



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ADMINISTRATIVA**

**Cuestión 49: Presupuestos para 2008, 2009 y 2010**

**PROYECTO DE PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN  
PARA 2008, 2009 Y 2010**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se presenta el Presupuesto de la OACI para el trienio 2008-2010.

Se trata de la primera propuesta de presupuesto que presenta la OACI en el formato basado en los resultados y en dólares canadienses. Se concentra principalmente en lo siguiente: contener el aumento de las consignaciones frente al Presupuesto para el trienio 2005-2007; aumentar la porción de recursos del Presupuesto en apoyo de los Objetivos estratégicos; y reducir el riesgo del impacto de las fluctuaciones adversas de la moneda en el poder adquisitivo del Presupuesto.

Esta propuesta de Presupuesto asciende a un total de 245,5 millones de dólares canadienses e incorpora inversiones estratégicas, entre otras, para reforzar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación; perfeccionar la tecnología de la información y aumentar la automatización; y apoyar las actividades de instrucción y elaboración de políticas en el campo de Recursos humanos.

Se trata también de un Presupuesto que supone una amplia reestructuración orgánica con una reducción neta de 110 puestos regulares, especialmente dentro de las Estrategias de implantación básicas. Esta reducción contribuye a compensar el efecto de las inversiones estratégicas antes mencionadas. Para mitigar el riesgo vinculado con las reducciones substanciales de puestos, los servicios antes prestados internamente serán contratados externamente, especialmente en los campos de Idiomas y Tecnología de la información.

Por último, este documento también incluye el plan del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF), establecido para consolidar los ingresos de las actividades actuales de la OACI que generan ingresos, reforzar estos flujos de ingresos y gestionar los costos del Presupuesto regular.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a aprobar el Presupuesto de la Organización para 2008, 2009 y 2010 como se presenta en el proyecto de resolución que figura en la página 14.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos y Estrategias de implantación básicas.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Autorización otorgada al Secretario General por un presupuesto total para 2008-2010 de 245,5 millones CAD.
<i>Referencias:</i>	

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

**CARTA DE ENVÍO  
DEL PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2008-2009-2010  
DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OACI  
AL 36° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

1. De conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo somete a la Asamblea su Presupuesto regular para los ejercicios económicos de 2008-2009-2010.
2. Se trata de un presupuesto con muchas innovaciones. Por primera vez se presenta un presupuesto basado en los resultados (RBB); por primera vez se utiliza como divisa los dólares canadienses; por primera vez se inicia la integración del Plan de acción de seguridad de la aviación y; por último, por primera vez se establece el Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF), en el que se consolidan todas las actividades que se prevé generarán ingresos suficientes para compensar sus costos. A título personal, también yo, por primera vez, presento el Presupuesto de la OACI a la Asamblea.
3. No cabe duda de que se trata de un presupuesto que representa cambios, con una marcada redistribución de recursos de la porción destinada a las Estrategias de implantación básicas a los Objetivos estratégicos, una reducción substancial en el número de puestos y, por consiguiente, el lanzamiento de un plan avanzado de contratación externa, especialmente para los servicios de Idiomas y de Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT), y más aún, el establecimiento del propio ARGF. La consideración de cambiar a un presupuesto expresado en dólares canadienses es el resultado de la concentración del Consejo en identificar medidas para proteger un presupuesto que si bien está establecido en dólares estadounidenses, se ve afectado directa o indirectamente por las fluctuaciones cambiarias adversas del dólar canadiense y de otras divisas distintas al dólar estadounidense.
4. Antes de pasar a algunos detalles concretos sobre el Presupuesto, permítanme también mencionar brevemente el *proceso* y señalar que mis colegas en el Consejo y yo convenimos en considerar que este ha sido el proceso de Presupuesto de más éxito en años, gracias al enfoque de los miembros del Consejo y su pensamiento creativo sobre asuntos que les fueron sometidos así como al grado de cooperación, apoyo y respuesta de aquellos miembros de la Secretaría que participaron en este ejercicio.
5. El Mensaje del Consejo sobre el Presupuesto de la Organización figura en las páginas 1 a 5 y ofrece un resumen, entre otras cosas, de los elementos más significativos del Presupuesto, incluidos los principales criterios que sustentan su formulación. Las previsiones presupuestarias por resultados para 2008, 2009 y 2010 se resumen en la Tabla 1, página 10. En el Anexo 1, página 79 se presentan los detalles técnicos del modelo RBB de la OACI.
6. Recordarán ustedes que durante el trienio 2005-2007, se utilizó una suma de 1 millón de dólares EUA de la Cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuentas atrasadas desde hace largo tiempo, creada inicialmente en virtud de la Resolución A32-27 de la Asamblea, para reducir las cuotas que los Estados abonaban para financiar el Presupuesto regular. Para el trienio 2008-2010, la recomendación del Consejo es que el saldo en esta cuenta se reserve para financiar el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) y para financiar el estudio de un Grupo de trabajo cuyo objetivo es evaluar la estructura actual de las Oficinas regionales y formular recomendaciones para lograr una estructura regional más eficaz, eficiente y racionalizada que se presupuestará en el trienio 2011, 2012 y 2013. Una vez que esto se haya realizado, la reestructuración de la OACI se considerará concluida.

7. El ARGF se presenta en la página 73 mientras que los costos de los servicios administrativos y operacionales del Programa de cooperación técnica se presentan bajo la sección de Actividades extrapresupuestarias en la página 76.

8. Espero con interés nuestras deliberaciones en el próximo período de sesiones de la Asamblea.

Roberto Kobeh González

9 de julio de 2007

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

***PROYECTO DE PRESUPUESTO  
DE LA ORGANIZACIÓN  
PARA 2008, 2009 Y 2010***

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

# PROYECTO DE PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2008-2009-2010

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
MENSAJE DEL CONSEJO SOBRE EL PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2008-2009-2010 .....	1
ABREVIATURAS.....	6
MARCO FINANCIERO PARA EL PRESUPUESTO CORRESPONDIENTE A 2008-2009-2010 .....	8
FINANCIACIÓN DEL PRESUPUESTO PARA 2008-2009-2010 .....	12
REESTRUCTURACIÓN ORGÁNICA .....	13
PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA .....	14
 PROGRAMA: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	
<i>Objetivo estratégico A — SEGURIDAD OPERACIONAL — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial</i>	
1 Mejoras en la solución de problemas de seguridad operacional por la OACI mediante la implantación de un proceso de gestión de la seguridad operacional en la OACI. ....	19
2 Mejoras en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en cada Estado contratante y en el sector aeronáutico .....	21
3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados mediante la realización de auditorías globales de vigilancia de la seguridad operacional .....	23
4 Mejora en la resolución de deficiencias de seguridad operacional mediante la asistencia coordinada a los Estados y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional.....	26
 <i>Objetivo estratégico B — SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN — Mejorar la protección de la aviación civil mundial</i>	
1 Mejor aplicación de las normas de seguridad de la OACI mediante una gestión y asistencia eficaces en materia de seguridad de la aviación. ....	28
2 Mejor cumplimiento de las normas de facilitación relativas al cruce de fronteras, incluyendo aquellas relacionadas con los documentos de viaje de lectura mecánica .....	30
3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados y mayor seguridad en los aeropuertos mediante la realización de auditorías de seguridad de la aviación.....	32

Objetivo estratégico C — PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE — <i>Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente</i>	
1	Identificación apropiada de los efectos de la aviación en el medio ambiente, cuantificación razonable y elaboración de medidas adecuadas para tratarlos. .... 34
2	Reconocimiento de la OACI como la organización líder para tratar cuestiones ambientales relacionadas con la aviación internacional..... 36
Objetivo estratégico D — EFICIENCIA — <i>Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación</i>	
1	Servicios operacionales en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance..... 38
2	Tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance..... 41
3	Marco de implantación para apoyar la transición al concepto operacional ..... 44
4	Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia en la gestión de infraestructuras..... 46
Objetivo estratégico E — CONTINUIDAD — <i>Mantener la continuidad de las operaciones de aviación</i>	
1	Prevención y reducción al mínimo de los trastornos de las operaciones de la aviación. .... 48
Objetivo estratégico F — IMPERIO DE LA LEY — <i>Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional</i>	
1	Preparación y promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, funciones de depositario y solución de controversias en relación con estos, registro de acuerdos aeronáuticos y Preparación de legislaciones modelo. .... 49
APOYO AL PROGRAMA	
	Secretaría de la Asamblea y del Consejo; Idiomas y publicaciones..... 53
	Relaciones exteriores..... 55
GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN	
	Gestión ejecutiva (Despacho del Secretario General) ..... 59
	Gestión presupuestaria y financiera..... 60
	Desarrollo de recursos humanos..... 62
	Tecnología de la información..... 64
	Infraestructura ..... 66
	Supervisión y evaluación..... 68
	Servicios jurídicos ..... 70

## ACTIVIDADES EXTRAPRESUPUESTARIAS

Fondo de generación de ingresos auxiliares .....	73
Programa de cooperación técnica .....	76
Actividades de financiamiento colectivo.....	78

## ANEXOS

ANEXO 1: MODELO DE PRESUPUESTO BASADO EN LOS RESULTADOS.....	79
ANEXO 2: CORRESPONDENCIA DE LOS RESULTADOS DEL PRESUPUESTO CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y LAS SIS DE LA OACI (aprobados conforme a la C-DEC 173/13) .....	83
ANEXO 3: PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR POR PROGRAMA PRINCIPAL Y POR CONCEPTO DE GASTO.....	89
ANEXO 4: NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD DEL SECTOR PÚBLICO (IPSAS) .....	101
ANEXO 5: LISTA DE BIENES DE CAPITAL PROPUESTOS.....	103
ANEXO 6: ORGANIGRAMA DE LA ORGANIZACIÓN .....	105

## TABLAS

TABLA 1: RESUMEN POR RESULTADOS — PRESUPUESTO PARA 2008-2010.....	10
TABLA 2: PROCEDENCIA DE LOS FONDOS — PRESUPUESTO PARA 2008-2010.....	12
TABLA 3: PUESTOS DEL PRESUPUESTO POR CATEGORÍA Y UBICACIÓN .....	13
TABLA 4: RESUMEN DEL PRESUPUESTO PARA 2008-2010 PROPUESTO POR PROGRAMA PRINCIPAL Y POR CONCEPTO DE GASTO.	93
TABLA 5: PUESTOS DEL PRESUPUESTO POR CATEGORÍA Y PROGRAMA PRINCIPAL .....	95
TABLA 6: RESUMEN DE LAS PREVISIONES PRESUPUESTARIAS PARA 2008-2009-2010 POR UBICACIÓN .....	97

## GRÁFICOS Y CUADROS

CUADRO 1:	REPRESENTACIÓN DEL MODELO RBB DE LA OACI .....	81
CUADRO 2:	PRESUPUESTO PARA 2005-2007 APROBADO POR PROGRAMA PRINCIPAL .....	94
CUADRO 3:	PRESUPUESTO PARA 2008-2010 PROPUESTO POR PROGRAMA PRINCIPAL .....	94

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

## **MENSAJE DEL CONSEJO SOBRE EL PRESUPUESTO DE LA ORGANIZACIÓN PARA 2008-2009-2010**

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 De conformidad con el Artículo 61 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, el Consejo somete a la Asamblea su Presupuesto para los ejercicios económicos de 2008-2009-2010.

1.2 La OACI, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, se ha fijado una amplia gama de metas y objetivos que abarcan casi todos los aspectos de la aviación civil. Estos están definidos en el Artículo 44 del Convenio y explicados en más detalle en las Resoluciones de la Asamblea. El entorno tecnológico, económico y político en constante evolución en el que opera la aviación civil mundial da origen a nuevas oportunidades y retos que la Organización debe enfrentar continuamente a fin de satisfacer las aspiraciones de los Estados contratantes y mantener su competencia. En diciembre de 2004, en cumplimiento de una decisión adoptada por la Asamblea en su 35º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó seis Objetivos estratégicos para 2005-2010: 1) Seguridad operacional; 2) Seguridad de la aviación; 3) Protección del medio ambiente; 4) Eficiencia; 5) Continuidad; y 6) Imperio de la ley. Éstos proporcionaron un marco para la elaboración del Plan de actividades de la Organización y los requisitos financieros conexos para que la Organización ejecute sus planes operacionales. Teniendo en cuenta el límite de financiación propuesto aprobado por el Consejo para el trienio 2008-2010, se está finalizando el Plan de actividades para los próximos tres años.

1.3 Por primera vez, se ha preparado un Presupuesto para la OACI utilizando un enfoque de presupuesto basado en los resultados (RBB) en cumplimiento con la decisión del Consejo (C-DEC 178/14). El nuevo formato RBB es de menor tamaño y más estratégico que los documentos de los presupuestos anteriores. Se centra en resultados de alto nivel respecto a los cuales el Consejo y la Asamblea pueden supervisar los objetivos y producción de todas las actividades de la OACI. Las ventajas del RBB incluyen: i) una representación más transparente de los elementos del presupuesto ya que los requisitos de recursos están vinculados a los resultados previstos; ii) una mejor comprensión de la estrategia de la Organización por medio del presupuesto; y iii) un diálogo más estratégico entre la Organización y su órgano rector ya que el enfoque es lograr resultados utilizando los recursos asignados más que centrarse en los insumos presupuestarios. El nuevo Presupuesto introduce una distinción entre gastos del “Programa”, “Apoyo al Programa” y “Gestión y Administración” conservando la estructura orgánica de Direcciones. El Presupuesto abarca los recursos de toda la Organización e incluye, por ende, los montos fijados para el Presupuesto regular, junto con las cifras indicativas para fines de planificación correspondientes al Programa de cooperación técnica y otros fondos extrapresupuestarios.

1.4 El Consejo comenzó su examen de las cuestiones relativas al presupuesto en su 177º período de sesiones del Consejo, en febrero de 2006. Inicialmente se abordaron varias cuestiones: el nuevo formato de Presupuesto basado en los resultados; las repercusiones de la implantación de las Normas internacionales de Contabilidad del Sector Público (IPSAS); el establecimiento de un Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF); la integración del Plan de acción de seguridad de la aviación (AVSEC) en el Presupuesto regular; y la mitigación del riesgo respecto al tipo de cambio.

1.5 En general, el marco de esta propuesta de Presupuesto es el conjunto de recomendaciones consignadas en el párrafo 3 de este mensaje. Estas recomendaciones reflejan la estrategia del Consejo para el Presupuesto para 2008-2010, en particular la necesidad de a) contener el aumento de las asignaciones frente al Presupuesto de 2005-2007; b) aumentar la porción de recursos en apoyo de los Objetivos estratégicos; y c) reducir el riesgo del impacto adverso de las fluctuaciones de moneda en el Presupuesto.

## 2. PROPUESTAS DE PRESUPUESTO

2.1 El 15 de febrero de 2007, el Secretario General sometió a la consideración del Consejo el proyecto de Presupuesto de la Organización para 2008, 2009 y 2010 que se elevaba a \$236,0<sup>1</sup> millones EUA, preparado en el formato RBB.

2.2 El proyecto de Presupuesto propuesto se remitió al Comité de Finanzas (FIC) para que lo examinara en el 180° período de sesiones del Consejo. El FIC examinó la propuesta varias veces, tanto en sesiones oficiales como oficiosas. Basándose en su examen, el FIC pidió a la Secretaría que presentara dos escenarios de Presupuesto, por una suma máxima de 197,0 millones USD y de 213,5 millones USD, equivalentes a un Presupuesto con crecimiento nominal nulo (CNN) financiado en dólares estadounidenses y a un Presupuesto con un sistema de cuotas en dos monedas, dólares estadounidenses y dólares canadienses, respectivamente.

2.3 Como resultado, en el 181° período de sesiones, se pidió a la Secretaría que presentara una nueva propuesta de Presupuesto basada en una serie de recomendaciones que reflejaban, entre otras cosas, a) el límite de financiación con un tope de 213,5 millones USD; b) una reasignación de recursos para aumentar la porción de recursos presupuestados para los Objetivos estratégicos hasta un máximo de 60% para 2010; y c) la integración —dentro del límite de financiación disponible— de la mayor parte posible del presupuesto del Plan de acción de seguridad de la aviación (AVSEC), con una meta mínima de integración del 50%.

2.4 El 22 de mayo de 2007 la Secretaría sometió una nueva propuesta de proyecto de Presupuesto, que se concentraba en el cumplimiento de la mayor cantidad posible de las recomendaciones mencionadas en el párrafo 2.3. Por consiguiente, el presupuesto total asciende a la suma de 213,5 millones USD, de la cual la porción de recursos destinada al apoyo del Plan de actividades correspondiente a los resultados estratégicos del Programa es del 59,6% para 2010.

2.5 Al examinar la segunda propuesta, se llegó a un amplio acuerdo sobre un conjunto de recomendaciones que se sometieron al Consejo, para que las respaldara.

2.6 Las inversiones estratégicas incorporadas en el segundo proyecto de Presupuesto se traducen en aumentos de volumen de 30,0 millones USD. Estos aumentos se compensan ampliamente por: a) la creación de un Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF); b) la reducción neta de 111 puestos (52 de los cuales se han trasladado al ARGF) y c) la introducción de un índice de vacantes de 2,2% para todos los puestos.

## 3. ANÁLISIS Y DECISIONES DEL CONSEJO

3.1 El Consejo se centró en los criterios que sustentan el nuevo proyecto de propuesta de Presupuesto. Estos incluyen el establecimiento de un tope de financiación debido a las restricciones objetivas que enfrentan varios Estados contratantes para apoyar toda propuesta que exceda de un presupuesto con CNN; la reasignación de recursos para aumentar la porción de fondos destinados a los Objetivos estratégicos; la consiguiente reducción del presupuesto para las Estrategias de implantación básicas que se ha de obtener mediante reducciones en general pero especialmente en la Subdirección de Idiomas y Publicaciones (LPB), la Sección de Tecnología de la información y las comunicaciones (ICT) y la Subdirección de Recursos humanos (HRB) en la Dirección de Administración y Servicios; y la necesidad de asegurar la adopción de estrategias apropiadas (y determinar las medidas conexas) para mejorar el actual nivel de eficiencia de la Secretaría.

---

<sup>1</sup> Equivalente a 271,4 millones CAD al tipo de cambio de 1,15.

3.2 Las deliberaciones del Consejo también se concentraron extensamente en la cuestión de la identificación de medidas para proteger al Presupuesto contra las fluctuaciones del tipo de cambio y se examinó a fondo la opción de pasar a un presupuesto en dólares canadienses. Hasta el momento, el Presupuesto de la Organización siempre se ha establecido en dólares estadounidenses, mientras que aproximadamente el 75% de los gastos reales sufren repercusiones directas o indirectas relacionadas con el dólar canadiense y las monedas distintas del dólar estadounidense empleadas en las Oficinas regionales. Desde el trienio 2005-2007, la depreciación general del dólar estadounidense, ha resultado en un aumento importante en los costos cuando se valoran en dólares estadounidenses.

3.3 Por lo que respecta a la traducción, varios miembros del Consejo manifestaron preocupación por el pronunciado aumento en la contratación externa de servicios recomendada en el ámbito de idiomas, especialmente con respecto al riesgo en relación con la calidad, puntualidad y confidencialidad. La Secretaría destacó en los documentos del Presupuesto presentados al Consejo que, dado el nivel de los recortes en los recursos de LPB, sería preciso esforzarse por asegurar el grado actual de calidad y puntualidad de los servicios a los órganos rectores.

3.4 Algunas delegaciones recordaron que el régimen de idiomas de la Organización debería basarse en las normas de las Naciones Unidas, y manifestaron su opinión de que los idiomas forman parte de los Objetivos estratégicos de la Organización, inherente a la Seguridad operacional, la Seguridad de la aviación, la Protección del medio ambiente y la Eficiencia.

3.5 Por último, el Consejo concluyó sus deliberaciones, llegando a un consenso en el sentido de que las siguientes recomendaciones deberían respaldarse como conjunto integral:

- a) límite de financiación de 213,5 millones USD;
- b) que los ajustes inflacionarios sean absorbidos dentro del límite de financiación;
- c) a fin de mitigar el riesgo de posible erosión futura de las consignaciones presupuestarias debido a las fluctuaciones adversas del tipo de cambio, que se establezca un presupuesto en dólares canadienses (CAD) basado en el límite de financiación especificado en a), convertido al tipo de cambio de 1,15 equivalente a un presupuesto de 245,5 millones CAD. Algunos miembros del Consejo declararon a este respecto que, si bien apoyaban en principio las recomendaciones por consenso, sería preciso contar con información adicional para asegurar el apoyo de sus gobiernos;
- d) reasignación de recursos entre los Objetivos estratégicos y las Estrategias de implantación básicas, dentro del límite de financiación convenido, para aumentar a un máximo del 60% la porción de los recursos presupuestados para los Objetivos estratégicos, para el año 2010. Que los recortes y la eficiencia sean mayores en “Apoyo al Programa” y “Gestión y Administración”, especialmente en Tecnologías de la información (IT), Recursos humanos (HR) e Idiomas. Que los recursos se reasignen en favor de los Objetivos estratégicos de “Seguridad operacional”, “Seguridad de la aviación”, “Protección del medio ambiente”, “Eficiencia” y las Oficinas regionales;

- e) por lo que respecta al asunto de la contratación externa/fuera del país, el Consejo convino en las siguientes propuestas;
  - Idiomas: que el Secretario General fije metas de hasta el 60% de contratación externa de traducción en el trienio, sin comprometer la calidad y puntualidad.
  - Tecnologías de la información: consolidación y racionalización de las actividades IT y aumento de la contratación externa de las actividades;
- f) dentro del límite de financiación disponible, que en el presupuesto de 2008-2010 se integre la mayor parte posible de AVSEC, con una meta mínima de integración del 50%. Los miembros del Consejo están conscientes de que el actual 48,1% en el Presupuesto es lo más posible debido al tope de financiación en el Presupuesto;
- g) que el apoyo a las Oficinas regionales, los Objetivos estratégicos y el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) se proporcione, sin demoras, mediante mecanismos de financiación adicionales, que comprenden: i) la reserva específica para estos fines de parte de la suma traspasada de 2007; y ii) la utilización del saldo de la cuenta del Plan de incentivos para liquidar las cuotas atrasadas desde hace largo tiempo. Estos recursos se reservarían en un fondo especial que ascendería a aproximadamente 6,0 millones USD;
- h) que se logre mayor eficiencia en el ámbito de viajes, mediante la implantación de políticas revisadas en materia de viajes;
- i) que se establezca un grupo de trabajo con el objeto de examinar las Oficinas regionales, sus actuales ubicaciones, atribuciones, eficacia y eficiencia;
- j) que la reducción de puestos se gestione teniendo en cuenta lo siguiente:
  - i) los puestos que quedarán vacantes por eliminación natural;
  - ii) la conservación de las competencias requeridas, en particular, que los puestos vinculados a los Objetivos estratégicos estén dotados de personal capacitado y no se dejen vacantes;
  - iii) que se siga de cerca el procedimiento para asegurar su tramitación con equidad y justicia, de conformidad con el Código de servicio de la OACI; y
  - iv) que se imparta instrucción para minimizar la pérdida de empleos, aumentando las oportunidades de reasignación;
- k) que, cuando sea posible, deberían maximizarse los ingresos netos del Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) mediante las siguientes estrategias:
  - i) que mejore la repartición de ingresos relacionados con la propiedad intelectual de la OACI mediante licencias y recaudación de regalías;
  - ii) que la Revista de la OACI se autofinancie o se sustituya por una publicación en el sitio web que sea menos costosa; y

iii) que la Secretaría examine cuáles serían las actividades “básicas” que podrían incluirse en el ARGF para aumentar los ingresos sin distraer la concentración de la Organización respecto al logro de sus metas estratégicas;

l) que el Consejo considere opciones para que sus procedimientos sean más eficientes, ya que ello reduciría las necesidades de financiación de la Secretaría.

