilidad de recurrir al Programa de cooperación técnica de la OACI para la identificación, formulación, análisis, ejecución y evaluación de sus proyectos de aviación civil;
- b) inste a los Estados contratantes a que, cuando ejecuten proyectos de aviación civil por medio de la OACI, tengan debidamente en cuenta las constataciones y recomendaciones del USOAP y del USAP con miras a rectificar las deficiencias detectadas y resolver los problemas significativos de seguridad operacional dentro del plazo requerido; y
- c) encargue al Secretario General que:
  - i) sensibilice aún más a los Estados, entidades del sector privado y donantes sobre las ventajas de utilizar los servicios de la OACI para la ejecución de proyectos en la esfera de la aviación civil;
  - ii) informe a todos los Estados sobre los detalles de la reestructuración de los servicios de cooperación técnica prestados por la OACI y, en especial, sobre las repercusiones que dicha reestructuración pueda tener para los Estados en cuanto a los procedimientos de coordinación con la Organización al solicitar asistencia para el desarrollo de sus infraestructuras de aviación civil; y

iii) elabore una estrategia de respuesta de emergencia, en toda la Organización, para prestar ayuda a los Estados en caso de desastres naturales o catástrofes nacionales.	
<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>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i> A36-WP/48, A36-WP/49 A36-EX ( <i>Informe y Actas del Comité Ejecutivo</i> ) (Doc 9892)

## 1. VISIÓN GENERAL

1.1 El Programa de cooperación técnica de la OACI es el principal instrumento operacional para apoyar los objetivos de la misión de cooperación técnica de la Organización, lo que incluye aumentar la capacidad de los países en desarrollo para aplicar las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS). Su continua importancia ha sido reafirmada por la Asamblea en varias resoluciones, entre otras, en la Declaración consolidada de las políticas de cooperación técnica de la OACI (Resolución A36-17), en la que se estipula que el Programa de cooperación técnica es una actividad prioritaria permanente de la OACI que complementa las funciones del Programa regular al proporcionar apoyo a los Estados para que apliquen efectivamente los SARPS y los Planes de navegación aérea (ANP), y desarrollen la infraestructura y los recursos humanos de sus administraciones de aviación civil; además es uno de los principales instrumentos de la OACI para ayudar a los Estados a remediar las deficiencias de seguridad operacional y seguridad de la aviación, detectadas por medio de los programas de auditoría de la OACI.

1.2 Este informe tiene como finalidad ilustrar los resultados del Programa de cooperación técnica en el trienio 2007-2009, tanto desde la perspectiva financiera como desde la perspectiva operacional no cuantificable, y proporcionar información actualizada sobre las políticas y estrategias de cooperación técnica a mediano y largo plazos. Si bien en el informe se presenta una visión general de las actividades realizadas durante el período, otros detalles operacionales, incluidos los resúmenes de los principales proyectos ejecutados, pueden encontrarse en los Informes anuales del Consejo de 2007, 2008 y 2009.

1.3 El principal reto del período de 2007-2009 fue mantener el nivel de ejecución del trienio precedente y, dado que la Dirección de cooperación técnica se autofinancia y por consiguiente debe recuperar la totalidad de sus costos administrativos, mantener un equilibrio entre los ingresos y los gastos, asegurando al mismo tiempo que los gastos generales que se cargan a los proyectos se mantuvieran al mínimo. En especial, con efecto el 1 de enero de 2008, la introducción de una política revisada para el reconocimiento de las tasas administrativas de los proyectos de cooperación técnica, de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público, tuvo un impacto en el reconocimiento de los ingresos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC). Además, la implantación del sistema de planificación de recursos empresariales (ERP) de Agresso representó un cambio importante para la Organización en su conjunto y para la Dirección de cooperación técnica (TCB) en particular, con una difícil curva de aprendizaje para la adaptación al nuevo sistema, lo cual exigió personal adicional. Especialmente pertinente fue el hecho de que, a raíz de la directriz del 36° período de sesiones de la Asamblea con respecto al prorrateo de los costos entre el Presupuesto del Programa regular y el Presupuesto AOSC de la Dirección de cooperación técnica, en este período también se hicieron considerables esfuerzos para elaborar una política de recuperación de los costos indirectos relacionados

con los servicios de apoyo prestados a la TCB por el Programa regular. Por último, en marzo de 2009, el Auditor externo llevó a cabo una auditoría del desempeño de la Dirección de cooperación técnica y, como resultado, se formularon varias recomendaciones para mejorar la eficiencia y eficacia a nivel de la gestión, que el Consejo aprobó posteriormente y que el Secretario General está aplicando mediante un plan de acción ejecutado bajo la supervisión del Consejo, asegurando su seguimiento oportuno.

## 2. POLÍTICA Y ESTRATEGIA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

2.1 El Programa de cooperación técnica tiene a su cargo las siguientes funciones distintas pero complementarias, que son congruentes con el Artículo 44 c) and d) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional:

- a) La función tradicional de “cooperación técnica”, derivada del mandato de las Naciones Unidas, de prestar asistencia a los proyectos de aviación civil, especialmente cuando son necesarios para establecer la infraestructura vital del transporte aéreo y el desarrollo económico de un Estado (A36-17, Apéndice B, *Cláusula dispositiva 4*). La OACI se guía por las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas que repetidamente recalcan que las actividades operacionales deberían llevarse a cabo para beneficio de los países y de conformidad con sus propias políticas y prioridades de desarrollo. Desde el establecimiento del Programa de cooperación técnica, el Consejo ha reafirmado estos principios fundamentales.
- b) La función de “asistencia técnica” encargada por la Asamblea de la OACI para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la aviación civil (A36-17, Apéndice A, *Cláusula dispositiva 4*). La Asamblea (A36-17, Apéndice A, Cláusula dispositiva 1) “*Reconoce* la importancia del Programa de cooperación técnica para promover el logro de los Objetivos estratégicos de la Organización” y menciona que la “OACI puede ayudar a los Estados a desarrollar su aviación civil y al mismo tiempo promover el logro de sus Objetivos estratégicos”.