#### 4. CONCLUSIÓN

4.1 El Consejo está sumamente consciente de que las previsiones de financiación comprendidas en esta propuesta de Presupuesto reflejan un cambio fundamental en la forma en que la OACI realiza sus actividades. No obstante, al aumentar la financiación disponible para apoyar los Objetivos estratégicos y las Oficinas regionales, la OACI estará en mejores condiciones de ocuparse de las necesidades existentes y emergentes en los ámbitos de la Seguridad operacional, la Seguridad de la aviación y la Protección del medio ambiente. Los Estados contratantes reconocerán que el éxito de la OACI, en el logro de sus resultados estratégicos, dependerá del apoyo que den al Presupuesto regular propuesto. Para garantizar la capacidad financiera de la Organización, los Estados contratantes deberían abonar sus cuotas lo más pronto posible en el ejercicio económico de la OACI, que se inicia el 1 de enero de cada año.

## ABREVIATURAS

ACR	Sección de coordinación e información de auditorías
ADB	Dirección de administración y servicios
AFDD	Base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías
ANB	Dirección de navegación aérea
ANC	Comisión de Aeronavegación
ANIP	Programa integrado de navegación aérea
ANP	Planes de navegación aérea
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
AOSC	Gastos de los servicios administrativos y operacionales
AP/AR/GL	Cuentas acreedoras/Cuentas deudoras/Libro mayor general
APAC	Asia y el Pacífico
ARGF	Fondo de generación de ingresos auxiliares
ARRB	Junta para el examen de los resultados de las auditorías
ASA	Sección de auditoría de la seguridad de la aviación
ATB	Dirección de transporte aéreo
ATC	Comité de Transporte aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
AVSEC	Seguridad de la aviación
CAAC	Comisión Árabe de Aviación Civil
CAD	Dólares canadienses
CAEP	Comité de protección del medio ambiente y la aviación
CAFAC	Comisión Africana de Aviación Civil
CAPI	Comisión de Administración Pública Internacional
CDS	Comisión sobre el desarrollo sostenible
CEAC	Conferencia Europea de Aviación Civil
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
CMDN	Conjunto de material didáctico normalizado
CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CNN	Crecimiento nominal nulo
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
COP/MOP	Conferencia de las Partes que actúa como reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto
CRN	Crecimiento real nulo
DCI	Dependencia Común de Inspección
DEN/ICE	Dinamarca e Islandia
DG	Mercancías peligrosas
DGAC	Directores Generales de Aviación Civil
DVLM	Documento de viaje de lectura mecánica
EAO	Evaluación de programas, auditoría y examen administrativo
EPO	Relaciones exteriores e información al público
ERMS	Sistema de gestión de registros electrónicos
ESAF	África Oriental y Meridional
USD	Dólares estadounidenses
EUR/NAT	Europa y Atlántico Septentrional
FAL	Facilitación
FIC	Comité de Finanzas
FIN	Finanzas
FSIX	Intercambio de información sobre seguridad de vuelo
GASP	Plan global para la seguridad operacional de la aviación
HQ	Sede

HRB	Subdirección de recursos humanos
IBD	Base de datos del Plan de actividades de la OACI
ICT	Tecnología de la información y las comunicaciones
IPCC	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
IPSAS	Normas internacionales de contabilidad del Sector Público
ISO	Organización Internacional de Normalización
IT	Tecnología de la información
JSC	Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea
KPA	Áreas clave de rendimiento
KPI	Indicador clave de rendimiento
LEB	Dirección de asuntos Jurídicos
M y A	Gestión y Administración
MET	Meteorología aeronáutica
MID	Oriente Medio
MP	Programa principal
NACC	Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OAG	Official Airline Guide
OMC	Organización Mundial del Comercio
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPMET	Información meteorológica relativa a las operaciones
OSACT	Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico
P	Categoría profesional
PACE	Perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PCO	Oficina de planificación y coordinación mundial
PIRG	Grupo regional de planificación y ejecución
PLM	Pasaporte de lectura mecánica
PRE	Planificación de recursos empresariales
PS	Apoyo al Programa
RAO	Oficina de asunto regionales
RBB	Presupuestación basada en los resultados
RBM	Gestión basada en los resultados
RGE	Representación geográfica equitativa
SADIS	Sistema de distribución por satélite
SAM	Sudamérica
SARPS	Normas y métodos recomendados
SG	Servicios generales
SIS	Estrategias de implantación básica
SMS	Sistemas de gestión de la seguridad operacional
SOA	Auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
SSA	Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación
TCB	Dirección de Cooperación técnica
TCC	Comité de Cooperación técnica
TI	Instrucciones Técnicas
UIC	Comité sobre Interferencia ilícita
USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación
USD	Dólares estadounidenses
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional
USP	Programa de la estrategia unificada
WACAF	África Occidental y Central
WAFS	Sistema mundial de pronósticos de área

## MARCO FINANCIERO PARA EL PRESUPUESTO CORRESPONDIENTE A 2008-2009-2010

1. De conformidad con el Artículo 61 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Consejo presenta una propuesta para el Presupuesto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al 36° período de sesiones de la Asamblea.

2. Esta propuesta de Presupuesto se ha elaborado teniendo en cuenta el conjunto de recomendaciones respaldadas por el Consejo y que reflejan la estrategia para el Presupuesto de 2008-2010, en especial la necesidad de:

- Contener el aumento en las asignaciones con respecto al Presupuesto de 2005-2007;
- Aumentar la porción de los recursos presupuestarios en apoyo de los Objetivos estratégicos;
- Mitigar el riesgo de las fluctuaciones en el tipo de cambio que afectan adversamente el Presupuesto.

3. La propuesta asciende a un total de 245,5 millones de dólares canadienses que refleja el límite de financiación de 213,5 millones USD de la propuesta de Presupuesto convertida al tipo de cambio de 1,15 CAD por 1,00 USD.

4. La consideración de cambiar a un presupuesto expresado en dólares canadienses es el resultado de la concentración del Consejo en identificar medidas para proteger un presupuesto que si bien está establecido en dólares estadounidenses, se ve afectado directa o indirectamente por las fluctuaciones cambiarias adversas del dólar canadiense y de otras divisas distintas al dólar estadounidense. Los gastos previstos en el Presupuesto regular para 2005 – 2007 son: 31% en dólares canadienses, 47% en dólares estadounidenses y el saldo del 22% en otras divisas. Esto se traduce en que cuando el Presupuesto de la OACI se expresa en dólares estadounidenses, resulta vulnerable a las fluctuaciones del tipo de cambio entre los dólares canadienses y estadounidenses.

5. Tras consultar con la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI), que es el órgano de las Naciones Unidas que supervisa los salarios y prestaciones comunes del sistema de las Naciones Unidas, se determinó que los sueldos del personal profesional internacional en la Sede en Montreal podían abonarse en dólares canadienses sin que esto repercutiera en sus sueldos netos. Además, se determinó que la nueva planificación de recursos empresariales (PRE) podría adaptarse para cambiar la contabilidad y nómina a dólares canadienses. Si los sueldos de los miembros del personal en la Sede se abonan en dólares canadienses, y la OACI también cambia la moneda del Presupuesto regular y los Estados financieros a la misma moneda, el impacto del tipo de cambio entre el dólar canadiense y estadounidense se reducirá al máximo posible.

6. Con respecto a su contenido, el Presupuesto propuesto incluye las siguientes inversiones estratégicas:

- Una mayor concentración en la Seguridad operacional y Seguridad de la aviación que se logrará mediante la integración en el Presupuesto regular de una proporción importante del Plan de acción de seguridad de la aviación (AVSEC) (9,9 millones CAD);
- Esfuerzo continuo para perfeccionar la Tecnología de la información (IT) y aumentar la automatización (3,3 millones CAD), para lo cual se ha previsto, entre otras cosas, el establecimiento de cuatro puestos de especialistas de sistemas para apoyar el funcionamiento fluido de la PRE;

- Mejores actividades de instrucción y elaboración de políticas en el campo de Recursos humanos (RH), concentrándose especialmente en lograr una mayor rendición de cuentas del personal, entre otras cosas, mediante una mayor inversión en el sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (2,7 millones CAD);
- El suministro de recursos (11,1 millones CAD) para apoyar la contratación externa de actividades previamente realizadas internamente, especialmente en los campos de Idiomas, Tecnología de la información y los servicios proporcionados con arreglo al Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) (véase el párrafo 8);
- La provisión, con cargo al Presupuesto, de parte de los recursos totales requeridos para la terminación de puestos del Presupuesto regular prevista en el marco de esta propuesta (3,1 millones CAD).

7. Cabe señalar también que, debido especialmente a las restricciones de financiación, el proyecto de Presupuesto para 2008-2010, cuando se compara con el aprobado para 2005-2007, se orienta hacia el cumplimiento de las recomendaciones de las Naciones Unidas y las directrices de la Asamblea y del Consejo de la OACI con respecto a fomentar la igualdad entre los géneros en la OACI. Los recursos presupuestados se destinan, entre otras cosas, a apoyar iniciativas relacionadas con el género a escala de todo el sistema de las Naciones Unidas, tales como el sitio web *WomenWatch*, las actividades para contactar a grupos y asociaciones de mujeres y la participación en foros relacionados con la equidad e igualdad entre los géneros

8. Para cumplir con el tope de financiación recomendado por el Consejo, en esta propuesta los aumentos de volumen se compensan ampliamente por reducciones de volumen que incluyen:

- La creación del ARGF para consolidar las actividades que se prevén generarán recursos suficientes para cubrir sus costos de operación (17,2 millones CAD);
- La reestructuración orgánica que, aparte de la integración de AVSEC (+28 puestos) y el establecimiento del ARGF (-52 puestos) consiste de una reducción neta adicional de 86 puestos regulares (27,3 millones CAD);
- El establecimiento de un índice de vacantes del 4,2% para todos los puestos que, en efecto, reduce el margen para la contratación de asistencia temporera y de consultores en lugar de puestos cuando éstos no se llenan (7,5 millones CAD);
- Mayor eficiencia en el ámbito de viajes que la OACI prevé lograr mediante la enmienda de las políticas existentes.

9. Los administradores de la OACI han informado que el tope fijado en el límite de financiación y las reducciones de puestos conexas no permitirán ejecutar plenamente el Plan de actividades de la OACI, que incluye las actividades necesarias para alcanzar los Objetivos estratégicos aprobados por el Consejo para 2005-2010. Aunque éste es el primer presupuesto de la OACI basado en los resultados, cabe señalar también que, con el establecimiento de un tope de financiación, el proceso que se ha seguido no se ajusta plenamente a la presupuestación basada en los resultados, cuyo principio básico es la plena financiación de un marco estratégico aprobado. Si bien es evidente que existen presiones para que la OACI produzca más con menos recursos, existe un umbral de aumento de eficiencia más allá del cual se arriesga la eficacia. Como resultado el Plan de actividades de la OACI para 2008-2010 se ajustará al límite de financiación.

TABLA 1: RESUMEN POR RESULTADOS — PRESUPUESTO 2008-2010 (miles de CAD)

		2008	2009	2010	TOTAL	% del Total
<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>						
Programa	<b>Objetivo estratégico A - SEGURIDAD OPERACIONAL</b>					
	1 Mejoras en la solución de problemas de seguridad operacional por la OACI mediante la implantación de un proceso de gestión de la seguridad operacional.	3 487	3 479	3 779	10 745	4,4
	2 Mejoras en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en cada Estado contratante y en el sector aeronáutico.	3 282	3 525	3 444	10 251	4,2
	3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados mediante la realización de auditorías globales de la vigilancia de la seguridad operacional.	3 360	3 488	4 451	11 299	4,7
	4 Mejora en la resolución de deficiencias de seguridad operacional mediante la asistencia coordinada a los Estados y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional.	4 286	4 522	4 511	13 319	5,5
	<i>Subtotal</i>	<i>14 415</i>	<i>15 014</i>	<i>16 185</i>	<i>45 614</i>	<i>18,8</i>
	<b>Objetivo estratégico B - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</b>					
	1 Mejor aplicación de las normas de seguridad de la OACI mediante una gestión y asistencia eficaces en materia de seguridad de la aviación.	1 502	1 616	2 354	5 472	2,3
	2 Mejor cumplimiento de las normas de facilitación relativas al cruce de fronteras, incluyendo aquellas relacionadas con los documentos de viaje de lectura mecánica.	1 216	1 329	1 666	4 211	1,7
	3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados y mayor seguridad en los aeropuertos mediante la realización de auditorías de seguridad de la aviación.	2 301	3 587	4 758	10 646	4,4
	<i>Subtotal</i>	<i>5 019</i>	<i>6 532</i>	<i>8 778</i>	<i>20 329</i>	<i>8,4</i>
	<b>Objetivo estratégico C - MEDIO AMBIENTE</b>					
	1 Identificación apropiada de los efectos de la aviación en el medio ambiente, cuantificación razonable y elaboración de medidas adecuadas	1 089	1 088	1 139	3 316	1,4
	2 Reconocimiento de la OACI como la organización líder para tratar cuestiones ambientales relacionadas con la aviación internacional.	585	584	616	1 785	0,7
	<i>Subtotal</i>	<i>1 674</i>	<i>1 672</i>	<i>1 755</i>	<i>5 101</i>	<i>2,1</i>
	<b>Objetivo estratégico D - EFICIENCIA</b>					
	1 Servicios operacionales en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance.	3 158	3 150	3 292	9 600	4,0
	2 Tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance.	2 079	2 069	2 217	6 365	2,6
	3 Marco de implantación para apoyar la transición al concepto operacional.	13 352	14 298	13 950	41 600	17,2
	4 Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia en la gestión de infraestructura.	2 051	1 919	1 845	5 815	2,4
	<i>Subtotal</i>	<i>20 640</i>	<i>21 436</i>	<i>21 304</i>	<i>63 380</i>	<i>26,2</i>
	<b>Objetivo estratégico E - CONTINUIDAD</b>					
	1 Prevención y reducción al mínimo de los trastornos de las operaciones de aviación.	1 951	2 114	2 046	6 111	2,5
<b>Objetivo estratégico F - IMPERIO DE LA LEY</b>						
1 Preparación y promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, funciones de depositario y solución de controversias en relación con éstos, registro de acuerdos aeronáuticos y preparación de legislaciones modelo.	607	658	790	2 055	0,8	
<b>SUBTOTAL: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>	<b>44 306</b>	<b>47 426</b>	<b>50 858</b>	<b>142 590</b>	<b>58,8</b>	
<b>ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICA</b>						
Gestión y administración	Desarrollo de recursos humanos	4 204	4 025	4 427	12 656	5,2
	Gestión presupuestaria y financiera	2 916	2 793	2 892	8 601	3,5
	Tecnología de la información	5 758	5 840	6 064	17 662	7,3
	Infraestructura	4 421	4 516	4 722	13 659	5,6
	Supervisión y evaluación	855	864	923	2 642	1,1
	Servicios jurídicos	222	241	297	760	0,3
	Gestión ejecutiva	294	303	313	910	0,4
	<b>SUBTOTAL: SIS - Gestión y administración</b>	<b>18 670</b>	<b>18 582</b>	<b>19 638</b>	<b>56 890</b>	<b>23,4</b>
Apoyo al Programa	Secretaría de la Asamblea y del Consejo e Idiomas y publicaciones	13 257	13 171	13 979	40 407	16,7
	Relaciones exteriores	829	830	892	2 551	1,1
<b>SUBTOTAL: SIS - Apoyo al Programa</b>	<b>14 086</b>	<b>14 001</b>	<b>14 871</b>	<b>42 958</b>	<b>17,8</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>77 062</b>	<b>80 009</b>	<b>85 367</b>	<b>242 438</b>	<b>100,0</b>	
<b>Objetivos estratégicos</b>		57,5%	59,3%	59,6%	58,8%	
<b>Estrategias de implantación básicas</b>		42,5%	40,7%	40,4%	41,2%	
<b>Operacional</b>		76 497	79 616	85 231	241 344	
<b>Capital</b>		565	393	136	1 094	
<b>Reestructuración orgánica</b>		2 889	76	140	3 105	
<b>TOTAL DEL PRESUPUESTO BASADO EN LOS RESULTADOS</b>		<b>79 951</b>	<b>80 085</b>	<b>85 507</b>	<b>245 543</b>	

10. En la Tabla 1 se presenta el desglose de recursos entre resultados antes de tener en cuenta los costos en que se incurrirá una sola vez para la reestructuración orgánica. De los recursos totales en apoyo al Plan de actividades que asciende a 242,4 millones CAD, el 58,8% está destinado a los resultados estratégicos del “Programa”, mientras que “Apoyo al Programa” y “Gestión y Administración” representan, respectivamente, el 17,8% y el 23,4%.

11. Dentro del Programa, “Seguridad operacional”, “Seguridad de la aviación”, “Protección del medio ambiente” y “Eficiencia” les corresponde un total de recursos combinados de 134,4 millones CAD, o sea el 55,5% del total de necesidades presupuestarias en apoyo de actividades del programa de trabajo.

12. Bajo Gestión y Administración, la entidad funcional “Tecnología de la información” representa 17,7 millones CAD o 7,3% reflejando el hecho de que el perfeccionamiento y la automatización de los sistemas en la OACI continúan siendo una prioridad.

13. Bajo Apoyo al Programa, “Secretaría de la Asamblea y del Consejo e Idiomas y publicaciones” representa 40,4 millones CAD o 16,7% del presupuesto total propuesto.

14. Como se mencionó anteriormente, este es el primer presupuesto RBB de la OACI (para obtener más detalles sobre este tema, véase el Anexo 1). En la sección media de este documento se han incluido los cuadros de resultados correspondientes al “Programa”, “Apoyo al programa” y “Gestión y Administración” e incluyen la siguiente información:

- Una breve reseña de las cuestiones y desafíos relacionados con el logro de un determinado resultado;
- Una descripción de los enfoques estratégicos que escogieron los administradores, entre una amplia gama de posibilidades, para lograr un determinado resultado;
- La producción prevista, es decir los productos concretos que son resultado directo de las estrategias previstas;
- Los indicadores clave de rendimiento que se requieren para seguir la marcha del avance hacia la entrega de la producción prevista;
- Los recursos requeridos para el trienio a fin de apoyar el resultado. Estos recursos, expresados en dólares canadienses, se desglosan entre “Presupuesto regular” y “Otras fuentes”. A su vez, los recursos regulares se desglosan entre “operacionales” y “de capital” (véase el Anexo 4 sobre las repercusiones de las IPSAS y el Anexo 5 sobre los detalles de los bienes de capital en este presupuesto).

15. Un presupuesto basado en los resultados sólo constituye el primer paso de la transición de una Organización hacia un marco centrado en los resultados. La documentación relativa a la RBB en todo el sistema de las Naciones Unidas y al exterior de éste coincide en que para lograr esta transición se necesita establecer varios “fundamentos” RBB más allá del propio documento del Presupuesto. Estos fundamentos incluyen:

- Un ciclo de planificación-presupuestación, en el que la planificación preceda a la presupuestación y en el que la información presupuestaria comprenda datos para apoyar la elaboración de los ciclos subsiguientes de planificación-presupuestación;

- Un sistema de evaluación de la actuación requerido para poder establecer un marco que facilite la plena rendición de cuentas;
- Sistemas IT adecuados;
- Indicadores mensurables y con plazos determinados. A este respecto, cabe señalar que varias de las medidas incluidas en esta nota de estudio se perfeccionarán con el tiempo tanto con respecto a los datos iniciales como a las cifras que se han fijado como objetivo. Esto exigirá, a su vez, una inversión de la Organización para elaborar las estadísticas requeridas.

16. Cabe señalar que como se trata del primer Presupuesto de la OACI expresado en dólares canadienses y el primero preparado en un marco basado en resultados, en las tablas no se presentan datos comparativos con respecto a 2005-2007 ya que el presupuesto para el trienio 2005-2007 se elaboró basado en insumos y expresado en dólares estadounidenses.