2.2 La aplicación de un enfoque equilibrado para el Programa de cooperación técnica idealmente necesita tener en cuenta la soberanía de los Estados para determinar sus prioridades de desarrollo así como la responsabilidad de la OACI de promover los Objetivos estratégicos de la Organización. Sin embargo, considerando que el Programa de cooperación técnica está financiado, casi en su totalidad, por aquellos Estados que solicitan asistencia basándose en sus prioridades y necesidades nacionales, habiendo también deficiencias en otras áreas, se hace necesario lograr un equilibrio entre una solicitud legítima de asistencia de la OACI por un Estado soberano, por una parte, y la promoción de las prioridades de la Organización, de conformidad con sus Objetivos estratégicos, por otra parte. En otras palabras, es necesario facilitar la cooperación técnica en respuesta a los requerimientos específicos de los Estados, pero al mismo tiempo alentarlos a que centren sus actividades de ejecución en las prioridades de la OACI y que la Organización preste asistencia técnica para remediar las deficiencias detectadas en las auditorías de la OACI a aquellos Estados que no tienen los recursos financieros y técnicos requeridos. Además, debería considerarse la posibilidad de elaborar una estrategia de respuesta de emergencia, a escala de toda la Organización, para coordinar la respuesta de la OACI ante situaciones de desastres naturales o catástrofes nacionales en los Estados, teniendo en cuenta la función de asistencia de la Dirección de cooperación técnica y de las Oficinas regionales en las zonas afectadas.

2.3 No obstante, es importante mencionar a este respecto que las actividades operacionales de los Fondos y Programas de las Naciones Unidas se benefician de fondos básicos (regulares) así como de contribuciones voluntarias de donantes, principalmente en forma de fondos prometidos anualmente, lo

cual permite a estas organizaciones cumplir con sus mandatos básicos, pero que la OACI no proporciona fondos para su Programa de cooperación técnica y, como resultado, los proyectos de cooperación técnica deben ser financiados exclusivamente con recursos extrapresupuestarios. Los fondos básicos del PNUD destinados a proyectos de aviación civil han disminuido a un nivel tal que actualmente representan menos del 1% del total del Programa de cooperación técnica de la OACI, lo cual ha llevado a que la OACI movilice recursos como una fuente para financiar sus proyectos de cooperación técnica.

2.4 Se reconoce que desde que el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) dejó de financiar casi por completo los proyectos de aviación civil a fines de 1980, la Dirección de cooperación técnica no ha podido atraer fondos significativos de los Estados donantes, instituciones de financiamiento y otros asociados de desarrollo para sus actividades de asistencia, principalmente debido a la proliferación de opciones y mecanismos de financiamiento dentro de la propia Organización, pero también debido a la amplia asistencia bilateral proporcionada por los Estados donantes y terceros en el ámbito de la aviación civil. Sin embargo, la TCB ha logrado sensibilizar y lograr la voluntad política de los países en desarrollo con respecto a la necesidad de invertir en sus propias prioridades de desarrollo en el ámbito de la aviación civil con miras a lograr sostenibilidad, promoviendo al mismo tiempo la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias.

2.5 Como resultado, en los últimos 20 años, la TCB ha desarrollado un importante portafolio de proyectos financiados por los gobiernos o proveedores de servicios de los países en desarrollo, lo cual ha contribuido considerablemente a mejorar de la seguridad operacional de la aviación y a desarrollar la infraestructura de aviación civil en todo el mundo, especialmente en la región Latinoamérica. A pesar de los limitados recursos disponibles para otras regiones, continúa observándose un constante progreso a este respecto con el nuevo enfoque de cooperación regional que la TCB está aplicando en las regiones de Asia y Pacífico, África y Europa, y Oriente Medio, como medio de lograr economías y obtener los beneficios de la cooperación Sur-Sur. Hasta la fecha la TCB ha prestado asistencia a más de 100 países, mediante la ejecución de 300 proyectos por año, en promedio, y la asignación de aproximadamente 4 000 expertos internacionales y nacionales anualmente a actividades en el terreno.

2.6 Como se ha indicado anteriormente, hay una discrepancia considerable en la magnitud del Programa de cooperación técnica ejecutado en las diversas regiones geográficas. Por consiguiente, es urgente reducir la brecha aumentando la ejecución del Programa en regiones en donde el volumen de programas es actualmente inferior al de las Américas. Además, es necesario ampliar la función de asistencia técnica del Programa mediante la movilización de recursos para estimular la aplicación de los SARPS de la OACI, especialmente en los campos de la seguridad operacional y seguridad de la aviación, incluidas las recomendaciones de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP), así como para responder ante situaciones de desastres naturales o catástrofes nacionales. Como parte de la estrategia de la Organización para el siguiente trienio, la OACI aumentará al máximo sus iniciativas para promover en forma más sistemática las contribuciones voluntarias al Programa de cooperación técnica en forma de subsidios y contribuciones en especie en el marco del Mecanismo de financiación de la ejecución de los Objetivos de la OACI así como otras formas de arreglos de financiamiento, incluyendo préstamos de bancos de desarrollo y bancos comerciales en cooperación con entidades del sector privado. Con esta finalidad se estableció la nueva Sección de Desarrollo y financiación de proyectos de la TCB, que se dedicará exclusivamente a la movilización de recursos para la ejecución de proyectos en los países en desarrollo que todavía carecen de los recursos financieros requeridos para ejecutar sus medidas correctivas. Se establecerán prioridades para la financiación de los proyectos de conformidad con los Objetivos estratégicos de la Organización, concediendo preferencia a las actividades que promuevan la pronta adopción y aplicación eficaz de las normas de la OACI teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo y, en particular, las necesidades de transporte aéreo de África, contribuyendo así al logro de los

objetivos de desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas. Por consiguiente, se invita a la Asamblea a sensibilizar a los Estados, a las entidades del sector privado y a los donantes sobre las ventajas de recurrir a la OACI para la ejecución de proyectos en el campo de la aviación civil.

### **3. REESTRUCTURACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE COOPERACIÓN TÉCNICA**

3.1 Con miras a aumentar la eficiencia y eficacia de la Dirección de cooperación técnica, el Secretario General ha llevado a cabo una importante reestructuración de la Dirección mediante la consolidación de las cuatro secciones geográficas de actividades de las misiones responsables de la ejecución de los proyectos, en una sola Sección de actividades de las misiones; la disolución de la Subsección de presupuesto del Programa, que se encargaba de la preparación y supervisión del Presupuesto AOSC y de los presupuestos de los proyectos, así como de la certificación de los fondos, transfiriéndose algunas de sus funciones a la Subdirección de finanzas del Programa regular; el establecimiento de una nueva Sección de financiamiento y desarrollo de proyectos para explorar todas las fuentes de financiamiento que pueden beneficiar a los Estados que necesitan asistencia; la consolidación de las funciones de Adquisiciones para el Programa regular y para las misiones en una sola sección; y la transferencia de la Subsección de viajes y de la Oficina central TRAINAIR al Programa regular.

3.2 En concordancia con el mandato de fortalecer las Oficinas regionales y a fin de mejorar la visibilidad y la imagen de la OACI entre sus Estados miembros, se decidió además integrar más las actividades de misiones de la Dirección de cooperación técnica entre las Oficinas regionales, aprovechando sus respectivas fortalezas y debilidades. El alcance de la colaboración incluye la reasignación de las tareas de gestión de proyectos a las Oficinas regionales, transfiriéndoles la gestión de proyectos regionales tales como los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), el Programa cooperativo de seguridad de la aviación (CASP), los Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), el Programa de desarrollo cooperativo de servicios meteorológicos en la Región África occidental y central (CODEVMET) y otros proyectos similares, así como otros proyectos específicos de países que pueden administrarse eficazmente en la Región. Estos proyectos se asignarán al Especialista en Cooperación técnica de cada Oficina regional, el cual rendirá informe a su respectivo Director regional y cuyo puesto será financiado por el Fondo AOSC de la TCB.

3.3 El plan colaborativo se implantará durante el próximo trienio, procediendo por etapas y empezando con las Oficinas regionales de Bangkok y Lima. Se están elaborando los procedimientos para asegurar el éxito de la transferencia de los proyectos regionales, que se facilitará con la adopción del sistema Agresso en las Oficinas regionales. Aunque estas medidas exigirán cambios y adaptaciones importantes dentro y fuera de la OACI, es razonable esperar que durante los próximos tres años, estas medidas beneficien a los Estados miembros de la OACI con una ejecución todavía más eficaz y eficiente del Programa. Sería conveniente que la Asamblea pidiera al Secretario General que informe a todos los Estados sobre los detalles de la reestructuración de los servicios de cooperación técnica proporcionados por la OACI y, en especial, sobre las repercusiones que esta reestructuración tendría para los Estados con respecto a los procedimientos de coordinación con la Organización al solicitar asistencia para el desarrollo de sus infraestructuras de aviación civil.

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

##### *Ejecución total del Programa*

4.1 La ejecución total del Programa de cooperación técnica en el trienio 2007- 2009 se elevó a 460,3 millones USD. La comparación con el trienio precedente (394,2 millones USD), que se presenta en la Tabla 1 muestra un aumento marginal de 66,1 millones USD, o sea del 17 %.

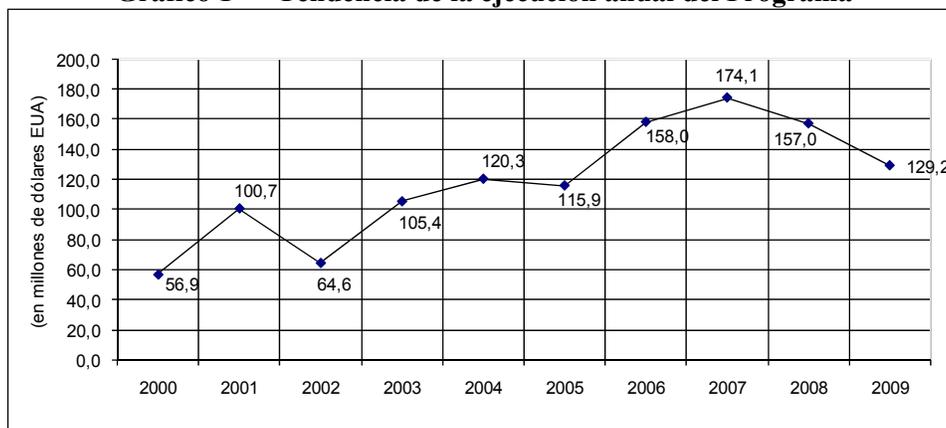
**Tabla 1 — Ejecución total del Programa**