### FINANCIACIÓN DEL PRESUPUESTO PARA 2008-2009-2010

17. El Presupuesto se financia mediante las cuotas que se fijan a los Estados contratantes, los Ingresos varios y el superávit del ARGF. Los Ingresos varios para 2008-2010 se estiman en 5,8 millones CAD, en su mayor parte provenientes de los ingresos por intereses devengados, mientras que las provisiones del superávit del ARGF se estiman en 12,3 millones CAD. Por consiguiente, el total de recursos requeridos de los Estados contratantes para el trienio 2008-2010 asciende a 227,4 millones CAD (Tabla 2).

<b>TABLA 2: PROCEDENCIA DE LOS FONDOS DEL PRESUPUESTO</b>			
(en miles de dólares canadienses)			
<b>Procedencia de los fondos</b>			
	2008-2009-2010	2005-2007	2008-2010
Programa regular	242 438	100,0%	98,7%
Reestructuración orgánica	3 105	0,0%	1,3%
<b>Total</b>	<b>245 543</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Resumen de los recursos del Programa regular</b>			
	2008-2009-2010	2005-2007	2008-2010
Cuotas de los Estados	227 448	91,2%	92,6%
Ingresos varios	5 750	8,3%	2,3%
Superávit - Fondo de generación de ingresos auxiliares	12 345	0,0%	5,0%
Cuenta del Plan de incentivos	-	0,5%	0,0%
<b>Total</b>	<b>245 543</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

### REESTRUCTURACIÓN ORGÁNICA

18. Como se mencionó en el párrafo 8, esta propuesta de presupuesto supone reducciones significativas en el número de puestos presupuestados. La reducción bruta es de 149 puestos, mientras que la reducción neta (es decir la reducción neta de aumento de puestos) es de 110<sup>2</sup>. Entre el último año del Presupuesto para 2005-2007 y el último año del nuevo Presupuesto para 2008-2010 habría una reducción total del 17,9%, de 613 a 503 puestos.

19. La reducción neta de 110 puestos del Presupuesto regular entre 2005-2007 y 2008-2010, por categoría, es la siguiente: 22 puestos de la categoría profesional (P) y 88 de servicios generales (SG) (Tabla 3).

20. En la Sede, la disminución de puestos prevista es de 111, mientras que en las Oficinas regionales habría un aumento de un puesto. La relación de personal SG a P mejoraría de 1,3 en 2005-2007 a 1,0 para 2008-2010.

<b>TABLA 3: PUESTOS DEL PRESUPUESTO POR CATEGORÍA Y UBICACIÓN</b>											
Puestos por ubicación	Presupuesto 2005-2007 aprobado				Cambios propuestos			Presupuesto 2008-2010 propuesto			
	Año 2007				Aumento/disminución (neto)			Año 2010			
	P	SG	Total	% del	P	SG	Total	P	SG	Total	% del
		P+SG	Total				P+SG			P+SG	Total
<b>Sede</b>											
AVSEC					14	11	25				
Otros					( 31)	( 53)	( 84)				
ARGF					( 5)	( 47)	( 52)				
<b>Total Sede</b>	<b>202</b>	<b>268</b>	<b>470</b>	<b>77%</b>	<b>( 22)</b>	<b>( 89)</b>	<b>( 111)</b>	<b>180</b>	<b>179</b>	<b>359</b>	<b>71%</b>
<b>Oficinas regionales</b>											
AVSEC					3	-	3				
Other					( 3)	1	( 2)				
<b>Total Oficinas regionales</b>	<b>67</b>	<b>76</b>	<b>143</b>	<b>23%</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>67</b>	<b>77</b>	<b>144</b>	<b>29%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>269</b>	<b>344</b>	<b>613</b>	<b>100%</b>	<b>( 22)</b>	<b>( 88)</b>	<b>( 110)</b>	<b>247</b>	<b>256</b>	<b>503</b>	<b>100%</b>
<b>Relación G/P</b>				<b>1,3</b>							<b>1,0</b>

21. La reducción de puestos relacionada con el cumplimiento de la C-DEC 181/12 se traduce en substanciales costos de indemnización que ascienden a 4,0 millones CAD. Los recursos presupuestados para la terminación de puestos del personal se redujeron aprovechando al máximo la redistribución interna del personal y concentrándose en aquellos puestos ocupados por personas que se jubilarán en 2007-2010. En la Tabla 1 se muestra que, a pesar de este esfuerzo, se requerirán 3,1 millones CAD del Presupuesto para las indemnizaciones por terminación anticipada del servicio para el personal.

22. A fin de no perjudicar más las actividades esenciales, en este documento se prevé que el total de recursos necesarios sólo se financiarán parcialmente con cargo al presupuesto de 2008-2010 y el saldo se cubrirá asignando específicamente a este fin parte del traspaso de fondos de 2007.

<sup>2</sup> A raíz de la aprobación del Consejo del escenario de presupuesto de 213,5 millones USD (245,5 millones CAD), el Secretario General examinó la lista de puestos que se vería afectada por el nivel reducido de financiación y decidió restituir un puesto de servicios generales para aumentar el apoyo al sector prioritario de Supervisión y evaluación que podía ser absorbido dentro del límite de financiación. Asimismo, en Relaciones Exteriores, se revirtió la propuesta de suprimir un puesto profesional y en su lugar se restituyó el recorte de un puesto de servicios generales.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 36º PERÍODO  
DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

**Proyecto de Resolución 49/1:**

**Presupuestos correspondientes a 2008, 2009 y 2010**

**A.** *La Asamblea*, con respecto al Presupuesto para 2008, 2009, 2010, *toma nota* de que:

1. de conformidad con el Artículo 61 del Convenio, el Consejo ha presentado a la Asamblea los proyectos de presupuestos anuales [cifras indicativas correspondientes a los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica] correspondientes a los ejercicios económicos de 2008, 2009 y 2010, y ésta los ha considerado.

2. de conformidad con los Artículos 49, apartado e), y 61 del Convenio, la Asamblea aprueba los presupuestos de la Organización.

**B.** *La Asamblea*, con respecto al **Programa de cooperación técnica**:

*Reconociendo* que los AOSC se cubren principalmente con los derechos por la ejecución de proyectos que encomiendan a la OACI fuentes externas de financiación, como los Gobiernos y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entre otras;

*Reconociendo* que la magnitud del Programa de cooperación técnica no puede determinarse con gran exactitud hasta que los Gobiernos de los países donantes y beneficiarios decidan sobre los proyectos pertinentes;

*Reconociendo* que a causa de la situación mencionada, las cifras netas anuales del presupuesto AOSC correspondientes a 2008, 2009 y 2010 que figuran a continuación en dólares canadienses corresponden únicamente a proyectos de presupuesto indicativos:

<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
9 723 000	9 827 000	10 328 000

*Reconociendo* que la cooperación técnica es un medio importante para promover el desarrollo y la seguridad de la aviación civil;

*Reconociendo* las circunstancias que enfrenta el Programa de cooperación técnica de la Organización y la necesidad de seguir adoptando medidas; y

*Reconociendo* que en el caso de que las operaciones de los AOSC correspondientes a un 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 debería acudir al apoyo del Presupuesto del Programa regular.

*Resuelve* aprobar por la presente el proyecto de presupuesto indicativo de los gastos de los servicios administrativos y operacionales (AOSC) del Programa de cooperación técnica en la inteligencia de que, dentro del marco de los proyectos de Presupuestos AOSC anuales, se reajustará ulteriormente dicho proyecto de presupuesto indicativo de conformidad con las disposiciones del Artículo IX del Reglamento financiero, siempre que las necesidades globales no excedan en ningún momento la cuantía de los fondos puestos a disposición de la Organización con este fin.

C. *La Asamblea*, con respecto al **Programa regular**:

*Resuelve:*

1. autorizar por la presente, de acuerdo con el Reglamento financiero y lo dispuesto en la presente Resolución, que se utilicen, con respecto a los ejercicios de 2008, 2009 y 2010, las cantidades que siguen en dólares canadienses para el Programa regular, en relación con **cada uno** de los años indicados:

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Programa</b>			
A – SEGURIDAD OPERACIONAL	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B – SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C – PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D – EFICIENCIA	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E – CONTINUIDAD	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F – IMPERIO DE LA LEY	607 000	658 000	790 000
<b>Gestión y Administración</b>	18 670 000	18 582 000	19 638 000
<b>Apoyo al Programa</b>	14 086 000	14 001 000	14 871 000
<b>Reestructuración orgánica</b>	2 889 000	76 000	140 000
<b>TOTAL DE CONSIGNACIONES APROBADAS</b>	<b>79 951 000</b>	<b>80 085 000</b>	<b>85 507 000</b>
<b>Operacional</b>	79 386 000	79 692 000	85 371 000
<b>Capital</b>	565 000	393 000	136 000

2. financiar, de conformidad con el Reglamento financiero y según se indica a continuación en dólares canadienses, las consignaciones totales aprobadas para cada uno de los años:

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
a) por asignación de Cuotas a los Estados contratantes de acuerdo con la Resolución sobre la escala de cuotas	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) mediante Ingresos varios	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) mediante el superávit del Fondo de generación de ingresos auxiliares	3 851 000	4 108 000	4 386 000
<b>TOTAL</b>	<b>79 951 000</b>	<b>80 085 000</b>	<b>85 507 000</b>

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

PROGRAMA: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

**Objetivo estratégico A: Seguridad operacional – Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial**

**Resultado A.1 Mejoras en la solución de problemas de seguridad operacional por la OACI mediante la implantación de un proceso de gestión de la seguridad operacional en la OACI**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Se ha pasado de un enfoque normativo y reactivo respecto a la gestión de la seguridad operacional a un enfoque proactivo basado en la eficacia.
  - Se carece de niveles aceptables de seguridad operacional definidos.
  - Debido a los limitados recursos, es necesario asignar prioridades a las tareas de seguridad operacional de la OACI de forma eficaz, pero el actual sistema para asignar prioridades no está suficientemente fundamentado en datos.
  - No se han definido claramente los criterios de rendimiento para cada actividad de la OACI en el campo de la seguridad operacional ni se dispone de un sistema de supervisión eficaz que garantice que las actividades están facilitando el logro de los objetivos fijados.
  - No se pone suficiente énfasis en la aplicación de normas relacionadas con la seguridad operacional.
  - Es necesario armonizar la labor de los grupos de expertos y de los grupos de estudio con el nuevo programa de trabajo.
- Aunque la OACI desempeña una función de liderazgo, facilitación y promoción dentro de la comunidad aeronáutica, el progreso de la aviación civil internacional depende, en última instancia de los Estados, del sector aeronáutico y de otras partes interesadas. Con esa finalidad, se han diseñado los siguientes indicadores para medir el progreso colectivo hacia resultados comunes que tratan las cuestiones y desafíos identificados:*
- Indicadores de seguridad operacional, diseñados para supervisar el avance en el tratamiento de riesgos críticos para la seguridad operacional y mostrar estadísticamente las mejoras importantes.
  - Mayor número de Estados que han alcanzado niveles aceptables de seguridad operacional en relación con los principales riesgos para la seguridad operacional, según lo determinado por la OACI.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Desarrollar una función de análisis de la seguridad operacional que facilite el acceso a información relativa a la seguridad operacional en la OACI.
- Elaborar y mantener un Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) perfeccionado.
- Gestionar los peligros y riesgos.
- Cooperar y mantener relaciones transparentes con el sector aeronáutico y otras partes interesadas.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- |   |
|---|
| • Acceso a datos e información de seguridad operacional para identificar, evaluar y supervisar los riesgos para la seguridad operacional. |
| • Actualización del GASP incorporando las mejores prácticas.  |
| • Respuesta eficaz a los peligros y riesgos.  |

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- |   |
|---|
| • El porcentaje de riesgos identificados para los cuales se han preparado planes de mitigación. |
| • Propuestas de enmiendas del GASP presentadas anualmente.                                      |
| • Menor tiempo para aplicar medidas concretas de respuesta a un riesgo identificado.            |

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	3 487	0		3 487
	2009	3 479	0		3 479
	2010	3 779	0		3 779

**Resultado A.2 Mejoras en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en cada Estado contratante y en el sector aeronáutico**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Falta de conocimiento de los principios relativos a la gestión de la seguridad operacional y de experiencia en la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional.
- Necesidad de que los Estados desarrollen recursos internos para ser autosuficientes en las actividades de aplicación y mantenimiento relacionadas con los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), incluyendo, entre otros, la certificación y vigilancia de los explotadores y proveedores de servicios.
- Necesidad de desarrollar las capacidades de recopilación, análisis e intercambio de datos relativos a los SMS en los Estados.
- Necesidad de que los Estados establezcan medidas para proteger los datos de seguridad operacional adquiridos mediante los SMS a fin de evitar su uso para fines distintos a aquellos para los cuales se recopilaron.
- Los SMS se necesitan para apoyar la actual transición evolutiva de una reglamentación preceptiva de seguridad operacional (reglamentos que prescriben los requisitos de seguridad operacional y la forma en que deben cumplirse) a una reglamentación de seguridad operacional basada en la eficacia (reglamentos que especifican los requisitos de seguridad operacional que deben cumplirse, pero proporcionan flexibilidad en cuanto a la forma de proceder para cumplir con dichos requisitos).

*Aunque la OACI desempeña una función de liderazgo, facilitación y promoción dentro de la comunidad aeronáutica, el progreso de la aviación civil internacional depende, en última instancia de los Estados, del sector aeronáutico y de otras partes interesadas. Con esa finalidad, se han diseñado los siguientes indicadores para medir el progreso colectivo hacia resultados comunes que tratan las cuestiones y desafíos identificados:*

- Los SMS abarcan un mayor porcentaje del tránsito de la aviación civil internacional.
- Menor cantidad de diferencias notificadas a la OACI con respecto a los SARPS sobre programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional.
- Mayor nivel de participación en los cursos de instrucción de la OACI sobre los SMS para instructores, dirigidos al personal a cargo de la aplicación de los SMS.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Elaborar disposiciones, textos de orientación y programas apropiados que describan la serie de pasos viables para lograr un enfoque mundial, coherente y armonizado con respecto al concepto y aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional y prestar asistencia conexa a los Estados y al sector aeronáutico mediante iniciativas mundiales, regional y subregionales.
- Elaborar textos de orientación sobre el establecimiento de reglamentos de seguridad operacional basados en la eficacia y prestar asistencia conexa a los Estados.
- Desarrollar medios para que los Estados recopilen, analicen e intercambien datos de seguridad operacional compilados mediante los SMS, y establezcan redes para compartir los datos SMS con la OACI.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• SARPS y textos de orientación de la OACI armonizados sobre programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitación en aplicación de los SMS.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de disposiciones de seguridad operacional de la OACI basadas en la eficacia.</li> </ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plazo más reducido para elaborar SARPS y textos de orientación publicados por la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de cursos de instrucción para instructores impartidos por la OACI cada año.</li> <li>• Número de cursos de instrucción sobre aplicación de los SMS impartidos cada año.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de SARPS sobre seguridad operacional basados en la eficacia.</li> </ul>

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	3 235	47		3 282
	2009	3 505	20		3 525
	2010	3 438	6		3 444

**Resultado A.3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados mediante la realización de auditorías globales de vigilancia de la seguridad operacional**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- En los últimos diez años, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha evolucionado de un programa de evaluación de carácter voluntario y confidencial a un programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional global y obligatorio que abarca 16 de los 18 Anexos de la OACI. Los informes de auditoría se ponen a disposición de todos los Estados contratantes y los informes resumidos de los mismos se ponen a disposición del público. Las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional obligatorias y la transparencia de sus resultados contribuyen incontestablemente a mejorar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, acrecentando la conciencia de los Estados sobre su obligación de cumplir las disposiciones de la OACI.
- El USOAP continuará destacando los elementos que han sido más eficaces para promover la aplicación de los SARPS y reforzar los sistemas nacionales de vigilancia de la seguridad operacional. Estos incluyen: la realización de auditorías obligatorias de vigilancia de la seguridad operacional, la capacitación de personal de las administraciones de aviación civil sobre las responsabilidades que incumben a los Estados en materia de vigilancia y la promoción de un enfoque basado en la eficacia para obtener resultados óptimos.
- La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA), celebrada en marzo de 2006, recomendó una mayor transparencia del programa de auditoría poniendo a disposición del público los resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo un mecanismo para identificar inquietudes importantes de seguridad operacional detectadas en el proceso de auditoría. Estas nuevas actividades destacan la importancia de que el USOAP se adhiera a los principios establecidos y mantenga un sistema de calidad, conforme a la Resolución A35-6 de la Asamblea. Además, el programa continuará trabajando con las Direcciones pertinentes para tratar el problema de los Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría.
- Es probable que las restricciones presupuestarias repercutan en la disponibilidad de informes de auditoría en todos los idiomas de la OACI y podría resultar en una reducción del número de seminarios y cursos de instrucción, en el número de auditorías completadas así como en el volumen de comunicaciones al público sobre información del USOAP.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Mantener la confianza del público en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la identificación y resolución de aspectos críticos para la seguridad operacional y el suministro de datos oportunos y precisos sobre el estado de la vigilancia de la seguridad operacional.
- Alentar la ejecución de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional y facilitar la elaboración de disposiciones, textos de orientación y asistencia más eficaces en materia de seguridad operacional.
- Proporcionar a la Asamblea, al Consejo, a los Estados y a las Direcciones y Oficinas pertinentes dentro de la Secretaría datos objetivos sobre el nivel de la capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional como fundamento para establecer estrategias de asistencia eficaces para subsanar las deficiencias y asignar prioridades así como para elaborar disposiciones y textos de orientación sobre seguridad operacional de la aviación civil internacional.
- Mantener la certificación de la ISO 9001-2000 del USOAP.
- Apoyar a la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB) en su tarea de tratar el problema de los Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

<ul style="list-style-type: none"><li>• Evaluación del nivel de capacidad de los Estados para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional mediante auditorías globales y regulares.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Evaluación del progreso logrado por los Estados en el nivel de ejecución de los ocho elementos críticos para un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Análisis general y notificación de los resultados de las auditorías a niveles estatal, regional y mundial.</li></ul>

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

<ul style="list-style-type: none"><li>• Número de Estados evaluados previéndose finalizar el ciclo de auditorías para 2010.</li><li>• Número de cuestionarios de actividades aeronáuticas de los Estados (SAAQ) presentados y examinados por la SOA.</li><li>• Número de listas de verificación presentadas por los Estados indicando el grado de aplicación de las disposiciones comprendidas en los Anexos de la OACI y examen de dichas listas por la SOA.</li><li>• Número de informes finales de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional preparados y entregados a los Estados auditados y publicados simultáneamente en el sitio web seguro accesible a todos los Estados contratantes.</li><li>• Resultados de las auditorías de la OACI incorporadas en la Base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD) puestas a disposición de los Estados contratantes en el sitio web seguro, conforme a la Resolución A35-6 de la Asamblea.</li><li>• Publicación de resultados gráficos sobre el grado de ejecución por los Estados de los ocho elementos críticos en el sitio web público de la OACI incluyendo las actualizaciones posteriores proporcionadas por los Estados.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Número de planes de medidas correctivas sometido por los Estados al examen correspondiente, incluyendo comentarios sobre los informes de auditoría.</li><li>• Nivel de mejoramiento, determinado mediante la supervisión del nivel de ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados en coordinación con las Oficinas regionales y mediante correspondencia con los Estados.</li><li>• Remisión, a la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB), según corresponda, de los casos de Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Datos estadísticos proporcionados a otras Direcciones y oficinas de la OACI, a entidades regionales e internacionales, según corresponda, así como a los Estados contratantes para proporcionar la base para desarrollar estrategias de asistencia para subsanar deficiencias y actividades de capacitación.</li></ul>

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación de criterios armonizados, objetivos y coherentes para evaluar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de la idoneidad y suficiencia de los SARPS y textos de orientación de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seminarios e instrucción para auditores a fin de apoyar la ejecución.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación de la eficacia de los programas de asistencia de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento de arreglos cooperativos apropiados con entidades internacionales y regionales para garantizar economías y el uso más idóneo de los recursos.</li> </ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimiento de la producción prevista mediante el mantenimiento de la certificación ISO-9001-2000 de la Sección SOA.</li> <li>• Número de auditores aprobados.</li> <li>• Formularios de comentarios de los Estados sobre las auditorías para mejorar continuamente el USOAP.</li> <li>• Finalización de los informes sobre las misiones por los jefes de equipo y miembros de los equipos para obtener comentarios sobre los aspectos técnicos y administrativos del proceso de auditoría.</li> <li>• Continuo perfeccionamiento de los cursos de instrucción y seminarios teóricos y prácticos para auditores proporcionados a los Estados contratantes.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de SARPS y textos de orientación que requieren examen, según lo determinado mediante las auditorías.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de seminarios teóricos y prácticos sobre seguridad operacional realizados con el objetivo de ayudar a los Estados y número de expertos capacitados.</li> <li>• Número de auditores aprobados.</li> <li>• Número de cursos de instrucción para auditores impartidos con el objeto de mantener un número adecuado de auditores aprobados en todas las regiones de la OACI a fin de apoyar el programa.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivel medio de cumplimiento en los Estados auditados a los que se les ha prestado asistencia mediante los programas de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de arreglos cooperativos concertados con entidades internacionales y regionales y economías logradas como resultado de los mismos.</li> </ul>

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	3 360	0		3 360
	2009	3 488	0		3 488
	2010	4 451	0		4 451

**Resultado A.4 Mejora en la resolución de deficiencias de seguridad operacional mediante la asistencia coordinada a los Estados y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Varios Estados siguen teniendo dificultades para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) y para mantener niveles adecuados de vigilancia de la seguridad operacional. Un reducido número de estos Estados autorizan actividades de aviación que no son acordes con su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y, en su mayor parte, las realizan en otros Estados.
- Varios Estados contratantes no tienen suficiente nivel de actividad para sostener, por sí solos un sistema de vigilancia eficaz.
- A menudo se presta asistencia a los Estados sin una coordinación adecuada, duplicándose esfuerzos.
- No siempre se comparte entre Estados y partes interesadas información crítica sobre la seguridad operacional, que podría tener repercusiones en la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

*Aunque la OACI desempeña una función de liderazgo, facilitación y promoción dentro de la comunidad aeronáutica, el progreso de la aviación civil internacional depende, en última instancia de los Estados, del sector aeronáutico y de otras partes interesadas. Con esa finalidad, se han diseñado los siguientes indicadores para medir el progreso colectivo hacia resultados comunes que tratan las cuestiones y desafíos identificados:*

- Aumento de organizaciones/sistemas de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.
- Mayor porcentaje de Estados que inician la ejecución de planes de acción viables un año después de haber presentado su solicitud de asistencia.
- Mayor porcentaje de Estados que reúnen las condiciones para recibir asistencia.
- Mayores recursos suministrados por el sector aeronáutico para proyectos destinados a resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.
- Mayor número de acuerdos oficiales de cooperación concertados entre el sector aeronáutico y el USP.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Identificar y resolver las deficiencias de la navegación aérea relacionadas con la seguridad operacional, por intermedio de los PIRG
- Investigar, fomentar y promover medios para ayudar a los Estados recurriendo a iniciativas mundiales, regionales y subregionales que permitan desarrollar una capacidad de vigilancia de la seguridad operacional eficaz
- Desarrollar alianzas para asociarse con el sector aeronáutico a fin de apoyar las iniciativas destinadas a resolver las deficiencias de seguridad operacional

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Asistencia prestada a los Estados que la solicitan para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Cinco Estados asistidos por año.
- Finalización de tres evaluaciones por año para determinar la viabilidad de establecer organizaciones regionales para la vigilancia de la seguridad operacional.
- Mayor porcentaje de soluciones satisfactorias para resolver deficiencias regionales de navegación aérea por intermedio de los PIRG.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo y mantenimiento de un sitio web para el intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalización de evaluaciones anuales de las necesidades para incorporarlas en el sitio web para el intercambio de información sobre seguridad de vuelo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de un marco coordinado y ampliado para responder a las necesidades de los donantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalización, en 2008, del Memorando de Acuerdo genérico entre la OACI y los donantes.</li> <li>• Mayor número de donantes.</li> </ul>

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	4 238	48		4 286
	2009	4 501	21		4 522
	2010	4 506	5		4 511

## **Objetivo estratégico B: Seguridad de la aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial**

### **Resultado B.1 Mejor aplicación de las normas de seguridad de la OACI mediante una gestión y asistencia eficaces en materia de seguridad de la aviación**

#### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Es necesario minimizar el número de incidentes de interferencia ilícita y otros sucesos relacionados con la seguridad de la aviación civil.
- Las amenazas mundiales para la seguridad de la aviación son cada vez más complejas, más organizadas y tecnológicamente perfeccionadas, lo cual exige enfoques cooperativos para poder contrarrestarlas.
- La gestión eficiente de un considerable volumen de tráfico de pasajeros y de carga exige medidas y sistemas innovadores de gestión de la seguridad de la aviación para mantener la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.
- Las medidas y sistemas de gestión de la seguridad de la aviación desarrollados por la OACI y adoptados por los Estados deben ser interfuncionales a escala mundial.
- Muchos Estados contratantes carecen de capacidad adecuada y requieren asistencia para poder cumplir con las normas de un sistema mundial de seguridad de la aviación.

#### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Mantener la vigencia y pertinencia del Anexo 17 y promover su aplicación mundial.
- Facilitar el acceso de los Estados a datos e información vitales sobre interferencia ilícita y sobre las tendencias mundiales; basados en el análisis de actos de interferencia ilícita.
- Elaborar programas de instrucción de la OACI para proporcionar a los Estados conjuntos de material didáctico actualizado que tienen en cuenta las amenazas emergentes, los cambios tecnológicos y los requisitos de las aeronaves y aeropuertos de nueva generación para lograr una gestión más eficaz de la seguridad de la aviación.
- Crear una biblioteca electrónica con enlaces a la información apropiada sobre temas de seguridad de la aviación y facilitación disponible en la OACI (Convenio, disposiciones de los Anexos, textos de orientación, etc.).
- Fomentar el desarrollo de capacidades y promover el desarrollo de programas sostenibles de seguridad de la aviación a nivel regional.
- Ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias en el campo de la seguridad de la aviación y a hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes incluso mediante nuevos textos de orientación y recomendaciones para responder a nuevas amenazas.

#### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Enmiendas al Anexo 17, según sea necesario; introducción oportuna de disposiciones para contrarrestar nuevas amenazas o actos percibidos como amenazas para la aviación civil. Mantener información actualizada sobre la aplicación del Anexo 17.
- Actualización del *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973).
- Elaboración de conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN) nuevos y actualizados y realización de talleres según el cronograma establecido.

#### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Enmienda 12 del Anexo 17 presentada al Consejo, para su adopción, a fines de 2009, a más tardar.
- Porcentaje de análisis realizados de las diferencias respecto a los SARPS del Anexo 17, fijándose como objetivo concluir el 100% para fines de 2010.
- Transmitir anualmente información a los Estados sobre el estado de aplicación del Anexo 17 incluida la Enmienda 12, fijándose el 31 de diciembre de 2010 como fecha de finalización.
- Actualización de la Séptima edición (2007) del Manual de seguridad para el 31 de diciembre de 2010, a más tardar.
- Nuevos cursos publicados (4 para fines de 2008).
- Cursos actualizados (3 para fines de 2008).
- 42 cursos impartidos cada año sobre seis temas distintos.
- Dos talleres realizados cada año en las regiones.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Creación de una biblioteca electrónica y base de datos conexas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ayuda en la aplicación de las normas del Anexo 17 y tratar inquietudes de carácter regional.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Respuestas a solicitudes de asistencia de los Estados basándose en las constataciones del USAP para ayudar a remediar las deficiencias detectadas.</li> </ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>La biblioteca electrónica y base de datos conexas a disposición de los Estados y otros usuarios para fines de 2008.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dos seminarios/talleres por año para ayudar en la aplicación de las disposiciones del Anexo 17.</li> <li>Una Conferencia regional cada año en apoyo de la Iniciativa mundial de seguridad de la aviación.</li> <li>Una conferencia internacional de seguridad de la aviación cada dos años a partir de octubre de 2007.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasta dos misiones de asistencia por mes (un total de 24 por año) de aproximadamente una semana de duración a los Estados que requieren asistencia para resolver las deficiencias detectadas.</li> </ul>

RECURSOS (miles de CAD)	Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
	Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010				
2008	1 502	0		1 502
2009	1 616	0		1 616
2010	2 354	0		2 354

**Resultado B.2 Mejor cumplimiento de las normas de facilitación relativas al cruce de fronteras, incluyendo aquellas relacionadas con los documentos de viaje de lectura mecánica**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- El robo de identidad, la inmigración ilegal, el tráfico ilícito y el contrabando así como las emergencias internacionales de salud continúan representando un importante desafío a escala mundial para los programas nacionales de seguridad y exigen la optimización de medidas aplicables a los documentos de viaje, la carga y los pasajeros.
- Los crecientes volúmenes de tráfico de pasajeros y de carga en un mundo peligroso exigen medidas y sistemas perfeccionados para la gestión de desafíos de seguridad en los procedimientos de control fronterizo y de los aeropuertos, a fin de mantener la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.
- Con respecto a la seguridad de los documentos de viaje, muchos Estados carecen de la capacidad necesaria para que sus sistemas y documentos se ajusten a las normas de la OACI y requieren asistencia.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Aumentar la cobertura, alcance y calidad de los manuales y textos de orientación relacionados con la seguridad y la facilitación. Asegurar que los Estados dispongan de las herramientas necesarias para aumentar la seguridad facilitando al mismo tiempo los procedimientos fronterizos.
- Mantener la vigencia y pertinencia del Anexo 9 para promover su nivel de aplicación mediante la adopción de SARPS.
- Mantener la vigencia del Doc 9303, Partes 1, 2, y 3, (especificaciones para los DVLM) y sistemas afines para promover su aplicación y ayudar a los Estados a implantar los DVLM basándose en las normas de la OACI y mejorar sus actuales sistemas de expedición de documentos de viaje, incluyendo el suministro de apoyo técnico para elaborar disposiciones relacionadas con el DCP.
- Procurar que los sistemas de seguridad y los documentos de viaje elaborados por la OACI para adopción por los Estados sean normalizados e interfuncionales a escala mundial.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de textos de orientación para que los Estados puedan establecer normas de seguridad y facilitación;</li> </ul>                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herramientas para que los Estados determinen el grado y el avance en la aplicación del Anexo 9 y las normas relativas a los DVLM.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asistencia a los Estados que la solicitan en relación con los DVLM.</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Celebración de talleres sobre los DVLM y técnicas biométricas.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualización de especificaciones para expedir documentos de viaje y de identidad modernos y seguros.</li> </ul>                             |

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicación del nuevo manual FAL a finales de 2008, a más tardar.</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusión de los SARPS del Anexo 9 relacionadas con la seguridad de la aviación en las auditorías de seguridad de la aviación, para fines de 2008.</li> </ul>          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asistencia prestada a diez Estados cada año.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Celebración de dos talleres cada año en las regiones.</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de especificaciones para visados electrónicos en 2008 previéndose la aplicación de las especificaciones relativas a los PLM para fines de 2010.</li> </ul> |

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	1 216	0			1 216
	2009	1 329	0			1 329
	2010	1 666	0			1 666

**Resultado B.3 Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados y mayor seguridad en los aeropuertos mediante la realización de auditorías de seguridad de la aviación**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- En funcionamiento desde 2002, el Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), se encuentra en un ciclo quinquenal previéndose finalizar las auditorías iniciales de todos los Estados contratantes para diciembre de 2007. Asimismo, se están realizando las visitas de seguimiento de las auditorías en el segundo año después de la auditoría inicial a fin de validar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados.
- A partir de 2008, se iniciará un segundo ciclo de auditorías en el marco del USAP, conforme a los principios convenidos por el Consejo. Esto incluye la introducción de un modelo de programación/frecuencias para ayudar a determinar la prioridad de las auditorías y la frecuencia de las visitas a los Estados, poniéndose mayor énfasis en la capacidad de los Estados de ejercer una vigilancia apropiada de sus actividades de seguridad de la aviación a nivel nacional. A este respecto, se introducirá un “enfoque en dos etapas” flexible para la realización de las futuras auditorías, con arreglo al cual se establecerá el alcance de las auditorías en función de la situación de vigilancia prevaleciente en cada Estado auditado. Además, el Consejo encargó ampliar las futuras auditorías realizadas en el marco del USAP para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*.
- Las restricciones presupuestarias afectará el nivel de integración del USAP en el Presupuesto regular. Se necesitarán contribuciones voluntarias adicionales.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Asegurar la continua colaboración de los Estados contratantes en las actividades de auditoría.
- Elaborar un modelo de programación/frecuencia y una metodología normalizada para las auditorías de vigilancia de la seguridad de la aviación y para la ampliación del programa de modo que incluya las disposiciones sobre seguridad de la aviación pertinentes que figuran en el Anexo 9.
- Proporcionar a los Estados medios para lograr una mejor aplicación y armonización mundial de las medidas de seguridad de la aviación.
- Proporcionar a la Asamblea, al Consejo, a los Estados y a las Direcciones y Oficinas pertinentes dentro de la Secretaría, datos sobre el nivel de cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, como base para desarrollar estrategias eficaces de asistencia para subsanar deficiencias y asignar prioridades así como para elaborar disposiciones y textos de orientación para la seguridad de la aviación civil internacional.
- Lograr la certificación ISO-9001-2000 del USAP.
- Apoyar a la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB) en su tarea de tratar el problema de los Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Evaluación del nivel de aplicación de las normas de seguridad de la OACI en todos los Estados contratantes.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Número de Estados auditados.
- Número de informes de auditoría enviados a los Estados.
- Nivel de aplicación de las normas de seguridad de la aviación de la OACI.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación del progreso alcanzado por los Estados en subsanar las deficiencias detectadas mediante las auditorías.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Análisis exhaustivo de los niveles de aplicación de las normas de seguridad de la aviación de la OACI a niveles estatal, regional y mundial.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aplicación de criterios armonizados, objetivos y coherentes para evaluar el grado de cumplimiento por parte de los Estados.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacitación para apoyar la implantación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación de la idoneidad y suficiencia de los SARPS y textos de orientación de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluación de la eficacia de los programas de asistencia de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecimiento de arreglos de cooperación apropiados con entidades internacionales y regionales para asegurar economías y la mejor utilización de los recursos.</li> </ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de planes de medidas correctivas sometidos a examen por los Estados.</li> <li>Número de visitas de seguimiento de las auditorías realizadas, en coordinación con las Oficinas regionales, para verificar la ejecución.</li> <li>Grado de mejoramiento en la aplicación de las normas de seguridad de la aviación de la OACI.</li> <li>Remisión a la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB), según sea necesario, de los casos de Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilización de datos estadísticos para impulsar los proyectos de asistencia destinada a rectificar deficiencias y a asignar prioridades al examen de SARPS y textos de orientación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aplicación de medidas de garantía de calidad.</li> <li>Número de auditores certificados y perfeccionamiento continuo del material didáctico de los cursos de instrucción para auditores.</li> <li>Elaboración de metodología normalizada para la realización de auditorías.</li> <li>Los formularios de comentarios sobre las auditorías sometidos por los Estados permiten el continuo perfeccionamiento del USAP.</li> <li>Los informes de misiones preparados por los jefes de equipo y los miembros de los equipos proporcionan información sobre los aspectos técnicos y administrativos del proceso de auditoría.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de auditores certificados.</li> <li>Número de cursos de instrucción para auditores realizados a fin de mantener una relación de auditores certificados ubicados en todas las regiones de la OACI, en cantidad suficiente para apoyar el programa.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de SARPS y textos de orientación que requieren revisión, según lo determinado mediante las auditorías.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nivel medio de cumplimiento en los Estados auditados a los que se les ha proporcionado asistencia por medio de los programas de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de arreglos de cooperación concertados con entidades internacionales y regionales y economías logradas como resultado de los mismos.</li> </ul>

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	2 300	1		2 301
	2009	3 586	1		3 587
	2010	4 757	1		4 758

## **Objetivo estratégico C: *Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente***

### **Resultado C.1 Identificación apropiada de los efectos de la aviación en el medio ambiente, cuantificación razonable y elaboración de medidas adecuadas para tratarlos**

#### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- La demanda de viajes aéreos está impulsando el crecimiento del transporte aéreo en todo el mundo y se requiere mantener un equilibrio adecuado entre el aumento del transporte aéreo y la protección del medio ambiente. Aunque los adelantos tecnológicos continúan, el índice de crecimiento del tráfico puede traer consigo un aumento neto de las emisiones provenientes de la aviación y del ruido de las aeronaves.
- La creciente conciencia sobre el cambio climático está motivando al público a demandar que las autoridades tomen medidas apropiadas. Se reconoce que los aeropuertos constituyen posibles fuentes de contaminantes del aire y del ruido en las comunidades lo cual provoca una reacción del público.
- Los Estados difieren sobre la forma de tratar los problemas del medio ambiente ocasionados por la aviación. Es necesario encontrar un medio de adaptar y armonizar las distintas modalidades a fin de lograr enfoques de escala mundial.
- Pese a las crecientes investigaciones, hasta la fecha no se han descubierto sustitutos viables para el combustible de la aviación comercial que reduzcan las emisiones. Para la mayor parte del tráfico aéreo comercial, no existe otro medio de transporte viable.
- Es necesario mejorar la calidad, exactitud y disponibilidad de los datos relativos al medio ambiente y la aviación.

#### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Promover un mejor conocimiento sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente.
- Elaborar normas y métodos recomendados, textos de orientación y recomendaciones de políticas apropiados.
- Difundir información sobre la labor de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente y la aviación incluyendo sus previsiones sobre el impacto futuro.
- Facilitar la difusión y el intercambio de los aspectos ambientales relacionados con la aviación y el desarrollo sostenible del transporte aéreo.
- Mejorar la recopilación, generación, análisis, armonización, intercambio y difusión de datos relacionados con el medio ambiente y la aviación.

#### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Cuantificación de la contribución de la aviación internacional a los efectos en el medio ambiente, p.ej.:
  - efectos climáticos;
  - ruido en las comunidades; y
  - calidad del aire local.
- Actualización de los SARPS del Anexo 16 para que reflejen los cambios tecnológicos que mejoran la actuación de la aviación en el medio ambiente.

#### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Evaluaciones para asegurar que la cuantificación se inicia en la ronda de la CAEP/8 – Febrero de 2010.
- Normas relativas al ruido y las emisiones de los motores de las aeronaves modificadas para reflejar la evolución CAEP.
- Fecha de aplicación de las enmiendas propuestas al Anexo 16, Volúmenes I y II prevista para el 20 de noviembre de 2008.
- Propuestas de nuevos SARPS para marzo de 2010.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Acceso a datos que describen y cuantifican los efectos de la aviación mundial en el medio ambiente e información sobre las posibles medidas para resolverlos.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Difusión oportuna de la información existente sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente y orientaciones sobre posibles medidas y mejores métodos para resolverlos.
- Se han programado publicaciones para mediados de año de 2008, 2009 y 2010.
- Celebración de un simposio internacional de la OACI sobre el medio ambiente en la primavera de 2010.
- Publicación del informe de la OACI sobre el medio ambiente en el verano de 2010.

RECURSOS (miles de CAD)	Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
	Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010					
	2008	1 089	0		1 089
	2009	1 088	0		1 088
	2010	1 139	0		1 139

**Resultado C.2 Reconocimiento de la OACI como la organización líder para tratar cuestiones ambientales relacionadas con la aviación internacional**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- El liderazgo de la OACI para tratar cuestiones relativas a la protección del medio ambiente y la aviación requiere la cooperación con participantes activos y especializados en diversos foros internacionales sobre el medio ambiente. En especial, la OACI debe mantener relaciones armoniosas y estrechas con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio climático (IPCC) y otras organizaciones que participan en la definición de la medida en que la aviación contribuye a los problemas ambientales. Asimismo, muchas organizaciones participan en la formulación de políticas en este campo, por ejemplo, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, con un amplio mandato para tratar las cuestiones relativas al cambio climático a nivel mundial, requiere la participación activa de la OACI para asegurar que tales políticas tengan debidamente en cuenta las necesidades de la aviación.
- Se reconoce que la aviación internacional es uno de los sectores de consumo de combustible fósil de más rápido crecimiento. Por consiguiente, aunque su contribución actual es reducida, sólo un 2-3% del CO<sub>2</sub> total proveniente de las actividades humanas, se estima que esta contribución aumentará con respecto a otras fuentes, cuyo consumo es estable o está disminuyendo. La incertidumbre científica en varias áreas clave limita la capacidad de proyectar con precisión las repercusiones de la aviación en el medio ambiente. Es necesario disponer de información fiable sobre el estado de los avances científicos, las investigaciones especializadas y los prospectos tecnológicos para ayudar a comprender mejor las repercusiones de la aviación en el cambio climático y para formular propuestas concretas para resolver el problema.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Trabajar en estrecha colaboración con otras organizaciones que se ocupan de aspectos ambientales a los que contribuye la aviación mundial, para asegurar que se comprenda con precisión el carácter singular inherente a la aviación, sus capacidades y limitaciones, el papel que juega en la economía mundial y el liderazgo de la OACI a este respecto.
- Obtener la información científica necesaria, en cooperación con Estados, organizaciones internacionales y órganos científicos para que la OACI pueda fundamentar su labor en el campo de la protección del medio ambiente y la aviación.
- Alentar las investigaciones sobre el impacto de la aviación en el medio ambiente en campos científicos concretos en los que el conocimiento es aún limitado y existe un alto grado de incertidumbre, tal como el impacto de la aviación en las nubes cirrus.
- Participar en las actividades del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) y, en especial, en su labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático proporcionando información y datos pertinentes relacionados con la aviación, según sea necesario.
- Proporcionar información actualizada sobre las actividades de la OACI y datos pertinentes relacionados con la aviación a los principales foros de las Naciones Unidas y, en particular, a las reuniones relacionadas con el proceso de la CMNUCC.
- Elaborar indicadores pertinentes relativos a la aviación y al medio ambiente que puedan utilizarse en otros foros de las Naciones Unidas.
- Facilitar el diálogo en la comunidad de la aviación sobre medidas para abordar el impacto de la aviación en el cambio climático.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Función activa y de facilitación en las reuniones relacionadas con el proceso gestionado por la CMNUCC.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión, producción, suministro y difusión de información e informes sobre el impacto de la aviación en el medio ambiente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de metodologías y herramientas para evaluar el impacto de la aviación en el medio ambiente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultas e intercambio de puntos de vista con la comunidad de la aviación.</li> <li>•</li> </ul>

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las contribuciones requeridas por la OACI se finalizan y aprueban a más tardar dos semanas antes de las reuniones.</li> <li>• Los resultados de las reuniones y el análisis de las repercusiones para la OACI se prepararán y comunicarán en un plazo de dos semanas después de que se han comunicado oficialmente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalización de los informes para información y uso de la OACI en mayo y noviembre de 2008, 2009 y 2010.</li> <li>• Programación de los informes y evaluaciones IPCC en concordancia con el proceso IPCC y en un plazo de 30 días a partir de la publicación oficial por el IPCC.</li> <li>• Elaboración de directrices para la notificación de las emisiones de la aviación para marzo de 2010.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marco para las interdependencias iniciadas para junio de 2010.</li> <li>• Información sobre consumo de combustible para el 1 de septiembre de 2010.</li> <li>• Tendencias sobre ruido y emisiones abarcando un período de tres años para el 1 de diciembre de 2010.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información actualizada compartida en la Web.</li> <li>• Colocación en la Web de los textos pertinentes dentro de las dos semanas a partir de la producción final.</li> </ul>

RECURSOS (miles de CAD)	Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
	Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010					
2008	583	0			583
2009	584	0			584
2010	616	0			616

## **Objetivo estratégico D: Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación**

### **Resultado D.1 Servicios operacionales en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance**

#### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial representa la visión de la OACI de un sistema de navegación aérea integrado, armonizado e interfuncional a escala mundial hasta 2025 y posteriormente. El programa de trabajo técnico apoya la transición al concepto operacional de modo centrado mediante procesos de planificación coordinados, que operan a niveles local, regional y mundial.
- Los principales desafíos se relacionan con la rápida evolución de la aviación y la sobrecarga que esto supone para el proceso de planificación. Por consiguiente, el marco de planificación debe ser flexible y tener en cuenta en el horizonte de planificación a largo plazo, una tecnología en constante evolución.
- Aunque la OACI juega un papel de liderazgo y facilitación en la comunidad de la aviación, el logro de avances en la aviación civil internacional depende, en última instancia, de los Estados, el sector aeronáutico y las partes interesadas. Teniendo presente ese objetivo, la Undécima Conferencia de Navegación aérea ratificó las áreas clave de rendimiento (KPA) que se desprenden del concepto operacional ATM mundial, y se están empleando como base para todas las actividades relacionadas con la eficacia dentro de la comunidad de la aviación para medir el progreso colectivo de los aspectos ajenos a la influencia directa de la OACI. Estas KPA, relacionadas con la eficiencia, se utilizarán para medir las siguientes dimensiones del sistema de navegación aérea: acceso; capacidad; eficiencia; flexibilidad; interfuncionalidad mundial y rentabilidad.
- Es probable que como consecuencia de las restricciones presupuestarias la industria asuma la función de liderazgo en la elaboración de especificaciones y textos de orientación para permitir la optimización de las redes de rutas ATS.

#### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Coordinar el programa de trabajo técnico que facilita la transición uniforme al sistema de navegación aérea contemplado en el concepto.
- Facilitar la integración de los programas de trabajo a escala mundial y regional mediante un Programa integrado de navegación aérea.
- Mantener y actualizar el Plan mundial de navegación aérea y los Planes regionales de navegación aérea (ANP) como marco de planificación para lograr los beneficios a corto y mediano plazos.
- Prestar asistencia técnica para la implantación de las mejoras previstas.
- Mantener y actualizar las disposiciones mundiales para apoyar la uniformidad e interfuncionalidad.
- Crear y mantener una serie de herramientas de planificación interactivas para ayudar en el proceso analítico.
- Recopilar y analizar datos y basándose en ello, elaborar normas, métodos recomendados, textos de orientación y planes regionales para apoyar la implantación de los componentes del concepto: organización y gestión del espacio aéreo; equilibrio entre demanda y capacidad; Diseño de aeródromos y operaciones; sincronización del tránsito; gestión de conflictos; operaciones de los usuarios del espacio aéreo.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

<ul style="list-style-type: none"> <li>Navegación basada en la performance.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Acuerdos civiles/militares para aumentar el espacio aéreo disponible para uso de la aviación civil.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Procesos de toma de decisiones en colaboración.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>SARPS y textos de orientación sobre diseño de aeródromos y helipuertos y facilitación de la implantación a nivel regional.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedimientos y tecnología para facilitar las operaciones todo tiempo en los aeródromos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacidad de recopilación y análisis de datos mundiales que abarquen áreas clave en apoyo de la planificación relativa al Objetivo estratégico Eficiencia.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Procesos para equilibrar demanda y capacidad a nivel regional.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Disposiciones de la OACI para permitir procesos de a bordo para la separación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>WAFS.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Información MET para ATM.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mensajes OPMET.</li> </ul>

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de SARPS y PANS de la OACI y elaboración de textos de orientación relativos a la navegación basada en la performance, en 2008 más tardar.</li> <li>Concertación de acuerdos regionales de navegación aérea o establecimiento oportuno de programas de trabajo conexos en el ANIP y actualización de los ANP regionales.</li> <li>Celebración de siete seminarios regionales sobre navegación basada en la performance para 2009.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Finalización de textos de orientación sobre cooperación civil/militar para 2009.</li> <li>Preparación de acuerdos modelo civil/militar para 2008.</li> <li>Celebración de seminarios regionales sobre cooperación civil/militar.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboración de textos de orientación relativos a la toma de decisiones en colaboración para 2010.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de SARPS de la OACI y disponibilidad de textos de orientación teniendo en cuenta los aviones de grandes dimensiones y los helicópteros y aviones modernos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Seminarios regionales sobre operaciones todo tiempo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidad de datos pertinentes en la base de datos y preparación de pronósticos previstos dentro de los plazos convenidos.</li> <li>Suministro de instrumentos de análisis de densidad del tránsito en horas de mayor intensidad y capacidad del espacio aéreo.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de los SARPS y PANS de la OACI y elaboración de textos de orientación sobre gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) para 2010.</li> <li>Realización de seminarios regionales que se soliciten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de SARPS y PANS de la OACI y disponibilidad de textos de orientación sobre procesos de a bordo para la separación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de SARPS y PANS de la OACI y elaboración de textos de orientación sobre el WAFS.</li> <li>Celebración de seminarios regionales y acuerdos regionales de navegación aérea relativos al WAFS en los ANP regionales.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de los SARPS y PANS de la OACI y elaboración de textos de orientación sobre suministro de servicios MET para ATM.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopción/aprobación de los SARPS y PANS de la OACI y elaboración de textos de orientación sobre OPMET.</li> <li>Celebración de seminarios regionales sobre OPMET.</li> </ul>

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	3 158	0		3 158	
	2009	3 150	0		3 150	
	2010	3 292	0		3 292	

**Resultado D.2 Tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Se obtendrán mayores ventajas en materia de interfuncionalidad y continuidad cuando la tecnología, infraestructura y procedimientos se planifiquen y acuerden a nivel de todo el sistema, de preferencia a escala mundial y basándose en un marco de planificación global en apoyo al concepto operacional. La aplicación de las tecnologías disponibles mejorará la performance del sistema operacional sin comprometer la seguridad operacional.
- Aunque la tecnología actual puede mitigar algunas carencias de infraestructura, el desafío consiste en identificar lo antes posible las áreas que requieren nuevas tecnologías e infraestructuras y los plazos para su implantación en los espacios aéreos e infraestructuras de aeródromos que han alcanzado o están a punto de alcanzar su máximo nivel operacional. En algunos casos, será necesario elaborar o finalizar SARPS y procedimientos. Será necesario evaluar la introducción de nuevas tecnologías manteniendo la equidad en cuanto a la rentabilidad, tanto para el usuario como para el proveedor.
- El espectro de radiofrecuencias es un recurso finito empleado continuamente para servicios no aeronáuticos. Es necesario validar y sostener un plan de atribución y utilización del espectro de radiofrecuencias.
- Es probable que como consecuencia de las restricciones presupuestarias aumente el riesgo de proliferación de procedimientos y requisitos de equipos de aeronave no uniformes; afecte las actividades relacionadas con la protección del espectro electromagnético para uso aeronáutico; y afecte el liderazgo de la OACI con respecto a la transición de información aeronáutica con garantía de calidad en un entorno digital dinámico. Asimismo, se pone en riesgo la capacidad de la OACI de cumplir con sus obligaciones de apoyar el manual conjunto OACI/OMI para la armonización y coordinación y mejora de la capacidad de los Estados de proporcionar servicios de búsqueda y salvamento.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Armonizar los requisitos de infraestructura para apoyar la transición hacia un sistema de navegación aérea basado en la performance y concentrar los programas de trabajo en los siguientes componentes de infraestructura clave: gestión del suministro de servicios ATM; comunicaciones; información meteorológica; navegación; toma de conciencia de la situación y gestión de la información aeronáutica.
- Identificar y resolver carencias en la necesidad de disponer de disposiciones armonizadas y textos de orientación relativos a los componentes de infraestructura clave.
- Prestar asistencia para la implantación de mejoras mundiales y regionales previstas en los componentes de infraestructura.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

- Tecnologías e infraestructuras en funcionamiento para apoyar el concepto operacional aprovechando las capacidades de las aeronaves.
  - Infraestructura regional armonizada y alineada para apoyar la transición a un sistema de navegación aérea (ANS) basado en la performance.
- 
- Espectro adecuado para apoyar las capacidades operacionales existentes y previstas.

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

- Porcentaje de adopción/aprobación de los SARPS de la OACI y textos de orientación sobre requisitos técnicos en apoyo de los componentes de infraestructura clave identificados en el análisis de carencias. Objetivo: 100% para 2009.
  - Porcentaje de acuerdos regionales de navegación aérea concertados o programas de trabajo ANIP establecidos para apoyar la transición a un ANS basado en la performance. Objetivo: 100% para 2009.
  - Porcentaje de programas de trabajo ANIP finalizados para apoyar la transición a un ANS basado en la performance. Objetivo: 100% para 2009.
- 
- Se mantiene todo el espectro atribuido actualmente para fines aeronáuticos tras la celebración de las Conferencias mundiales de radiocomunicaciones de la UIT de 2007 y 2010 (CMR-07/10).

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	2 079	0			2 079
	2009	2 069	0			2 069
	2010	2 217	0			2 217

**Resultado D.3 Marco de implantación para apoyar la transición al concepto operacional**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Conforme al Plan mundial de navegación aérea, la planificación se centra en determinados objetivos de rendimiento, apoyados por un conjunto de “Iniciativas del Plan Mundial”. Estas iniciativas son opciones de mejoras ATM que apoyan el proceso de planificación regional. Los Estados y regiones escogen iniciativas que responden a los objetivos de rendimiento. Un conjunto de instrumentos interactivos de planificación ayudan en el proceso analítico. La documentación de apoyo y los mecanismos de planificación de la OACI incluyen el documento de los requisitos del sistema ATM, dirigido a los órganos y grupos de expertos encargados de elaborar normas; orientación relativa a la transición al sistema basado en la performance y el Programa integrado de navegación aérea (ANIP) que apoya el Plan de actividades facilitando la integración del Plan mundial con los planes regionales y los programas de trabajo.
- Los principales desafíos se relacionan con el hecho de que ya se han establecido SARPS, PANS y textos de orientación que tratan sobre la uniformidad e interfuncionalidad mundiales y para apoyar la introducción de nuevas tecnologías que podrían aliviar muchos de los problemas de capacidad y eficiencia que existen actualmente. Sin embargo, numerosos sistemas han evolucionado hasta alcanzar niveles que se ajustan a sus necesidades particulares; sin embargo, en la actualidad es difícil satisfacer las expectativas de los usuarios en cuanto a eficiencia, armonización e interfuncionalidad a escala mundial. Por consiguiente, el cambio debería estar impulsado por las expectativas de los usuarios de la ATM dentro de un marco de casos de estudio de seguridad operacional, análisis de rentabilidad y análisis de costos/beneficios.
- Las restricciones presupuestarias afectarán el liderazgo y la dirección técnica a los grupos regionales de planificación, lo cual podría resultar en una infraestructura regional sin cohesión.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Elaborar y mantener el Plan mundial de navegación aérea y los Planes regionales de navegación aérea (ANP).
- Preparar un conjunto de instrumentos interactivos de planificación en línea y procesos de planificación para ayudar a las iniciativas de planificación regionales y mundiales.
- Elaborar y mantener un programa integrado de navegación aérea que armonice los recursos y las prioridades basándose en lo que se necesita.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Actualización del Plan mundial de navegación aérea (ANP); los ANP regionales; procedimientos suplementarios regionales; y el Programa integrado de navegación aérea (ANIP).
- Base de datos ANP integrada con bases de datos similares de Eurocontrol.
- Conjunto de instrumentos interactivos de planificación mundial actualizados.
- Talleres para los especialistas regionales de la OACI sobre la utilización de los instrumentos de planificación.
- Análisis de rentabilidad y análisis económicos para apoyar a los Estados en la implantación mencionada.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Aceptación/Aprobación por el Consejo de las Enmiendas al: Plan mundial, los ANP regionales y los procedimientos suplementarios regionales.
- Carta de acuerdo firmado con Eurocontrol.
- Informe presentado anualmente a la Comisión de Aeronavegación.
- Número de talleres realizados y grado de satisfacción.
- Apoyo proporcionado respecto a baja prioridad.

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	13 163	189			13 352
	2009	14 217	81			14 298
	2010	13 926	24			13 950

## **Resultado D.4 Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia en la gestión de infraestructuras**

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Las tendencias actuales que se observan en el sector del transporte aéreo y la evolución del marco de reglamentación, con la mundialización, liberalización y acuerdos regionales de servicios aéreos, exige cada vez más que la OACI ejerza su función de líder para apoyar a los Estados en el proceso de liberalización del transporte aéreo. En particular, se necesita crear más conciencia entre los Estados y el sector aeronáutico sobre la relación entre la liberalización y la seguridad operacional y las responsabilidades en materia de seguridad de la aviación. Al mismo tiempo, el creciente interés y participación de otros órganos internacionales en el sector del transporte aéreo, tal como la Organización Mundial del Comercio (OMC), puede desafiar la función de líder de la OACI.
- Con la comercialización y privatización de aeropuertos y servicios de navegación aérea existe el riesgo de que no se tenga suficiente conocimiento de las políticas y textos de orientación de la OACI en el campo económico, lo cual podría resultar en la adopción de enfoques divergentes con respecto a los derechos e impuestos que se imputan a los usuarios, obstaculizando el cumplimiento por parte de algunos Estados de las obligaciones que les impone el Convenio de Chicago.
- La mayor eficiencia y eficacia en función de los costos que ha logrado la industria de las líneas aéreas y la presión que ésta ejerce para que los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) efectúen mejoras similares en el marco del Artículo 44 del Convenio exigirá que la OACI continúe elaborando y proporcionando orientación a los Estados sobre aspectos clave asociados con la gestión eficiente de infraestructuras.
- La implantación del futuro concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) exigirá una política uniforme sobre derechos de rutas.
- Las restricciones presupuestarias afectarán la realización de seminarios teóricos y prácticos y cursos de instrucción. Asimismo, se reducirá considerablemente la producción de textos relacionados con la liberalización.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Seguir la evolución de las cuestiones clave relacionadas con la reglamentación económica del transporte aéreo que tienen repercusiones en el desarrollo eficiente y ordenado de la aviación civil internacional.
- Mejorar y promover las políticas de la OACI sobre derechos a los usuarios y los textos de orientación conexos sobre los aspectos económicos, basándose en las experiencias del proceso de comercialización y privatización de aeropuertos y ANSP.
- Supervisar el cumplimiento de los Artículos 15 y 24 del Convenio de Chicago y la aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos a los usuarios e impuestos al transporte aéreo internacional.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Informes generales y textos de orientación sobre temas relacionados con cuestiones clave de reglamentación, incluyendo los aspectos de seguridad operacional/protección de la aviación, propiedad y control, reglas de competencia, negociaciones en bloque, protección de los intereses del consumidor, etc.
- Informes sobre las tendencias y evolución del sector aeronáutico y de la reglamentación.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Un informe sobre cuestiones clave de reglamentación en el cuarto trimestre de 2008, 2009 y 2010.
- Informe sobre el avance en relación con las tendencias y evolución del sector aeronáutico y de la reglamentación en el primer trimestre de 2008, 2009 y 2010.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Basándose en las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia económica en septiembre de 2008, Políticas económicas y textos de orientación revisados para aeropuertos y ANSP, incluida la reglamentación económica, gestión basada en la eficacia, cooperación entre proveedores y usuarios y protección del medio ambiente.
- Bases de datos al día respecto al cumplimiento por los Estados de las políticas de la OACI sobre derechos e impuestos.
- Orientación y apoyo limitado a los Estados y PIRG en relación con cuestiones económicas de transporte aéreo.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Presentación al Consejo de las orientaciones sobre políticas en el Doc 9082 para diciembre de 2008, y elaboración de textos de orientación revisados en los manuales, Doc 9562 y Doc 9161, para diciembre de 2010.
- Base de datos sobre derechos actualizada para diciembre de 2008 y base de datos sobre impuestos para diciembre de 2010.
- Completar las respuestas a las solicitudes de los Estados en un 70% en el plazo de 30 días y en un 100% en el plazo de 120 días.

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	2 050	1		2 051
	2009	1 918	1		1 919
	2010	1 844	1		1 845

**Objetivo estratégico E: Continuidad — Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación**

**Resultado**                      **Prevención y reducción al mínimo de los trastornos de las operaciones de la aviación**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Resolución de desacuerdos que obstaculizan la navegación aérea.
- Mitigación de las repercusiones de sucesos naturales o humanos que puedan perturbar las operaciones de la aviación internacional.
- Prevención de la propagación de graves enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo, en cooperación con otras organizaciones internacionales.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Promover y facilitar la ejecución de planes regionales de navegación aérea armonizados.
- Elaborar un catálogo de posibles sucesos naturales y humanos que, como consecuencia, puedan perturbar la navegación aérea.
- Apoyar a los PIRG en el establecimiento de planes regionales de contingencia en coordinación con los Estados.
- Ayudar a los Estados a estructurar un modelo de plan nacional de contingencia y alentar a los Estados a utilizarlo al formular sus propios planes de contingencia.
- Optimizar el suministro de información meteorológica pertinente.
- Identificar, con la asistencia de otras organizaciones internacionales, las enfermedades transmisibles graves con potencial de propagación por medio del transporte aéreo.
- Intercambiar información con los Estados y otras organizaciones internacionales sobre el tema de estas enfermedades y elaborar directrices para ayudar a los Estados en la planificación de los preparativos.
- Supervisar el progreso de los Estados en la implantación de medidas para ayudar a prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Armonización de los Planes regionales de navegación aérea.
- Modelo de un Plan nacional de contingencia.
- Textos de orientación sobre prevención de la propagación de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- 100% de desacuerdos regionales de navegación aérea resueltos para diciembre de 2010.
- 80% de los Estados habrán elaborado planes nacionales de contingencia para diciembre de 2010.
- 100% de los Estados habrán elaborado planes nacionales de contingencia para diciembre de 2012.
- Porcentaje de finalización del plan para elaborar textos de orientación. Objetivo: 100% para 2009.

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	1 919	32		1 951
	2009	2 100	14		2 114
	2010	2 042	4		2 046

**Objetivo estratégico F: Imperio de la ley – Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional**

**Resultado: Preparación y promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, funciones de depositario y solución de controversias en relación con éstos, registro de acuerdos aeronáuticos y preparación de legislaciones modelo**

**CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- El medio al que recurre la OACI para promover una amplia gama de instrumentos de derecho aeronáutico internacional e influir en la legislación y reglamentación nacionales relativas a la aviación civil repercute en el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y en la eficacia de los sistemas de transporte aéreo.
- La creciente complejidad de las relaciones internacionales entre los Estados y entre los Estados y las organizaciones intergubernamentales, la nueva evolución en sus relaciones con el sector privado y la creciente tendencia hacia la liberalización económica y la privatización de las actividades relacionadas con las responsabilidades que incumben a los Estados en virtud de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional ejercen presión adicional en la Organización.
- Las restricciones presupuestarias con respecto a la reducción de las reuniones jurídicas podrían resultar en que el Programa general del Comité Jurídico no se ejecute de modo oportuno.

**ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Maximizar el impacto positivo de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y las leyes y reglamentos nacionales en el desarrollo de la aviación civil y de los sistemas de transporte aéreo mediante la elaboración y actualización de instrumentos de derecho aeronáutico internacional teniendo en cuenta las necesidades en evolución de la comunidad de la aviación civil internacional. Alentar la ratificación, por los Estados, de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
- Facilitar el suministro de información actualizada a los Estados y a las partes interesadas del sector privado sobre el registro de acuerdos aeronáuticos y los arreglos de depositario relacionados con los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.
- Facilitar la solución de controversias de aviación civil y minimizar el potencial de desacuerdos entre Estados en relación con cuestiones de aviación civil.
- Promover la armonización de leyes y reglamentos nacionales proporcionando orientación.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"><li>• Preparación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, conforme a las constataciones y deliberaciones del Comité Jurídico y otros órganos participantes de la OACI, y facilitación de su adopción.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Datos sobre el registro de acuerdos aeronáuticos y arreglos de depositario en relación con los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Prevención o mediación de controversias de aviación civil entre Estados.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Reglamentos y leyes nacionales de aviación civil armonizadas mediante facilitación.</li></ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"><li>• Instrumentos de derecho internacional elaborados de conformidad con el programa de trabajo jurídico de la Organización.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Datos compilados y difundidos en el plazo de cuatro meses después de haberlos recibido.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 80% de las controversias de aviación civil presentadas a la OACI durante el trienio se resolvieron satisfactoriamente.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 80% de solicitudes de orientación jurídica atendidas.</li></ul>

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	607	0		607	
	2009	658	0		658	
	2010	790	0		790	

**APOYO AL PROGRAMA**

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

## ***Secretaría de la Asamblea y del Consejo; Idiomas y publicaciones***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Planificar, supervisar y coordinar las actividades de apoyo a las sesiones del Consejo, que suponen la preparación de decisiones, actas y notificaciones de las decisiones; proveer transcripciones literales de estas sesiones; y preparar otros documentos e informes del Consejo.
- Proporcionar servicios de idiomas adecuados relacionados con traducción, interpretación, publicaciones, dentro de restricciones presupuestarias.
- Asegurar la distribución oportuna de las notas de estudio para los órganos rectores y sesiones basándose en el principio de distribución simultánea en los seis idiomas de la OACI.
- Aumentar el uso de los idiomas árabe y chino dentro de los recursos consignados.
- Aumentar el porcentaje de contratación externa para traducciones sin arriesgar la calidad y oportunidad. Aunque todos los contratistas externos serán sometidos a examen para fines de calidad, debido a los limitados recursos internos, la documentación traducida externamente será publicada tal como se reciba (no será posible efectuar ninguna revisión interna o edición de la misma).
- Debido a restricciones presupuestarias se reducirá la capacidad de traducción interna en un 50%. Se tendrá que exigir el estricto cumplimiento respecto al número de páginas de las notas de estudio.
- Los órganos rectores pueden poner un orden de prioridades en sus respectivos programas de trabajo y reducir en un tercio sus necesidades anuales respecto a interpretación y traducción. Únicamente en ese caso, con el reducido nivel de los recursos lingüísticos internos se podrán prestar a los órganos rectores servicios de un nivel de calidad, oportunidad y confidencialidad como el actual.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Realizar las actividades de modo transparente y comunicar con eficacia, tanto externa como internamente.
- Cumplir con los nuevos plazos introducidos en el Reglamento interno del Consejo (edición revisada de 2006).
- Aumentar la utilización de la tecnología de la información y las comunicaciones integrándola en los procesos de trabajo lo más pronto posible.
- Difundir información relativa a las políticas y actividades del Consejo y la Asamblea manteniendo un registro de los debates, de las decisiones y de las Resoluciones adoptadas; supervisar su aplicación estableciendo enlace entre el Consejo y las oficinas apropiadas de la Secretaría.
- Mejorar la eficiencia, la productividad y el nivel de calidad sin aumentar los costos ni los recursos humanos, entre otras cosas, mediante la aplicación de nueva tecnologías.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Publicación de decisiones, actas y notificaciones de las decisiones relacionadas con el Consejo.
- Preparación de transcripciones literales de las sesiones del Consejo y de los otros órganos, según se solicite.
- Preparación de otros documentos e informes.
- Notas de estudio de los órganos rectores, las reuniones y publicaciones para la venta en los seis idiomas de la Organización.
- Interpretación hacia y desde los seis idiomas de la Organización para los órganos rectores y otras reuniones.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Completar las transcripciones dentro del plazo establecido.
- Presentar los documentos e informes para la fecha solicitada.
- Completar todos los documentos dentro de los plazos establecidos.
- Proporcionar a las sesiones de los órganos rectores y a las reuniones servicios de traducción e interpretación de alta calidad.