	Ejecución total del Programa (en dólares EUA)	Índice de ejecución
2004	120 297 864	77%
2005	115 935 736	79%
2006	157 996 819	93%
2007	174 116 835	75,8%
2008	156 974 837	66,2%
2009	129 274 504	65,6%

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

4.2 El Gráfico 1 muestra la tendencia de la ejecución en los últimos tres trienios que se traduce, por una parte, en un aumento significativo en la ejecución anual y, por otra, en la fluctuación global del Programa, influenciada por diversos factores ajenos al control de la OACI, ya que los proyectos se ejecutan a solicitud de los Estados, dependiendo del depósito oportuno de fondos y la aprobación de las actividades por los gobiernos. Entre 1997 y 2000, la ejecución del Programa se mantuvo relativamente estable en un promedio de 57 millones USD, con un aumento año a año en el siguiente período quinquenal, elevándose a 115,9 millones USD en 2005. Después del aumento entre 2006 y 2008, en que la ejecución del Programa alcanzó su más alto nivel de 174 millones USD, se registró un tendencia a la baja en el trienio actual, el cual cerró con un programa de 129,2 millones USD en 2009.

**Gráfico 1 — Tendencia de la ejecución anual del Programa**



**Fuentes de financiamiento**

4.3 Las fuentes de financiamiento, en general, continúan siendo similares a las del trienio precedente, con una importante proporción del programa financiada por los gobiernos con recursos para sus propios proyectos (99%). Las contribuciones de los donantes ascendieron a 2,7 millones USD (0,5%), en comparación con la suma de 4,6 millones USD (1,2%) en el período 2004-2006, mientras que los fondos básicos del PNUD se mantuvieron estables y representan menos del 1% del total del Programa. La Tabla 2 presenta un resumen de las contribuciones externas, por donante, en el marco del mecanismo de financiamiento de la ejecución de los objetivos de la OACI.

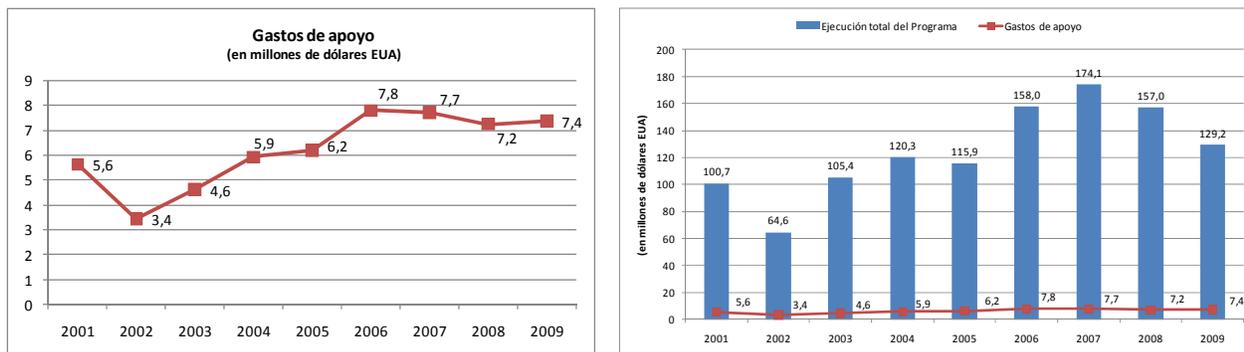
**Tabla 2 — Fuentes de financiamiento externas durante el período 2004-2009**

Fuente de financiamiento (en dólares EUA)	Total 2004-2006	Total 2007-2009	TOTAL GENERAL
Banco Asiático de Desarrollo	285 500	0	<b>285 500</b>
Airbus	758 000	507 800	<b>1 265 800</b>
Boeing	645 000	126 000	<b>771 000</b>
Comisión Europea	740 000	519 000	<b>1 259 000</b>
Francia	60 000	0	<b>60 000</b>
IFFAS	484 700	367 200	<b>851 900</b>
España	406 900	416 800	<b>823 700</b>
Fondo fiduciario de donantes múltiples del PNUD	0	1 151 720	<b>1 151 720</b>
Ministerio de transportes de Canadá	292 100	342 500	<b>634 600</b>
Banco Mundial	926 900	380 000	<b>1 306 900</b>
<b>Total</b>	<b>4 599 100</b>	<b>3 811 020</b>	<b>8 410 120</b>