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	13 257	0		13 257	
	2009	13 171	0		13 171	
	2010	13 979	0		13 979	

## Relaciones exteriores

### CUESTIONES Y DESAFÍOS

- En el Plan de actividades de la OACI se destaca que la capacidad de la Organización de realizar su labor con eficacia reside, en parte, en ser reconocida y aceptada como la autoridad mundial en asuntos normativos.
- Aumento de las solicitudes de información y servicios de una gama cada vez más amplia de fuentes externas e internas, a menudo dentro de plazos reducidos.
- Los limitados recursos humanos exigen que el personal mejore y perfeccione sus métodos de trabajo, especialmente mediante la utilización de tecnología de la información y otros medios eficaces en función de los costos, a fin de atender eficientemente el número cada vez mayor de solicitudes y promover la Organización.
- Debido a las limitaciones presupuestarias los cursos de familiarización se verán afectados.

### ENFOQUES ESTRATÉGICOS

- Promover entre todas las partes interesadas el conocimiento y la comprensión de los seis objetivos estratégicos de la Organización, sus iniciativas, programas y actividades.
- Mantener contacto con fuentes de información internas y externas a la Organización a fin de asegurar el acceso a información pertinente y actualizada e incluso mantener información relativa a los contactos en las administraciones nacionales de aviación civil.
- Mantener estrecha coordinación y cooperación con el sistema de las Naciones Unidas a fin de evitar la duplicación de actividades y programas dentro del sistema y asegurar su coherencia velando al mismo tiempo porque las políticas, conocimientos e intereses de la OACI se tengan debidamente en cuenta por los órganos apropiados.
- Identificar y explotar canales de comunicación nuevos, innovadores y que permitan reducir costos.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

- Conocimiento de los programas, actividades y cuestiones pertinentes de la OACI por todo el público destinatario.
- Iniciación de una Estrategia de información al público.

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

- Número de solicitudes de participación/opinión de la OACI en diversos foros y reuniones internacionales.
- Número de solicitudes de información o de visitas recibidas de grupos externos, incluidos los medios de difusión.
- Porcentaje de implantación de la Estrategia de información al público con respecto al plan. Objetivo: finalización para 2009.

### RECURSOS (miles de CAD)

	Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
	Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010				
2008	829	0		829
2009	830	0		830
2010	892	0		892

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

## ***Gestión ejecutiva (Despacho del Secretario General)***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Relación entre la solicitud de aumentar el presupuesto para alcanzar los resultados fijados en el Plan de actividades y la necesidad de limitar el crecimiento del presupuesto.
- En la Cumbre mundial de 2005, los dirigentes se comprometieron a fortalecer las Naciones Unidas mediante una serie de reformas de la gestión. Los Estados miembros se comprometieron a apoyar lo siguiente:
  - Dirección
  - Personal
  - Rendición de cuentas
  - Tecnologías de la información y las comunicaciones
  - Gestión y presupuestos basados en los resultados (RBM y RBB)
  - Mayor transparencia y ética
  - Supervisión, evaluación y vigilancia más rigurosa
  - Centrarse en la prestación de servicios básicos
- Apoyo adecuado a los Objetivos estratégicos a pesar de las restricciones presupuestarias.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Proporcionar apoyo y asesoramiento al Consejo durante sus deliberaciones del presupuesto.
- Promover e implantar las iniciativas de la Reforma de gestión de las Naciones Unidas en la OACI.
- 

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Financiamiento sostenible para el trienio presupuestario.
- Implantación de las reformas de gestión de las Naciones Unidas en la OACI.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- El presupuesto para el trienio 2008-2010 concuerda con el Plan de actividades.
- La OACI es considerada dentro de las Naciones Unidas como el empleador de preferencia.
- Los administradores rinden cuentas con respecto al logro de los resultados previstos en este presupuesto.
- Aumentar la inteligencia empresarial en la OACI.
- Implantación de la gestión y elaboración de presupuestos basados en resultados (RBM y RBB).
- Implantación de informes transparentes sobre el rendimiento en todos los programas, las actividades de apoyo y la administración.
- Suministro de servicios de traducción e imprenta eficaces en función de los costos que redunde en economías de costos administrativos.

### **RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	294	0		294
	2009	303	0		303
	2010	313	0		313

## Gestión presupuestaria y financiera

### CUESTIONES Y DESAFÍOS

- Implantación de sólidos controles internos para promover la rendición de cuentas y minimizar el riesgo de fraudes. Los controles deben equilibrarse para conceder a los administradores la flexibilidad que requieren para enfrentar circunstancias imprevistas que puedan afectar su capacidad de alcanzar los resultados previstos.
- La formulación de presupuestos en la OACI se encuentra en proceso de transición de un presupuesto basado en los insumos a un presupuesto basado en los resultados a fin de vincular más claramente los requisitos financieros de la Organización con resultados concretos. Se necesita una mejor protección frente a las fluctuaciones del tipo de cambio en las consignaciones presupuestarias.
- La transición de la Organización a nuevas normas de contabilidad (IPSAS) tendrá repercusiones no sólo en la forma en que se anotan las cuentas por cobrar y los gastos sino también en la forma en que se presenta y prepara el presupuesto.
- Se necesita con carácter urgente un sistema PRE que apoye todos estos requisitos.
- Riesgos vinculados con las fluctuaciones en el tipo de cambio, aún después de haber pasado a una contabilidad en dólares canadienses.

### ENFOQUES ESTRATÉGICOS

- Desarrollo e implantación de un sistema PRE que sustituya los sistemas existentes.
- Asegurar el cumplimiento de las normas de contabilidad IPSAS.
- Actualizar los criterios y reglamentos pertinentes para apoyar operaciones financieras eficientes y eficaces y un sólido marco para la rendición de cuentas para todas las fuentes de fondos y en todos los niveles de la Organización.
- Minimizar el riesgo financiero para la Organización proporcionando un procedimiento de información financiera exacta y oportuna.
- Cambio de un presupuesto expresado en dólares estadounidenses a un presupuesto expresado en dólares canadienses.

### RESULTADOS PREVISTOS

• Implantación de módulos del PRE.
• Implantación de IPSAS.
• Estados financieros auditados.
• Implantación de una gestión de gastos.
• Formulación de reglamentos y criterios.
• Nómina.
• Inversión de los fondos de la Organización dentro de un marco de liquidez aceptable para mantener el efectivo requerido y maximizar el potencial de inversiones. Fondos de inversión colocados con una firma de inversiones externa.
• Mejor protección frente a las fluctuaciones en el tipo de cambio.

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

• Porcentaje de implantación de los módulos financieros clave (AP/AR/GL). Objetivo: 100% para fin de 2008.
• Cumplimiento cabal de las IPSAS para diciembre de 2008.
• Dictámenes sin salvedades de los Auditores externos, cada año.
• Los gastos del presupuesto se ajustan al Reglamento financiero y a las consignaciones aprobadas.
• Completar la revisión de reglamentos y criterios. Objetivo: 100% para enero de 2010 para apoyar las funciones nuevas y racionalizadas en un contexto PRE conforme a las IPSAS.
• 5% de reducción en los errores de nómina en comparación con el trienio precedente.
• Los ingresos de inversiones se comparan con el promedio decenal de dividendos de los bonos del Banco de Canadá.
• Presupuesto en dólares canadienses.

- Distribución de informes financieros a los administradores.

- Publicación de los informes financieros mensuales el quinto día de cada mes, a más tardar. (No se permitirán informes adaptados a requisitos específicos ni *ad hoc* debido a restricciones de personal y de recursos.)

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	2 906	10		2 916
	2009	2 790	3		2 793
	2010	2 891	1		2 892

## ***Desarrollo de recursos humanos***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Determinar las competencias y pericias del personal necesarias para el siguiente trienio.
- Aumentar las oportunidades de desarrollo profesional del personal.
- Mejorar la eficiencia de los procedimientos de trabajo y el suministro de información en la HRB.
- En armonía con las reformas de gestión de recursos humanos de las Naciones Unidas, proseguir con la simplificación y armonización de los enfoques para la gestión de los recursos humanos incluyendo las reformas propuestas al sistema de pago y beneficios.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Mejora en la capacidad, procesos y sistemas de gestión de personal para atender las necesidades actuales y futuras en materia de recursos humanos de la Organización, armonizando las estrategias de contratación, gestión de la actuación profesional, desarrollo del personal y planificación de la sucesión.
- Automatización de las funciones de recursos humanos mediante el desarrollo e implantación de un nuevo sistema integrado de gestión de recursos humanos como parte de la planificación de recursos empresariales (PRE).
- Examen general de los procesos y criterios institucionales para proporcionar asesoramiento y apoyo de gestión para las funciones de recursos humanos en todos los niveles de la OACI, prestando atención a su capacidad de alcanzar las metas y prioridades de la Organización así como de satisfacer las necesidades del personal.
- Prestación de asesoramiento estratégico sobre gestión de recursos humanos al Secretario General, a la gestión superior, al Grupo de trabajo sobre recursos humanos y al Consejo para asegurar la contribución eficaz del personal al Plan de actividades de la OACI y la formulación y elaboración de políticas.
- Las restricciones presupuestarias afectarán: la calidad y puntualidad de los servicios; el desarrollo e implantación de nuevas iniciativas; el apoyo a los administradores en cuestiones de recursos humanos; y la capacidad de la HRB de adelantar las medidas estratégicas requeridas por los órganos rectores de la OACI.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Elaboración e implantación de los componentes seleccionados de un marco integrado de competencias.
  - Implantación de un marco integrado de competencias.
  - Contratación basada en la competencia y estrategia de planificación de la sucesión. Contratación oportuna de la combinación apropiada de personal de las categorías profesional y superior con la pericia y competencias necesarias, teniendo en cuenta la Representación geográfica equitativa (RGE) y la distribución por género y edad.
- Mejoras en el sistema de gestión de la información relativa a HR.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Porcentaje de las actividades finalizadas para la elaboración/implantación del marco de competencia para la contratación, gestión de la actuación profesional y desarrollo del personal para 2010.
- Identificación de futuras competencias y pericias durante el trienio 2008-2010 para su implantación en el trienio 2011-2013.
- Porcentaje de puestos sujetos a RGE llenados cada año por candidatos externos contratados de Estados no representados o representados por debajo del nivel deseable (el objetivo es 50%).
- Porcentaje de representación de mujeres en los puestos de las categorías profesional y superior.
- Implantación del módulo de gestión integrada de RH. Objetivo: 100% para 2010.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Implantación del sistema de perfeccionamiento de la actuación profesional y las competencias (PACE) y de la estrategia para el desarrollo profesional del personal en toda la organización.
- Suministro de servicios de HR de alta calidad en la Sede y en las Oficinas regionales.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Aumento del índice de implantación del sistema PACE para alcanzar más del 80%, más del 90% y casi el 100% para el 31 de diciembre de 2008, 2009 y 2010, respectivamente.
- Finalización de la evaluación de las necesidades de aprendizaje e instrucción de la Organización y establecimiento de un programa de instrucción para el trienio.
- Finalización de los planes de acción de aprendizaje y desarrollo de grupos (ocupacionales) en respuesta a las necesidades identificadas en los informes PACE anuales.
- Realización de una encuesta sobre el grado de satisfacción de los empleados realizada para el 30 de junio de 2010.

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	4 199	5		4 204
	2009	4 022	3		4 025
	2010	4 426	1		4 427

## ***Tecnología de la información***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Se plantean desafíos en el establecimiento y mantenimiento de la infraestructura física requerida y otros cambios de la cultura institucional que se necesitarán para iniciar de forma eficaz el proceso para colaboración, intercambio de conocimientos y consolidación.
- Los desafíos incluyen: resolver las desigualdades en el área de sistemas de información de la Organización; crear un entorno uniforme de conocimientos con normas comunes para el intercambio de información; facilitar y capacitar a comunidades de práctica para que puedan crear, compartir y aplicar conocimientos de modo eficiente y eficaz; y para mejorar el propio sistema de la Organización para el suministro de información necesaria para una gestión y administración eficaz y eficiente de sus programas, incluidas las Oficinas regionales.
- En el contexto anterior, las cuestiones de seguridad (protección) y garantía (fiabilidad y estabilidad) de las redes e infraestructura conexas revisten suma importancia.
- Las reducciones en IT previstas afectarán la misión de la OACI, a menos que se haga una gestión apropiada de los recursos IT para mitigar el riesgo. No se implantará el sistema de gestión de registros electrónicos (ERMS).

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Formulación de criterios, estrategias y normas para asegurar la validación de los datos e información captada, generada y compartida y asegurar su alta calidad y fácil acceso.
- Establecer un mecanismo de gobernanza a nivel de toda la Organización para guiar y supervisar los planes estratégicos para la tecnología de la información y de las comunicaciones (ICT), con un desarrollo por etapas y sistemas de entrega.
- Desarrollo y apoyo a la consolidación de todos los sistemas de la OACI dentro de ICT.
- Suministro de apoyo eficaz para asegurar una infraestructura eficiente y un entorno de colaboración, incluyendo sistemas de comunicaciones, aplicaciones, capacitación de usuarios y seguridad de las computadoras.
- Promoción de la innovación en entornos de trabajo colaborativo para integrar aún más los sistemas de aprendizaje, los procedimientos de trabajo y la tecnología de la información.
- Transformar las aplicaciones existentes a plataformas modernas de manera segura, protegida, rápida y rentable con la aplicación de soluciones PRE y otras oportunidades de aplicar las mejores prácticas posibles.
- Para mitigar el riesgo causado por las reducciones de IT, serán necesarios los siguientes pasos: consolidación completa, establecimiento de la gestión de gobernanza de proyectos IT, amplio análisis de gestión de cartera, identificación de oportunidades de contratación externa y/o en el extranjero.
- Todos los gastos IT, incluida la contratación externa, serán objeto de una gestión centralizada por ICT.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Aplicación de normas de la industria para unificar la gestión de la información y la arquitectura de la tecnología en la OACI.
- Implantación de una estructura para la toma de decisiones relativas a IT para satisfacer los requisitos de la entidad a fin de orientar las inversiones en ICT.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Documentos clave utilizados por la Organización para tomar decisiones que han sido captados, organizados y almacenados electrónicamente. Objetivo: 100% para enero de 2009.
- Grado de uniformidad de normas para infraestructuras de información y comunicaciones en la OACI. Objetivo: 100% para enero de 2009.
- Establecimiento de una gobernanza corporativa para todos los sistemas IT para finales de 2010.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suministro rentable de tecnologías existentes a la Organización.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Armonizar la estrategia IM e IT de la Organización con su plan corporativo de actividades.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de la PRE y acceso a la Internet para todo el personal.</li> </ul>

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidación de todos los sistemas y su apoyo bajo ICT para finales de 2010.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporción del personal que contribuye y se beneficia de los sistemas corporativos. Objetivo: 100% para enero de 2009.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pleno funcionamiento de la PRE. Objetivo: 100% para enero de 2009.</li> </ul>

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	5 544	214		5 758
	2009	5 601	239		5 840
	2010	5 975	89		6 064

## **Infraestructura**

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Gestionar y coordinar el suministro oportuno y rentable de apoyo de los servicios a las oficinas, gestión de sistemas telefónicos, distribución interna, control de inventarios, administración del edificio e instalaciones y servicios de seguridad.
- Mantener enlace con el Gobierno anfitrión en la Sede de Montreal sobre todas las asuntos del edificio y la gestión de los contratos de alquiler para las delegaciones residentes, así como la gestión del arrendamiento de todos los locales incluyendo los contratos de alquiler y las actividades de la Organización relacionadas con situaciones imprevistas.
- Administrar los archivos y el servicio de correos de manera eficiente y eficaz.
- Proporcionar un portal web eficiente, eficaz y seguro con información y documentación multilingüe de la OACI restringida a los Estados contratantes y organizaciones internacionales.
- Recopilar publicaciones de la OACI y facilitarlas a la Secretaría, las Delegaciones nacionales y los participantes en las reuniones.
- Proporcionar servicios básicos de archivo y preservación de registros históricos para uso interno de la OACI.
- Servicios relativos al edificio en las Oficinas regionales.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Mejorar los procedimientos de gestión de inventarios y bienes de capital en la Sede y en las Oficinas regionales.
- Mejorar los servicios a las oficinas incluyendo: gestión de las operaciones de papelería; gestión del espacio para oficinas; sistemas de teléfono/facsimile; y operaciones de seguridad.
- Aumentar la eficacia general mediante la utilización más amplia de automatización y concentración externa apropiadas.
- Mantener y desarrollar aún más los sitios web de la OACI como principal fuente de información y documentación relacionada con la OACI.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

• Control de inventarios.
• Automatización de equipos de oficina.
• Reducción del material impreso y mayor transparencia sobre el estado de los SARPS y criterios de la OACI.
• Mayor seguridad para el personal de la OACI.
• Disponibilidad en la ICAO-NET de documentación relacionada con los órganos rectores de la OACI.
• Gestión de la Biblioteca.
• Gestión del archivo.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

• Finalización del nuevo sistema de gestión de inventarios. Objetivo: 100% para 2008.
• Finalización de la centralización de los equipos digitales para sustituir los equipos de fax actuales y reducir los gastos de comunicaciones para 2008.
• 25% de reducción de hojas impresas para 2010; aplicación más amplia de los SARPS y criterios de la OACI.
• Inspección apropiada del personal y de los materiales que entran al edificio.
• Inclusión en la ICAO-NET de todos los documentos relacionados con el Consejo, ANC, ATC, JSC, FIC, UIC y TCC.
• Disponibilidad de las publicaciones de la OACI para las delegaciones nacionales y los participantes en las reuniones.
• Disponibilidad de publicaciones básicas de la OACI en la colección del archivo.

**PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Disponibilidad en la ICAO-NET de una compilación actualizada de las comunicaciones de la OACI a los Estados contratantes (p. ej., circulares, comunicaciones a determinados Estados, boletines electrónicos) con un sistema de notificación por correo electrónico.

**INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Disponibilidad en la ICAO-NET de las comunicaciones a los Estados en todos los idiomas.

**RECURSOS (miles de CAD)**

		Presupuesto regular		Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital		
TOTAL 2008-2010					
	2008	4 405	16		4 421
	2009	4 506	10		4 516
	2010	4 718	4		4 722

## ***Supervisión y evaluación***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Con la puesta en marcha del plan de actividades de la Organización, la gestión basada en resultados, las nuevas normas de contabilidad (IPSAS) y un mejor sistema de gestión de la información, la OACI necesita dar seguridades a los Estados contratantes de que se ha establecido un sistema de controles internos y de rendición de cuentas eficaz en función de los costos para asegurar el cumplimiento de políticas, normas y reglamentos y directrices administrativas.
- Es esencial que la Organización realice evaluaciones del rendimiento y el seguimiento correspondiente para proporcionar la retroinformación necesaria a fin de apoyar una gobernanza sólida y desarrollar mejoras en los programas.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Cerciorarse de que se ha establecido un sistema de controles eficaces en función de los costos en todos los niveles de la Organización para velar por el cumplimiento de políticas, normas, reglamentos y directrices administrativas; y para la rendición de cuentas de la utilización apropiada, eficiente y económica de los recursos, en consonancia con los objetivos de la Organización y las mejores prácticas aplicables.
- Promover la gestión eficiente y eficaz de los programas y actividades de la Organización teniendo debidamente en cuenta los riesgos y su mitigación y la utilización eficiente de los recursos en consonancia con los objetivos globales de la Organización y el marco de política establecido. Mejorar la capacidad de los administradores para la identificación y gestión de riesgos.
- Fomentar la aplicación en toda la Organización de un marco de evaluación destinado a evaluar la pertinencia, los resultados y el impacto de los programas en comparación con el plan e integrar los resultados en los futuros procesos de formulación y planificación de programas, asignación de recursos y gestión. Dar seguridades al Secretario General, Consejo y Estados contratantes mediante la utilización de evaluaciones a fondo y seguimiento de las actividades del Programa regular y de cooperación técnica, en relación con el logro de objetivos y la eficacia y eficiencia de los programas.
- Perfeccionar la aplicación de las mejores prácticas y de las lecciones adquiridas.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Presentación de informes independientes basados en riesgos y recomendaciones de auditorías, evaluaciones, examen administrativo, evaluación de la actuación profesional al Secretario General, al Consejo y a la gestión superior con miras a lograr un mayor grado de cumplimiento de las políticas, normas, reglamentos y procedimientos establecidos.
- Un marco de gestión de riesgos a nivel de toda la Organización destinado a evaluar los riesgos y su impacto en los programas e integrar estrategias de mitigación de riesgos en la formulación y planificación de programas.
- Seguimiento sobre el estado de la aplicación de las recomendaciones de la EAO.
- Certificación de los Estados financieros anuales de la CEAC.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- 100% de finalización de actividades previstas de supervisión, evaluación, auditoría y examen administrativo con recomendaciones apropiadas que puedan llevar a la práctica los administradores con los recursos asignados.
- Porcentaje de implantación de políticas y procedimientos de gestión de riesgo en comparación con el plan de implantación y su utilización por los administradores en sus actividades de planificación y presentación de informes. Se ha previsto la implantación total para el fin de 2009.
- Aumento del porcentaje de cumplimiento de las recomendaciones de las evaluaciones, auditorías y exámenes administrativos de las actividades realizadas cada año. Se ha fijado como objetivo el cumplimiento del 100% de recomendaciones aceptadas/aplicables dentro del plazo de 2 años desde el informe sobre el estado de aplicación.
- Certificación dentro de los plazos requeridos cada año.