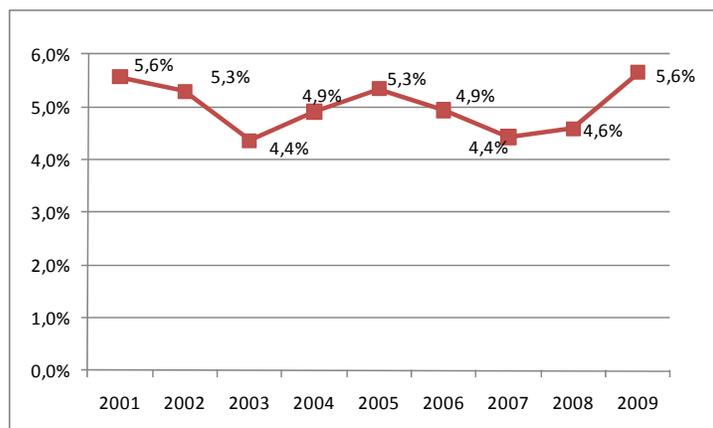
**Gastos de apoyo**

4.4 La totalidad de los gastos de apoyo que se recuperó por la administración del Programa de cooperación técnica con respecto a los gastos totales del Programa que ascendió a 460,3 millones USD para 2007-2009, fue de 2,2 millones USD, lo cual representa un 4,8%, como promedio, para el período, en comparación con 5,0% y 5,1% en los trienios 2004-2006 y 2001-2003, respectivamente. Para fines de transparencia, en el Gráfico 2 se indican los gastos de apoyo recuperados durante los últimos tres trienios, lo cual confirma la tendencia general a la baja en la tasa media de gastos de apoyo del trienio actual, pese a la variación en la magnitud del Programa. Esto concuerda con la solicitud de la Asamblea de procurar, en lo posible, reducir al mínimo la tasa que se carga a los proyectos por gastos administrativos (gastos de apoyo) (Resolución A36-17). Las variaciones anuales en las tasas que se cobran por gastos de apoyo, indicadas en el Gráfico 3, se ven afectadas por la distribución efectiva de los ingresos por componente del Programa, ya que el componente equipo y subcontratos representan tasas inferiores por gastos de apoyo en comparación con los componentes personal e instrucción. A los proyectos de fondos fiduciarios se les aplica una tasa fija que normalmente no excede del 10% para recuperar gastos de apoyo, pero ésta puede variar por componente del proyecto en el marco de los acuerdos de servicios administrativos, según la complejidad de la actividad. Las tasas correspondientes a los gastos de apoyo por el Servicio de compras de la aviación civil son variables y regresivas conforme aumenta el valor de las órdenes de compra y fluctúa entre un 6% y 3%. Estas tasas se negocian, se acuerdan con los Estados y se indican en los acuerdos individuales firmados con la OACI.

**Gráfico 2 — Gastos de apoyo recuperados de 2001 a 2009**



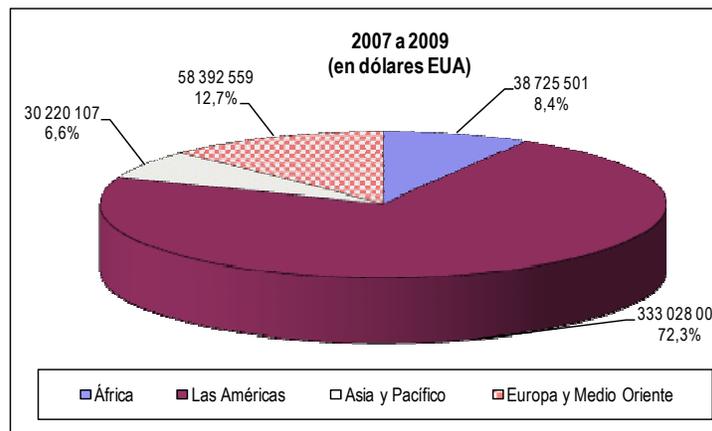
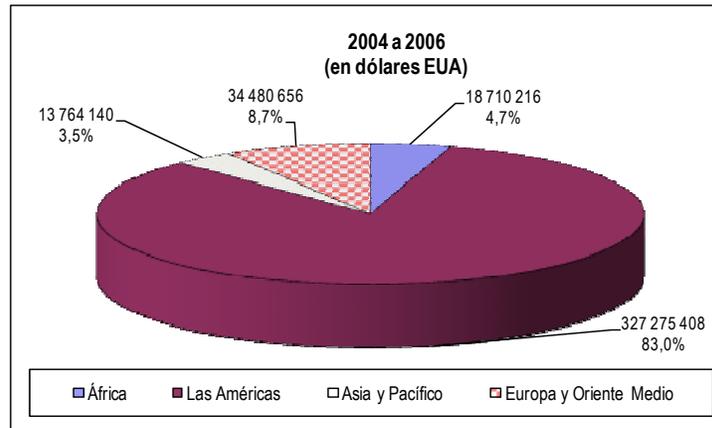
**Gráfico 3 — Promedio anual de las tasas por gastos de apoyo, desde 2001 hasta 2009**



***Ejecución del Programa por Región***

4.5 En el Gráfico 4 se ilustra la ejecución total del Programa de cooperación técnica por región geográfica. La Región África representó el 8,4% de la ejecución total del Programa en el período 2007-2009, en comparación con el 4,7% en el trienio precedente, lo que representa un crecimiento del programa del orden del 106,9%. La Región Asia y Pacífico representó el 6,6% de la ejecución total del Programa, superando la tasa media de 3,5 % en el período 2004-2006, registrándose un importante aumento del programa del orden del 119,5%. Habiéndose registrado un ligero aumento de 1,8% con respecto al trienio precedente, la Región Las Américas continuó representado la mayor parte de la ejecución del Programa, el 72,3%, en comparación con el 83,0% en el trienio precedente. Por último, la Región Europa y Oriente Medio representó el 12,7% de la ejecución total, en comparación con el 8,7% en el período anterior, lo cual representa un pequeño aumento del programa del orden del 6,9%. Las variaciones en la relación de distribución geográfica fueron influenciadas por el número y el tipo de solicitudes, así como por la financiación que proporcionaron los Estados.

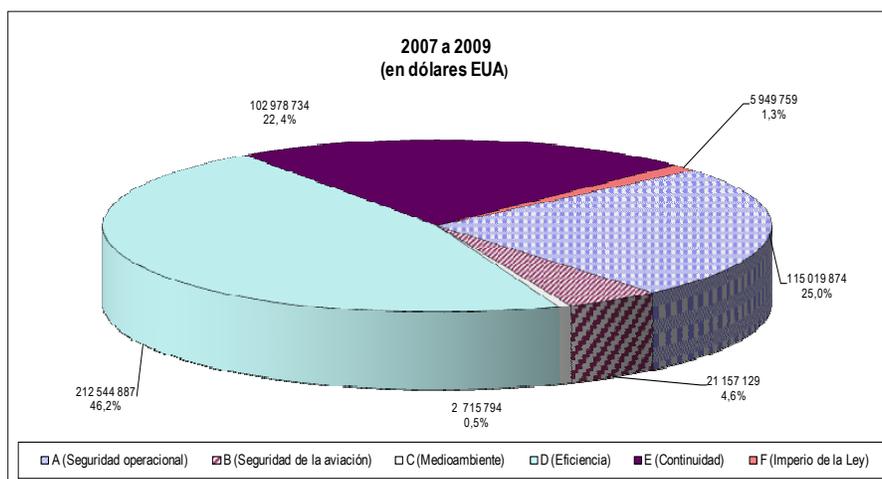
**Gráfico 4 — Ejecución del Programa por región**



***Ejecución del Programa por Objetivo estratégico***

4.6 La distribución del Programa de cooperación técnica por Objetivo estratégico, refleja la contribución global de los proyectos al logro de los Objetivos de la OACI para el trienio, como se indica en el Gráfico 5.

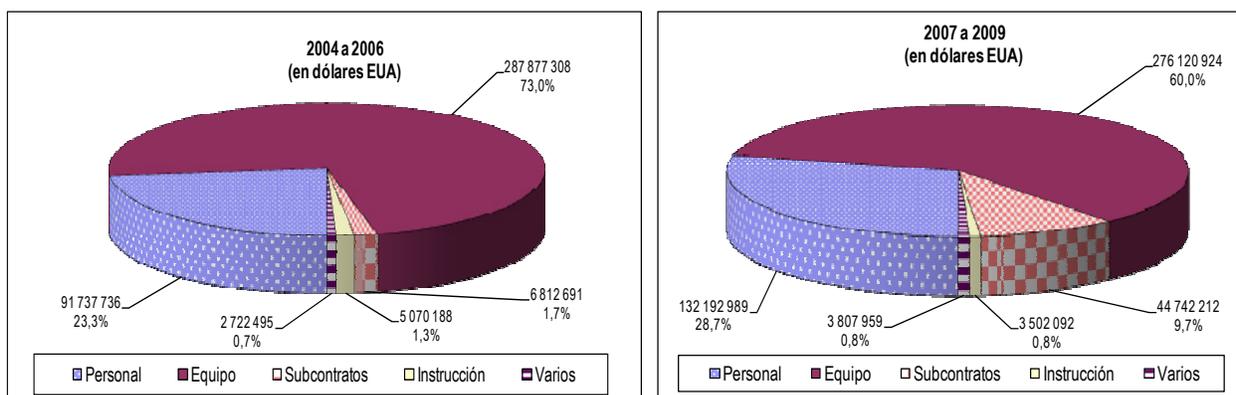
**Gráfico 5 — Ejecución del Programa por Objetivo estratégico**



**Ejecución del Programa por componente**

4.7 En el Gráfico 6 se ilustra la distribución del Programa por componente. Cabe señalar que el componente adquisiciones, que comprende equipos y subcontratos, continúa representando el mayor volumen de actividad, el 61,3%, lo cual confirma la tendencia observada en el último trienio.

**Gráfico 6 — Ejecución del Programa por componente**



**Actividades ejecutadas por componente**

4.8 Las principales actividades ejecutadas durante el periodo 2007-2009 incluyeron:

- La asignación de 1 125 expertos internacionales en el terreno, quienes llevaron a cabo misiones de asesoría o se desempeñaron como instructores o como personal ejecutivo, en comparación con 1 074 en el trienio precedente;
- la contratación de 4 263 expertos nacionales de las administraciones de aviación civil en comparación con 3 288 en el periodo 2004-2006;
- la capacitación de 6 385 funcionarios nacionales en el país, además de la instrucción impartida a 1 118 funcionarios mediante contratos de compra;

- d) el otorgamiento de 1 293 becas en el marco del Programa de becas de la OACI y el Programa de instrucción para países en desarrollo, en comparación con 1 608 en el trienio precedente; y
- e) la adquisición Equipos y servicios de aviación civil por un total de 320,9 millones USD, en comparación con 294,7 millones USD en el período 2004-2006.

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

	2004 – 2006		2007 – 2009	
	Expertos internacionales en el terreno	1 074	1833 meses de trabajo	1 125
Expertos nacionales	3 288		4 263	
Funcionarios nacionales capacitados en el país	N/A		6 385	
Funcionarios nacionales capacitados por el proveedor	N/A		1 118	
Becas otorgadas	1 608		1 293	
Equipos y servicios	294,7 millones USD		320,9 millones USD	

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

#### ***Logros del Programa por áreas de asistencia***

4.10 Los principales logros del Programa de cooperación técnica por áreas de asistencia a los Estados durante el período 2007-2009 incluyen:

- a) Seguridad operacional

La rectificación de inquietudes significativas de seguridad operacional y deficiencias detectadas en el marco de las auditorías del USOAP mediante programas regionales COSCAP y proyectos nacionales, especialmente en los campos de otorgamiento de licencias al personal, operaciones de vuelo y aeronavegabilidad y mejoras de la estructura orgánica y la dotación de recursos humanos en las dependencias de vigilancia de la seguridad operacional de las administraciones de aviación civil; la participación en misiones de vigilancia e inspección de la seguridad operacional realizadas por los Estados, para compensar la falta de capacidad local y la instrucción en el país y en el lugar de trabajo; la elaboración de planes maestros de aviación civil relacionados con el sector de transporte aéreo y el turismo; el fortalecimiento y la modernización de las administraciones de aviación civil, y la creación de autoridades autónomas; la mejora de los sistemas de vigilancia de mercancías peligrosas: la administración de los programas de becas de instrucción para los países en desarrollo y de expertos nacionales.