RECURSOS (miles de CAD)		Presupuesto regular			Otras fuentes	Todos los fondos
		Operacional	Capital			
TOTAL 2008-2010						
	2008	855	0			855
	2009	864	0			864
	2010	923	0			923

## *Servicios jurídicos*

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- La OACI es una institución tan compleja como otras; establece contratos relacionados con bienes y servicios y proporciona locales y seguridad a sus empleados. El desafío consiste en que todas estas actividades requieren apoyo jurídico para establecer los contratos iniciales y ocasionalmente para defender a la OACI de responsabilidades y cargos ante los tribunales.
- El complejo entorno en que funciona la OACI requiere que LEB proporcione asesoramiento jurídico a las Direcciones que trabajan en cuestiones directamente relacionadas con los Objetivos estratégicos de la Organización.
- Aumento de litigios originados en la reducción del personal.
- Las restricciones presupuestarias afectarán el volumen y la puntualidad de los servicios jurídicos prestados.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Examinar y asesorar sobre cuestiones contractuales de importancia y prestar el asesoramiento que se le solicite sobre todas las demás cuestiones.
- Asesorar a la gestión superior sobre sus obligaciones jurídicas en relación con las medidas que tome la OACI.
- Facilitar la solución de litigios civiles y minimizar el potencial de desacuerdos entre la OACI y otras partes interesadas.

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

- Toda la documentación oficial tiene un fundamento jurídico de las medidas allí propuestas.
- Los litigios civiles entre la OACI y las partes interesadas se resuelven por mediación.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

- Todas las políticas, contratos y acuerdos escritos sometidos a LEB para la gestión interna de la OACI, están basados en las leyes aplicables en Montreal.
- 70% de los litigios resueltos entre la OACI y otras partes interesadas recurriendo a la mediación.

<b>RECURSOS (miles de CAD)</b>	<b>Presupuesto regular</b>			<b>Otras fuentes</b>	<b>Todos los fondos</b>
	<b>Operacional</b>	<b>Capital</b>			
<b>TOTAL 2008-2010</b>					
	2008	222	0		222
	2009	241	0		241
	2010	297	0		297

ACTIVIDADES EXTRAPRESUPUESTARIAS

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

## **Fondo de generación de ingresos auxiliares**

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- El Fondo de generación de ingresos auxiliares (ARGF) se ha creado para refundir los fondos provenientes de las actuales actividades generadoras de ingresos de la OACI, reforzar estas fuentes de ingresos y administrar los fondos eficazmente de conformidad con la C-DEC 177/2. La meta del ARGF es maximizar las oportunidades de generación de ingresos de actividades que no contribuyen directamente al logro de los Objetivos estratégicos de la OACI. Uno de los resultados previstos para el futuro es frenar el incremento de las cuotas asignadas a los Estados contratantes de la OACI.
- Desarrollar oportunidades y asociaciones de negocios armonizadas para apoyar y promover más eficazmente las actividades del Programa regular de la OACI.
- Determinar e implantar la estructura de gobernanza necesaria para optimizar los resultados.
- Identificar y asignar todos los costos que están directamente relacionados con las actividades generadoras de ingresos.
- Administrar eficazmente todos los ingresos y gastos del ARGF.
- Establecer parámetros para los ingresos y gastos en cada área de productos.
- Maximizar las sinergias internas y desarrollar nuevas oportunidades para generar ingresos.
- Asignar prioridades a las distintas áreas de desarrollo y evaluar los riesgos.
- Proteger la propiedad intelectual de la OACI y administrar el uso del nombre de la OACI.
- Maximizar oportunidades de licencias y asociaciones.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Boletines, publicaciones, informes especiales, Revista de la OACI, agenda:**
- Reforzar y coordinar las actividades de comercialización y promoción mediante un enfoque estructurado de gestión de productos.
  - Ampliar las ventas de publicaciones electrónicas (CD-ROM, CMDN) y planificar la conversión de publicaciones tradicionales a mayores aplicaciones electrónicas.
  - Implantar procesos para las renovaciones y desarrollar publicaciones basadas en suscripciones para aumentar la lealtad de los clientes.
  - Mejorar la utilización del sitio web de la OACI (comercio electrónico de la OACI) para aumentar las ventas de las publicaciones de la OACI.
  - Examinar la situación de la Revista de la OACI y la estrategia editorial global para hacerla rentable.
  - Maximizar las actividades de venta de publicidad de la Revista de la OACI, informes especiales y sitios web.
  - Aumentar los ingresos provenientes de publicidad colocada en la Revista de la OACI y reducir el déficit.
  - Utilizar óptimamente los medios de difusión de la OACI para promover y aumentar la visibilidad de las actividades de relaciones públicas de la OACI.
- Imprenta:**
- Proporcionar servicios de imprenta de alta calidad y rentables a clientes internos y externos.
  - Mejorar los procesos, reducir los costos y ampliar los márgenes en los contratos externos de imprenta.
- Eventos y Simposios:**
- Administrar, coordinar y dar apoyo a la celebración de eventos de alta calidad que están estrechamente vinculados con nuestras actividades de relaciones públicas.
  - Asegurar los recursos necesarios para apoyar la estructura para promover eventos.
  - Maximizar la generación de ingresos mediante programas de patrocinio innovadores.
  - Reforzar soluciones de probada eficacia ya implantadas.
  - Desarrollar y aplicar instrumentos para facilitar la labor de los administradores relativa a la gestión de eventos.

<p><b>Instrucción:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuar apoyando el desarrollo de cursos de instrucción para ampliar las actividades de relaciones públicas de la OACI.</li> <li>• Elaborar cursos de instrucción y material didáctico en áreas que maximizarán el rendimiento de la inversión.</li> </ul> <p><b>Licencias y asociaciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrar los actuales acuerdos y asegurar la máxima visibilidad y promoción de servicios.</li> <li>• Identificar y desarrollar nuevas oportunidades para concertar acuerdos de licencias para proporcionar información y datos de la OACI.</li> <li>• Asegurar que se proteja la propiedad intelectual de la OACI.</li> </ul> <p><b>Mercancías peligrosas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrar y ampliar la gama de productos y servicios relacionadas con mercancías peligrosas (TI).</li> <li>• Ofrecer al mercado el servicio de datos DG en línea OACI/OAG.</li> <li>• Desarrollar iniciativas y asociaciones comerciales con usuarios clave de datos DG en el sector aeronáutico.</li> </ul> <p><b>Servicios de conferencias:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrar y proporcionar servicios de conferencias de alta calidad y rentables.</li> <li>• Asegurar que todos los servicios de apoyo a los eventos estén al día, sean de alta calidad y adaptados a las necesidades de los clientes. Proporcionar el más alto nivel de servicio a los clientes.</li> </ul>
--

#### PRODUCCIÓN PREVISTA

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Examinar la política de fijación de precios de las publicaciones de mayor venta y revisar la tasa de comisión de los agentes vendedores.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantar nuevas actividades de promoción, programas de renovación y estrategias de ventas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducir el número de publicaciones tradicionalmente impresas y convertirlas a versiones electrónicas.</li> <li>• Lanzar nuevos productos electrónicos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducir el déficit de la Revista de la OACI aumentando al mismo tiempo su impacto editorial.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar las oportunidades de generación de ingresos procedentes de informes y ediciones especiales.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar relaciones con socios clave de la industria y establecer asociaciones para maximizar su visibilidad aprovechando las oportunidades en los medios de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar, promover y suministrar eventos y simposios de alta calidad a nuestros diferentes usuarios.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asegurar que los administradores de eventos estén satisfechos con las actividades de apoyo para la celebración de eventos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suministrar servicios de imprenta para responder y satisfacer todos los requisitos de la Organización.</li> </ul>

#### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de los ingresos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento del número de ejemplares vendidos y de ingresos. Mayor número de clientes fieles.</li> <li>• Reducción general de los costos de imprenta y distribución.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de los ingresos provenientes de la publicidad colocada en la Revista de la OACI y reducción de costos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de informes y ediciones especiales para reforzar los eventos y actividades especiales de la OACI.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de los ingresos provenientes de publicidad para los medios de la OACI.</li> <li>• Reducción de la dependencia de la OACI en la contratación externa para la venta de publicidad.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimiento y aumento de los ingresos provenientes de eventos y simposios. Maximización de las ventas de programas patrocinados y espacios para exposiciones.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento del marco necesario para la gestión de las actividades relacionadas con eventos y aumentar los ingresos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Producción de trabajos de imprenta de alta calidad oportuna y eficaz en función de los costos. Servicios óptimos a los clientes.</li> </ul>

### PRODUCCIÓN PREVISTA

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar los servicios de imprenta contratados externamente para reducir los costos generales de la sección de imprenta sin añadir nuevos recursos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrar los actuales contratos de licencias y asegurar que al renovarlos aumenten los ingresos que le corresponden a la OACI.</li> <li>• Identificar nuevas oportunidades para el uso de patentes y de asociaciones.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prestar servicios de alta calidad a las conferencias tanto para clientes internos como externos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuar el crecimiento de los actuales programas de instrucción y desarrollar nuevos programas de forma eficaz en función de los costos.</li> </ul>

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratación externa de trabajos de imprenta que proporcionen márgenes de ganancia óptimos. Implantación de métodos y herramientas para aumentar ingresos y reducir costos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo, sobre una base anual, de nuevas oportunidades de licencias y asociaciones que generen ingresos. Trabajo para aumentar las actuales asociaciones y desarrollar nuevos servicios.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo y servicios de alta calidad a los clientes sin aumentar los costos. Herramientas de apoyo actualizadas y que responden a las necesidades de los clientes.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento de los ingresos provenientes de programas de instrucción actuales. Aplicación del plan para aumentar los ingresos provenientes de este sector.</li> </ul>

### PLAN DE ACTIVIDADES ARGF PARA 2008-2010 (EN MILES DE CAD)

	Ingresos	Gastos	Superávit
Impresión y distribución de boletines y publicaciones	29 100	19 650	9 450
Eventos y simposios	1 832	946	886
Instrucción	1 656	1 287	369
Contratos de licencias	573	115	458
Asociaciones para estadísticas	557	11	546
Mercancías peligrosas	2 243	1 376	867
Servicios a conferencias y alquiler de oficinas	4 386	4 051	335
Gobernanza ARGF <sup>3</sup>	0	566	(566)
<b>Total</b>	<b>40 347</b>	<b>28 002</b>	<b>12 345</b>

<sup>3</sup> Incluye un oficial de contabilidad de grado P-2 y un asistente de finanzas de grado G-7 para coordinación y apoyo de las actividades del ARGF.

## ***Programa de cooperación técnica***

### **CUESTIONES Y DESAFÍOS**

- Los Estados contratantes solicitan cada vez más la asistencia de la OACI para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) y los Planes de navegación aérea (ANP), así como para el desarrollo de su infraestructura de aviación civil y recursos humanos, y esperan, tal como otras partes interesadas, tales como instituciones financieras y donantes, una gestión de los proyectos y la correspondiente presentación de informes de forma rápida y eficaz así como información detallada y en tiempo real sobre las actividades y finanzas de los proyectos.
- De conformidad con el Reglamento financiero de la OACI, la Dirección de Cooperación técnica (TCB) de la OACI es autosuficiente con arreglo al principio de recuperación de costos.
- En vista de la naturaleza del Programa de cooperación técnica, la TCB requiere flexibilidad operacional para tratar cuestiones tales como el carácter poco previsible de la demanda de apoyo técnico lo cual ha dado como resultado variaciones en la magnitud del programa en diferentes años.
- La estructura de costos básica para la Dirección incluye gastos relacionados, entre otros, con el personal básico necesario para realizar el programa mínimo, así como personal y otros costos del Programa regular que proporcionan servicios a la TCB. Se contrata personal adicional con carácter temporal, según se requiera, basándose en la envergadura del programa.

### **ENFOQUES ESTRATÉGICOS**

- Para alcanzar sus Objetivos estratégicos, dentro del marco del Programa de cooperación técnica, la OACI continúa sus actividades para:
- Ayudar a los Estados a lograr la autonomía en el campo de la aviación civil.
  - Prestar asistencia en la aplicación de los SARPS de la OACI y en la aplicación eficaz de medidas para subsanar las deficiencias detectadas.
  - Mantener enlace con los Estados así como con las organizaciones regionales y subregionales para el suministro de cooperación técnica incluyendo la asistencia en negociaciones para la financiación de proyectos.
  - Hacer lo posible para lograr la participación de un mayor número de Estados que requieren asistencia técnica en proyectos de cooperación técnica regionales/subregionales ejecutados por la OACI.
  - Procurar ampliar el Programa de cooperación técnica a escala mundial para reducir la brecha entre la envergadura del programa de las cuatro áreas geográficas en la Dirección de Cooperación técnica..

### **PRODUCCIÓN PREVISTA**

• La Dirección de cooperación técnica responde a las necesidades de los países en desarrollo.
• Máxima ejecución del Programa de cooperación técnica.
• Equilibrio en la magnitud del programa por región geográfica.
• Obtención de financiación de fuentes no tradicionales.
• Actividades de cooperación técnica basadas en el principio de recuperación de costos.

### **INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO**

• Nivel de satisfacción de los países en desarrollo con los servicios proporcionados por la TCB.
• Porcentaje de ejecución efectiva en comparación con el programa aprobado.
• Porcentaje de aumento en la magnitud del Programa de las regiones África, Asia y Pacífico, y Europa y Oriente Medio.
• Porcentaje de aumento en los fondos proporcionados por fuentes no tradicionales.
• Equilibrio entre los ingresos y gastos en los resultados de fin de ejercicio.

**Notas:** Los siguientes cálculos presupuestarios de los costos de los servicios administrativos y operacionales son indicativos y para fines de planificación únicamente. Estos cálculos se examinarán anualmente y se presentarán al Consejo para su aprobación conjuntamente con las previsiones actualizadas de los niveles del programa para el siguiente año y se revisarán en caso necesario.

**EJECUCIÓN ESTIMADA DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA (2007)**  
(en miles de dólares estadounidenses)

<b>OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>		<b>US\$</b>	<b>%</b>
<b>Programa de la TCB</b>	Objetivo estratégico A - SEGURIDAD OPERACIONAL	40 000	27%
	Objetivo estratégico B - SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	42 000	28%
	Objetivo estratégico C - MEDIO AMBIENTE	2 000	1%
	Objetivo estratégico D - EFICIENCIA	53 000	35%
	Objetivo estratégico E - CONTINUIDAD	11 000	7%
	Objetivo estratégico F - IMPERIO DE LA LEY	2 000	2%
<b>SUBTOTAL: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS</b>		<b>150 000</b>	<b>100,0%</b>

**PROGRAMA ESTIMADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2008-2009-2010**  
EXPRESADO EN PORCENTAJE COMO FUNCIÓN DE LA EJECUCIÓN ESTIMADA DEL PROGRAMA CORRESPONDIENTE A 2007

	<b>Seguridad operacional</b>	<b>Seguridad de la aviación</b>	<b>Medio ambiente</b>	<b>Eficiencia</b>	<b>Continuidad</b>	<b>Imperio de la ley</b>
<b>PREVISIONES PARA 2008-2009-2010</b>	27%	28%	1%	35%	7%	2%

**PREVISIONES PRESUPUESTARIAS DE LOS GASTOS DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y OPERACIONALES (AOSC) PARA 2008-2009-2010**  
(en miles de dólares canadienses)

<b>ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICA</b>		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>TOTAL</b>
<b>GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA TCB</b>		9 723	9 827	10 328	29 878

## Actividades de financiamiento colectivo

**OBJETIVO ESTRATÉGICO D: AUMENTAR LA EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES DE LA AVIACIÓN**

**OBJETIVO ESTRATÉGICO E: MANTENER LA CONTINUIDAD DE LAS OPERACIONES DE LA AVIACIÓN**

### CUESTIONES Y DESAFÍOS

- Aplicación del Capítulo XV del Convenio y la posible elaboración de acuerdos adicionales de financiamiento colectivo y otros acuerdos de cooperación para el suministro, mantenimiento y financiamiento de instalaciones y servicios de navegación aérea.
- Administración y actualización de los actuales arreglos de financiamiento colectivo (Acuerdos DEN/ICE, Arreglo de financiamiento colectivo para el sistema de monitores de altura y el Acuerdo del SADIS).
- Familiarizar a los Estados y los PIRG con el concepto de financiamiento colectivo como medio de financiar las instalaciones y servicios de navegación aérea.
- Promover nuevas aplicaciones del concepto de financiamiento colectivo en situaciones en que las razones de carácter técnico, económico y político garantizan esos tipos de arreglos multinacionales.

### ENFOQUES ESTRATÉGICOS

- Responder a los cambios técnicos y económicos que afectan los arreglos de financiamiento colectivo tal como la introducción de elementos adicionales de los CNS/ATM y fluctuaciones importantes en el tráfico.
- Elaborar textos de orientación en la esfera de financiamiento colectivo y actualizar los existentes.
- Prestar toda la asistencia necesaria y asesoramiento a los Estados y PIRG sobre cuestiones de financiamiento colectivo, incluyendo evaluaciones, proyectos de acuerdos, etc.

### PRODUCCIÓN PREVISTA

- Proporcionar una administración eficaz de los Acuerdos de financiamiento colectivo con Dinamarca e Islandia y actualizar estos Acuerdos y sus respectivos Anexos, según sea necesario.
- Administrar eficientemente el Arreglo de financiamiento colectivo para el sistema de monitores de altura del Atlántico septentrional y actualizar este Arreglo según sea necesario.
- Prestar servicios de apoyo eficaces para la administración del Acuerdo para compartir los costos del sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea (SADIS), bajo el principio de recuperación de costos.
- Proporcionar la información necesaria y el apoyo técnico dentro y fuera de la OACI (en particular los Estados contratantes y los PIRG) sobre cuestiones relacionadas con el financiamiento colectivo de las instalaciones y servicios de navegación aérea.

### INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

- Cumplir con los plazos anuales correspondientes a las obligaciones de cada Tratado y la satisfacción de los Gobiernos contratantes, los Estados proveedores, los usuarios, los miembros del Consejo de la OACI y del Comité de financiamiento colectivo.
- La satisfacción de los Gobiernos contratantes y los usuarios.
- La satisfacción de los Gobiernos contratantes interesados, incluyendo el Estado proveedor, y el porcentaje de recuperación a tiempo de los costos compartidos del SADIS de las Partes en el Acuerdo.
- La satisfacción de los beneficiarios con respecto a dicha información y apoyo técnico como se refleja en sus comentarios, y las posibles nuevas aplicaciones del concepto de financiamiento colectivo.

<b>Propuesto (miles de CAD)</b>	
2008	892
2009	927
2010	953
<b>Total</b>	<b>2 772</b>

## ANEXO 1: MODELO DE PRESUPUESTO BASADO EN LOS RESULTADOS

1. El principio básico de la presupuestación basada en los resultados es armonizar las necesidades financieras de una Organización con los resultados previstos. El presupuesto basado en los resultados presenta numerosas ventajas incluyendo:

- i) una representación más transparente de los componentes del presupuesto ya que las necesidades de recursos están vinculadas con los resultados previstos;
- ii) una mejor comprensión de la estrategia de la Organización mediante el presupuesto;
- iii) una mayor delegación de facultades a los administradores para la utilización de recursos siempre que se cumpla con los resultados previstos;
- iv) promoción de un enfoque dinámico para la gestión de recursos – cada ciclo de planificación y presupuesto se perfecciona basándose en las lecciones adquiridas del ciclo precedente; y
- v) promoción de un diálogo más estratégico entre la Organización y sus órganos rectores ya que el enfoque del presupuesto está basado en los resultados más que en los insumos.

2. Esta propuesta de presupuesto de la OACI para 2008-2010 se ha preparado conforme a la C-DEC 178/14 relativa a la nota C-WP/12661 y el informe al respecto del Comité de Finanzas presentado en la nota C-WP/12662 en que el Consejo aprobó las definiciones de Apoyo al Programa y Apoyo a la gestión y administrativo y conservó la estructura orgánica de Direcciones y los seis Objetivos estratégicos principales.

3. Cabe señalar que, desviándose de un enfoque centrado en los costos, el formato RBB responde a la pregunta “para qué son los recursos” en lugar de “dónde están los recursos”.

### Programa y Apoyo al Programa

4. Los gastos relacionados con un resultado estratégico se subdividen además en costos directos del programa (Programa) y costos indirectos del programa (apoyo al Programa).

Desde el punto de vista orgánico, **Programa** incluye las dependencias que participan en la gestión de actividades de las que depende directamente el logro de los seis Objetivos estratégicos. Estas dependencias se enumeran en la siguiente tabla:

Despacho del Secretario General – Dirección estratégica de la Organización  
Dirección de Navegación aérea  
Dirección de Transporte aéreo  
Oficina de Planificación y coordinación mundial (PCO)  
Oficinas regionales (excluidos los puestos de finanzas, contabilidad y administración)  
Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación  
Dirección de Asuntos jurídicos: derecho internacional

Estas dependencias orgánicas contribuyen con uno o más de los “resultados estratégicos”. Estos son resultados que han sido identificados por los administradores con respecto a los seis Objetivos estratégicos de la OACI aprobados para 2005-2010 a fin de simplificar la presentación del presupuesto que de otro modo hubiese sido demasiado detallado (si se presentaba por nivel de

actividad) o demasiado condensado (si se presentaba por nivel de objetivo estratégico). En el Anexo 2 de este documento se muestra la correspondencia de los resultados estratégicos con los seis Objetivos estratégicos aprobados.