- b) Seguridad de la aviación

Rectificación de deficiencias detectadas en las auditorías del USAP y otras constataciones relacionadas con la seguridad de la aviación mediante los programas CASP y proyectos nacionales; desarrollo de programas nacionales de instrucción en

seguridad de la aviación; cursos AVSEC para instructores e inspectores y cursos de instrucción en control de calidad; evaluación de los programas de seguridad de los transportistas aéreos y de los programas nacionales de control de calidad; examen de leyes y reglamentos sobre seguridad de la aviación y elaboración de modelos de reglamentación sobre AVSEC; establecimiento de equipos regionales de seguridad de la aviación.

c) Medio ambiente

Realización de estudios sobre el impacto ambiental de los proyectos de desarrollo aeroportuario, incluyendo evaluaciones ambientales como parte de los estudios de factibilidad para nuevos aeropuertos y ampliaciones de aeropuertos existentes, y evaluación de las repercusiones de la construcción de aeropuertos en las zonas aledañas; aplicación de medidas para cumplir con los requisitos de protección del medio ambiente en otras áreas relacionadas con la aviación civil, tales como plantas de tratamiento de agua y alcantarillados; introducción de mejores procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones; examen de los programas de gestión de flora y fauna silvestres.

d) Eficiencia

La adquisición de equipos y servicios para la modernización de aeropuertos, sistemas de navegación aérea y meteorológicos, a nivel nacional y regional; el suministro de servicios de navegación aérea y búsqueda y salvamento y la gestión de las redes de comunicaciones digitales; la transferencia de las funciones de control de autoridades militares a civiles para los aeropuertos internacionales y las administraciones de aviación civil; estudios de ingeniería aeronáutica, de factibilidad y aeronáuticos relacionados con el diseño de aeropuertos y la seguridad de las operaciones en las inmediaciones de los aeropuertos con miras a asegurar el cumplimiento de los SARPS de la OACI; el re-establecimiento de transportistas aéreos nacionales; la elaboración de planes maestros de aeropuertos, incluyendo la expansión y modernización de las instalaciones y servicios de aeropuertos internacionales, la actualización y mejoramiento de los servicios meteorológicos mediante un programa subregional.

e) Continuidad

La asistencia a los Estados que están en proceso de transición, ya sea después de un conflicto o de cualquier otro evento que pueda ocasionar un cambio importante en el los servicios a la aviación civil, incluyendo la rehabilitación de aeropuertos en zonas después de un conflicto; la elaboración de textos de orientación, la realización de seminarios y capacitación en el lugar de trabajo para la planificación de la preparación en caso de una pandemia, evaluaciones en los aeropuertos en el campo de medicina aeronáutica mediante arreglos de cooperación, para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA); la modernización de los sistemas de instrucción de aviación civil y la introducción de la metodología TRAINAIR.

f) Imperio de la ley

Asesoramiento jurídico sobre la adhesión a Convenios y otros instrumentos internacionales relacionados con la aviación civil y elaboración y perfeccionamiento del marco para la reglamentación de la aviación civil, que abarca la preparación de leyes, políticas, reglamentos, procedimientos y textos de orientación relativos a la aviación civil para cumplir con las normas y métodos recomendados de la OACI; establecimiento de

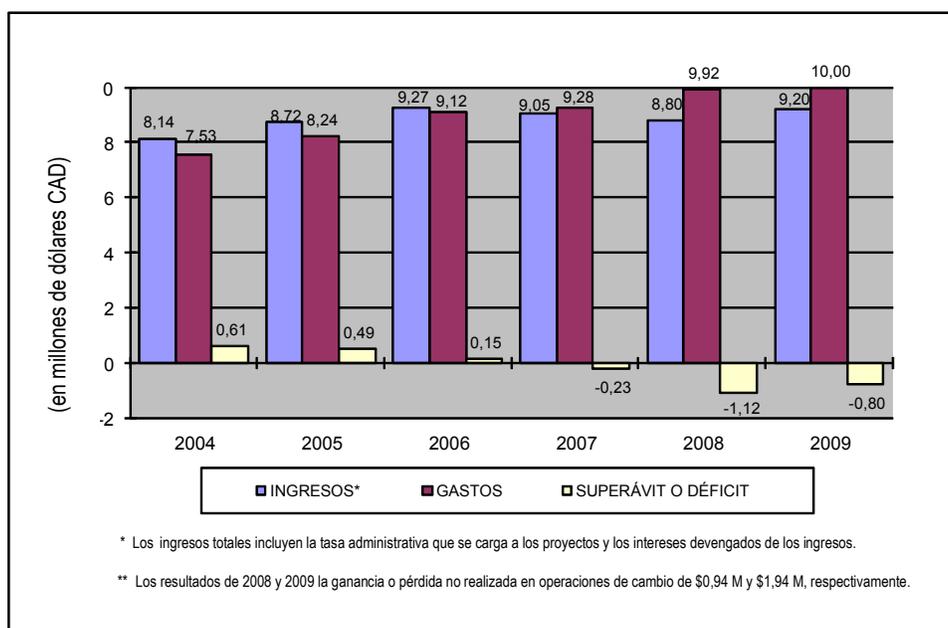
autoridades de aviación civil, incluida la revisión de las disposiciones jurídicas conexas; observancia de las reglas y reglamentos de vigilancia de la seguridad operacional por las administraciones de aviación civil.

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

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

5.2 Los resultados de las operaciones muestran que el Fondo AOSC no recuperó plenamente sus costos durante el trienio, y los gastos superaron los ingresos en 0,2 millones CAD en 2007, 1,1 millones CAD en 2008 y 0,8 millones CAD en 2009. El fondo acumulado del AOSC al 31 de diciembre de 2009 ascendía a 2,7 millones CAD.<sup>2</sup>

**Gráfico 7 — Ingresos y gastos del Fondo AOSC**



5.3 Los gastos totales incluyen los costos de 23, 25 y 25 puestos en el Programa regular financiados con cargo al Fondo AOSC en 2007, 2008 y 2009, respectivamente, lo que asciende a 5 658 800 CAD, en comparación con 17,3, 20,3 y 21,3 puestos financiados por la TCB en 2004, 2005 y 2006, por un total de 4 381 500 CAD, respectivamente, lo cual representa un aumento de 1 277 300 CAD (29,1%) en el trienio. Además, se cargó la suma de 1 488 700 CAD al Fondo AOSC

<sup>1</sup> A partir de 2008, los Estados financieros de la OACI se presentan en dólares canadienses. A fin de asegurar la realización de una comparación entre los trienios 2007-2009 y 2004-2006, los resultados financieros del Fondo AOSC correspondientes a 2004-2007 se han indicado en dólares canadienses para los fines del presente informe utilizando el tipo de cambio medio de las Naciones Unidas para esos años.

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

de 2007 a 2009 para sufragar los costos de otras partidas compartidas, entre otras, los honorarios por auditorías externas, costos comunes de las Naciones Unidas, seguro de los locales, prestaciones médicas después de la separación del servicio, en comparación con la suma de 1 024 400 CAD en el trienio precedente. Por consiguiente, los costos totales cargados a la TCB por servicios proporcionados por el Programa regular en el trienio se elevaron a 7 147 500 CAD y aumentaron en un 32,2%, en comparación con el total de 5 405 900 CAD cargados a la TCB en el período 2004-2006.

## **6. PRORRATEO DE LOS COSTOS ENTRE EL PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR Y EL FONDO AOSC**

6.1 Durante el período en que el PNUD proporcionaba la mayor parte de los fondos del Programa de cooperación técnica, y que los gastos de apoyo del PNUD eran relativamente elevados, la TCB estuvo en condiciones de apoyar el Programa regular financiando un considerable número de puestos ubicados fuera de la Dirección. En 1984, su punto máximo, La TCB financiaba 70 puestos en el Programa regular de un total de 258 puestos financiados por el AOSC. Como resultado del cambio de política que condujo a que el PNUD redujera su financiamiento de proyectos de aviación civil (actualmente representa menos del 0,5% del Programa total), la TCB incurrió en déficits anuales desde 1982 hasta 1995, por un total de \$13,5 millones.

6.2 Cuando la Asamblea adoptó en 1995 una nueva política de cooperación técnica, la OACI tomó progresivamente medidas para transferir al Programa regular ciertas funciones y costos que se cargaban a la TCB. Además, al reconfirmar las medidas adoptadas en función de la nueva política, las Asambleas subsiguientes ratificaron la recomendación del Consejo de que se integrara la TCB en la estructura de la Organización y que el Presupuesto del Programa regular apoyara financieramente el Programa de cooperación técnica en caso de déficit. Como resultado, algunos costos de personal que se cargaban a la TCB y ciertos costos, tales como el alquiler y mantenimiento de locales, archivos y comunicaciones, que previamente se compartían entre los dos Programas, fueron totalmente absorbidos por el Presupuesto del Programa regular. En 1995, sólo quedaban 15 puestos ubicados en el Programa regular que seguían siendo financiados por el Fondo AOSC. Estas medidas, junto con la reorganización de la TCB, llevaron posteriormente a la completa eliminación del déficit del Programa.

6.3 En 2004, debido a restricciones financieras en el Programa regular, el 35º período de sesiones de la Asamblea suspendió la decisión de transferir los 15 puestos restantes que eran financiados por el AOSC, que se había solicitado en las Resoluciones de la Asamblea A31-14, A32-21, A33-21 y además, dicho período de sesiones de la Asamblea recomendó que se sometiera a examen del Consejo la cuestión de compartir costos entre el Programa regular y el Programa de cooperación técnica.

6.4 Durante el trienio 2007-2009, el Consejo trabajó para desarrollar una nueva política de recuperación de costos, para reconocer los costos indirectos de los servicios de apoyo prestados por el Programa regular a la TCB. El Consejo convino en que los costos debían contabilizarse en términos de dólares y no en puestos sustitutos. Por consiguiente, a partir de 2010, los 22 puestos que anteriormente se pagaban del Fondo AOSC se trasladaron al Programa regular y se hizo una transferencia de efectivo del Fondo AOSC al presupuesto regular por la suma de 1,7 millones CAD, equivalente al valor estimado de esos puestos. Se determinaría con cálculos más precisos el costo de los servicios de apoyo en 2011 y en adelante, sobre la base de encuestas para prorratear el tiempo que dedica el personal financiado por el Programa regular a la asistencia técnica y actividades de cooperación, en apoyo a la TCB. Las encuestas generarán también información para que el Consejo pueda tomar una decisión pendiente sobre si deben transferirse cinco puestos directivos de la TCB, incluyendo el de Director y Director adjunto, al presupuesto del Programa regular, cobrando el tiempo correspondiente.