Los costos relativos a los puestos bajo el Programa se han vinculado con los Objetivos estratégicos mediante la distribución de cada puesto requerido para 2008-2010 hasta un máximo de cuatro resultados estratégicos. Los costos dimanantes de necesidades ajenas a los puestos se han vinculado a los resultados estratégicos prorrateándolos sistemáticamente con la distribución de puestos, a menos que contribuyan claramente a un resultado estratégico (por ejemplo, los costos de viajes para las auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación). Los costos prorrateados son típicamente los corporativos, tales como alquiler, reembolso a organismos de Naciones Unidas por servicios prestados, contribución a actividades conjuntas de Naciones Unidas, seguridad del personal, etc.

Desde el punto de vista orgánico, **Apoyo al Programa (PS)** incluye aquellas dependencias cuya función primordial es respaldar al Programa sobre una base logística. Las ocho Estrategias de implantación básicas (SIS) se han examinado y se ha establecido una correspondencia dentro de lo posible, a fin de definir mejor su perfil funcional (Anexo 2). Esta correspondencia ha llevado a identificar las siguientes entidades funcionales bajo “Apoyo al Programa” (La Dirección o Subdirección se indica entre paréntesis):

Secretaría de la Asamblea y del Consejo; Idiomas y publicaciones (ADB)  
Relaciones exteriores (EPO)

Las entidades funcionales bajo el componente Apoyo al Programa no contribuyen directamente a los resultados estratégicos pero crean un entorno facilitador dentro del cual funciona el Programa. Por consiguiente, los resultados respecto a los cuales estas entidades rinden cuentas son funcionales y no estratégicos.

### Gestión y Administración

5. Desde el punto de vista de organización, **Gestión y Administración (M y A)** incluye las dependencias cuya función principal es el mantenimiento de la identidad, dirección y operación de la Organización. El establecimiento de una correspondencia funcional de las ocho SIS ha llevado a identificar de las siguientes entidades funcionales bajo “M y A” (la Dirección o Subdirección a la que se refieren se indica en paréntesis, cuando corresponde):

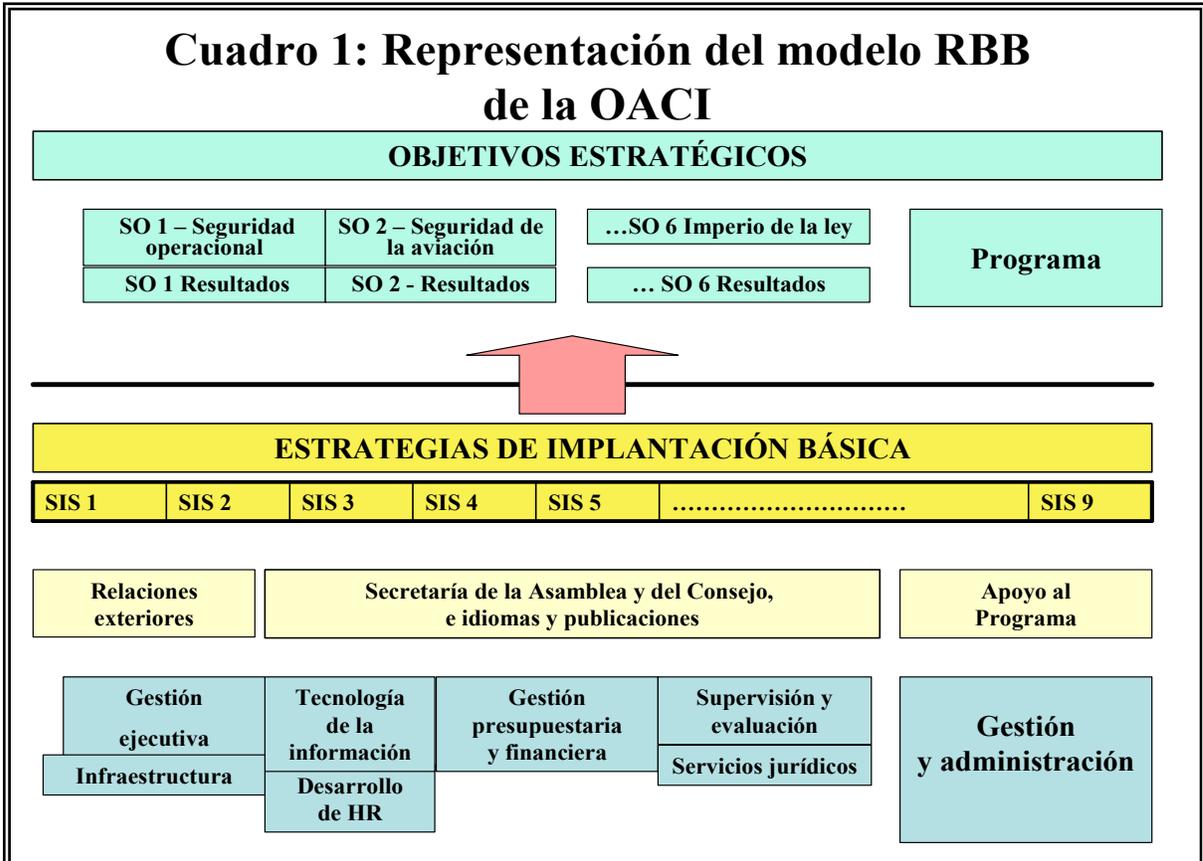
Gestión ejecutiva (Despacho del Secretario General)  
Presupuesto y Gestión financiera (FIN)  
Desarrollo de recursos humanos  
Infraestructura [Servicios a las oficinas, Registro, Web, Biblioteca, Archivos (ADB)]  
Supervisión y Evaluación (EAO)  
Tecnología de la Información  
Servicios jurídicos

- “Desarrollo de recursos humanos” incluye la Subdirección de HR, ADB, pero abarca todas las inversiones en Recursos humanos de toda la Organización. Así, toda inversión de este tipo se ha extraído del centro de costos (Dirección u Oficina Regional) donde físicamente se invertiría y se ha contabilizado para que capte la inversión global de la Organización en el área de HR.

- Análogamente, “Tecnología de la información” incluye la Subdirección ICT, ADB, pero también abarca todas las otras inversiones corporativas en IT. Así, para captar plenamente el impulso de la Organización en esta área, todos los recursos que contribuyen a impulsar la IT en la OACI se han extraído de la Dirección u Oficina regional donde se invertiría y se contabilizan bajo “Tecnología de la información”.
- Además, en las Oficinas regionales, el costo de los puestos de finanzas y contabilidad se ha contabilizado bajo “Presupuesto y gestión financiera”. De modo similar, basándose en un examen de sus principales responsabilidades, los costos de los puestos administrativos y auxiliares en las Oficinas regionales se han imputado a una o a una combinación de las siguientes: “Desarrollo de recursos humanos”, “Gestión del presupuesto y financiera”, “Tecnología de la información” o “Infraestructura”.
- El “Despacho del Secretario General (Gestión ejecutiva)” representa la porción de los costos del Despacho del Secretario General que se atribuyen a la permanente gestión de la Organización y no a su Orientación estratégica y Dirección. Esta segunda porción se contabiliza bajo “Programa”.

6. Las nueve entidades funcionales agrupadas bajo Apoyo al Programa y Gestión y Administración no contribuyen directamente a los resultados estratégicos. Éstas incorporan los recursos asignados para resultados que son más funcionales que estratégicos.

7. En el Cuadro 1 se presenta una visión general del modelo RBB de la OACI.



8. Para cada uno de los 15 resultados estratégicos que se incluyen en el Programa y cada una de las nueve entidades funcionales que se incluyen bajo PS o M y A, se han establecido los modelos RBB de modo similar a los proporcionados en el Presupuesto del Programa de la Organización Mundial de la Salud. Éstos incluyen los siguientes elementos:

- Cuestiones y desafíos: una breve descripción de las cuestiones y desafíos relacionados con el logro del resultado estratégico o con la realización de la función de apoyo.
- Enfoques estratégicos: que los administradores han escogido, entre el espectro de estrategias disponibles, para lograr el resultado estratégico o realizar la función de apoyo.
- Producción prevista: productos concretos que resultan directamente de las estrategias previstas.
- Indicadores clave de rendimiento: que permiten a los administradores y partes interesadas seguir la evolución de la producción prevista durante el trienio presupuestario.
- Recursos: los fondos requeridos para el trienio para apoyar el resultado estratégico o la función de apoyo. Estos recursos se desglosan entre “Presupuesto regular” y “Otras fuentes”. A su vez, los recursos regulares se desglosan entre “operacionales” y “de capital” (véase el Anexo 4 sobre las repercusiones de las IPSAS y el Anexo 5 sobre detalles de los elementos de capital en este presupuesto).

ANEXO 2

**ANEXO 2: CORRESPONDENCIA DE LOS RESULTADOS DEL PRESUPUESTO CON LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y LAS ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN BÁSICAS DE LA OACI (aprobados conforme a la C-DEC 173/13)**

	<b>Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13</b>	<b>Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto</b>
<b>Objetivo estratégico A: SEGURIDAD OPERACIONAL</b>	#A1. Identificar y vigilar los tipos actuales de riesgos de seguridad operacional para la aviación civil y elaborar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para los riesgos emergentes.	A1. Mejoras en la solución de problemas de seguridad operacional por la OACI mediante la implantación de un proceso de gestión de la seguridad operacional en la OACI.
	#A2. Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.	
	#A4. Preparar planes correctivos mundiales que apunten a las causas originarias de las deficiencias.	
	#A8. Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados.	A2. Mejoras en la seguridad operacional de la aviación civil internacional mediante la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en cada Estado contratante y en el sector aeronáutico.
	#A3. Realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.	A3. Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados mediante la realización de auditorías globales de la vigilancia de seguridad operacional.
	#A5. Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.	A4. Mejora en la resolución de deficiencias de seguridad operacional mediante la asistencia coordinada a los Estados y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional.
	#A6. Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.	
	#A7. Promover la resolución oportuna de los problemas críticos para la seguridad operacional identificados por los Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).	

Objetivo estratégico B: SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13	Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto	
	#B1. Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.	B1. Mejor aplicación de las normas de seguridad de la OACI mediante una gestión y asistencia eficaces en materia de seguridad de la aviación.	
	#B2. Asegurar la aplicación oportuna de las disposiciones de la OACI vigilando continuamente los progresos realizados por los Estados en materia de cumplimiento.		
	#B5. Elaborar y mantener actualizados los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación y la instrucción-e.		
	#B6. Fomentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.		
	#B7. Ayudar a los Estados en la capacitación de todas las categorías de personal a cargo de la aplicación de las medidas y estrategias de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la certificación de ese personal.		
	#B8. Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad de la aviación por medio del mecanismo de seguridad de la aviación y de los programas de cooperación técnica.		
	#B1. Identificar y vigilar los tipos actuales de amenazas a la seguridad de la aviación y preparar e implantar una respuesta mundial eficaz y pertinente para las amenazas emergentes.		B2. Mejor cumplimiento de las normas de facilitación relativas al cruce de fronteras, incluyendo aquellas relacionadas con los documentos de viaje de lectura mecánica
	#B4. Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para mejorar la protección de los viajeros a escala mundial, promoviendo al mismo tiempo procedimientos eficientes para el cruce de fronteras.		
	#B6. Fomentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua entre los Estados respecto del nivel de seguridad de la aviación.		
#B3. Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados.	B3. Mejora en la capacidad de vigilancia de los Estados y mayor seguridad en los aeropuertos mediante la realización de auditorías de seguridad de la aviación.		

Objetivo estratégico C: PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13	Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto
	#C1. Elaborar, adoptar y promover medidas nuevas o enmendadas para:	C1. Identificación apropiada de los efectos de la aviación en el medio ambiente, cuantificación razonable y elaboración de medidas adecuadas para tratarlos.
	- limitar o reducir el número de personas afectadas por niveles significativos de ruido de las aeronaves;	
	- limitar y reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en la calidad del aire local; y	
	- limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en el cambio climático mundial.	
#C2. Cooperar con otros órganos internacionales, en particular con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) en la labor relativa a la contribución de la aviación al cambio climático mundial.	C2. Reconocimiento de la OACI como la organización líder para tratar cuestiones ambientales relacionadas con la aviación internacional.	

Objetivo estratégico D: EFICIENCIA	Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13	Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto
	#D1. Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías) y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.	D1. Servicios operacionales en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance.
	#D1. Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías) y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.	D2. Tecnología e infraestructura en apoyo de un sistema de navegación aérea basado en la performance.
	#D1. Elaborar, coordinar y ejecutar planes de navegación aérea que reduzcan los costos unitarios operacionales, faciliten un mayor tráfico (tanto de personas como de mercancías) y optimicen el uso de las tecnologías existentes y emergentes.	D3. Marco de implantación para apoyar la transición al concepto operacional.
	#D2. Estudiar las tendencias, coordinar la planificación y elaborar orientaciones para los Estados que coadyuven al desarrollo sostenible de la aviación civil internacional.	D4. Liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia en la gestión de infraestructuras.
#D3. Elaborar orientación, facilitar y ayudar a los Estados en el proceso de liberalización de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, con las debidas salvaguardias.		

<b>Objetivo estratégico E: CONTINUIDAD</b>	<b>Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13</b>	<b>Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto</b>
	#E1. Ayudar a los Estados a resolver los desacuerdos que creen impedimentos para la navegación aérea.	E1. Prevención y reducción al mínimo de los trastornos de las operaciones de la aviación.
	#E2. Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.	
	#E3. Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades por los viajeros aéreos.	

<b>Objetivo estratégico F: IMPERIO DE LA LEY</b>	<b>Actividades clave conforme a la C-DEC 173/13</b>	<b>Resultados estratégicos conforme al documento del Presupuesto</b>
	#F1. Preparar instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los que se fundamenten los Objetivos estratégicos de la OACI y proporcionar un foro para que los Estados negocien estos instrumentos .	F1. Preparación y promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, funciones de depositario y solución de controversias en relación con éstos, registro de acuerdos aeronáuticos y preparación de legislaciones modelo.
	#F2. Alentar a los Estados a ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.	
	#F3. Prestar servicios para el registro de acuerdos aeronáuticos y desempeñar funciones de depositario de instrumentos de derecho aeronáutico internacional.	
	#F4. Proporcionar mecanismos para la solución de controversias relativas a la aviación civil.	
	#F5. Proporcionar a los Estados un modelo de legislación.	

<b>ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN BÁSICAS</b>	<b>ENTIDADES FUNCIONALES CON LA RESPONSABILIDAD PRIMORDIAL</b>		
#S1. Funcionar de manera transparente y comunicarse con eficacia tanto a nivel externo como interno.	Relaciones exteriores	Gestión ejecutiva	
#S2. Mantener la eficacia y pertinencia de todos los documentos y textos.	Secretaría de la Asamblea y del Consejo e Idiomas y Publicaciones		Infraestructura
#S3. Identificar las estrategias de gestión y atenuación de los riesgos, según sea necesario.	Supervisión y evaluación	Gestión ejecutiva	
#S4. Mejorar continuamente el uso eficaz de sus recursos.	Gestión presupuestaria y financiera	Gestión ejecutiva	Infraestructura
#S5. Mejorar el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones integrándola en sus procedimientos de trabajo lo antes posible.	Tecnología de la información	Gestión ejecutiva	Gestión presupuestaria y financiera
#S6. Tener en cuenta las posibles repercusiones en el medio ambiente de sus prácticas y operaciones.	La correspondencia funcional no es posible.		
#S7. Mejorar su uso de los diversos recursos humanos, en consonancia con las mejores prácticas del sistema de las Naciones Unidas.	Desarrollo de recursos humanos	Gestión ejecutiva	
#S8. funcionar eficazmente con el más alto nivel de corrección jurídica.	Servicios jurídicos		

(Esta hoja se deja intencionalmente en blanco)

### ANEXO 3

#### **ANEXO 3: PRESUPUESTO DEL PROGRAMA REGULAR POR PROGRAMA PRINCIPAL Y POR CONCEPTO DE GASTO**

1. En este Anexo se proporciona una descripción de las necesidades del Presupuesto de la OACI para 2008-2010 en el formato tradicional, por Programas principales. Debido a que el presupuesto para 2005-2007 se preparó en este formato, este Anexo permite efectuar cierto grado de comparación entre los recursos presupuestarios aprobados para el trienio en curso y los estimados para el siguiente trienio, a pesar de que el presupuesto propuesto está expresado en una divisa diferente a la aprobada.

2. Para facilitar la transición lógica entre el formato antiguo del Presupuesto y el nuevo formato, a continuación se ofrece una descripción de las Direcciones y principales oficinas de la Organización y sus responsabilidades:

3. La Dirección de navegación aérea elabora recomendaciones de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) relacionados con la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la aviación civil internacional para someterlos a la adopción/aprobación por el Consejo. La Dirección lleva a cabo estudios técnicos para la Comisión de Aeronavegación y elabora textos de orientación en apoyo de la seguridad operacional y la eficiencia, incluyendo el Plan mundial de navegación aérea y el Plan mundial de seguridad de la aviación. Como parte del Programa integrado de navegación aérea, la Dirección presta apoyo a las iniciativas de seguridad y eficiencia de las operaciones en todo el mundo, trabajando estrechamente con las Oficinas regionales en la planificación y ejecución de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo, realizando cursos de gestión de la seguridad operacional y coordinando una estrategia unificada de seguridad operacional. Para el trienio 2008-2010, la Dirección, por intermedio de su Programa principal “Navegación aérea” dirigirá las actividades destinadas a lograr los Objetivos estratégicos de la Organización con respecto a la Seguridad operacional (Objetivo A) y Eficiencia (Objetivo D). Además, el Programa prestará apoyo a otros Objetivos estratégicos de la Organización, a saber, Seguridad de la aviación (Objetivo B), Protección del medio ambiente (Objetivo C) y Continuidad (Objetivo E). Se está llevando a cabo una importante iniciativa para desarrollar un medio de medir la eficacia del sistema de navegación aérea. El programa proporcionará la información necesaria para medir la eficacia de la Organización ya sea mediante indicadores de alto nivel o a nivel del programa.

4. La Dirección de transporte aéreo se encarga de proporcionar asistencia especializada requerida por la Asamblea, el Consejo, el Comité de Transporte aéreo (ATC), el Comité sobre Interferencia ilícita (UIC), el Comité de Ayuda colectiva para los servicios de navegación aérea (JSC), el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y por las conferencias especializadas y las reuniones departamentales, de grupos de expertos y de grupos de trabajo que puedan celebrarse en la esfera del transporte aéreo. La Dirección también proporciona asesoramiento relativo al medio ambiente, aspectos económicos y de planificación a otras oficinas de la Organización. Además, la Dirección promueve la aplicación de los Anexos, criterios y textos de orientación de la OACI elaborados en el marco del Programa de transporte aéreo. Mantiene y asegura el acceso a bases de datos, con información, por ejemplo sobre estadísticas de aviación civil, acuerdos bilaterales de transporte aéreo, reglamentación económica y actos de interferencia ilícita; establece coordinación entre la OACI y las organizaciones regionales de aviación civil (CAAC, CAFAC, CEAC y CLAC) y establece enlace y proporciona información sobre cuestiones de transporte aéreo con las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. Para el trienio 2008-2010, el Programa principal “Transporte aéreo” dirigirá las iniciativas para lograr los Objetivos estratégicos de la Organización con respecto a seguridad de la aviación (Objetivo B) y Protección del medio ambiente (Objetivo C). Además el programa presta apoyo a algunos de los demás Objetivos estratégicos de la Organización, a saber, Seguridad operacional

(Objetivo A), Eficiencia (Objetivo D) y Continuidad (Objetivo E) y también proporciona la información necesaria para medir el rendimiento de la Organización ya sea mediante indicadores de alto nivel o a nivel de programa.

5. La Dirección de asuntos jurídicos se encarga de las funciones de depositario de la OACI en virtud de diversos tratados, así como del registro de acuerdos o arreglos de conformidad con los Artículos 81 y 83 del Convenio de Chicago. Proporciona asesoramiento y asistencia a los Estados miembros de la OACI sobre derecho aeronáutico internacional. Realiza investigaciones y estudios en el campo del derecho aeronáutico internacional privado y público y prepara documentos para el Comité Jurídico, conferencias diplomáticas, el Consejo, sus órganos subordinados y la Asamblea. Asimismo presta asesoramiento y asistencia al Secretario General y por intermedio de él, a los diversos órganos de la Organización sobre cuestiones administrativas y de procedimiento, cuestiones de derecho comercial, jurídicas, de derecho laboral y otros temas afines. Las funciones de la Dirección de asuntos jurídicos también incluyen cooperación en actividades jurídicas en coordinación con los organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales.

6. Oficina de planificación y coordinación mundial: El enfoque de esta Oficina es proporcionar apoyo, coordinar y supervisar la elaboración y ejecución del Plan de actividades a escala de toda la Organización y de los Indicadores clave de rendimiento (KPI), así como la armonización del programa de trabajo regional. Para alcanzar este objetivo, la PCO se encarga de mantener una base de datos del Plan de actividades (IBD) de la OACI basada en la Web y de cerciorarse de que se mantenga información actualizada sobre los documentos relacionados con el Plan de actividades incluyendo la página Web del BP. En términos del programa regional, PCO ayuda y supervisa las actividades de las Oficinas regionales, en especial con respecto a la formulación y armonización de los planes operacionales y las actividades de planificación regional de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) multidisciplinarios.

7. Estructura regional: La estructura regional actual, como se define en el Apéndice 1 de las Instrucciones para las reuniones regionales de navegación aérea y Reglamento interno de las mismas (Doc 8144-AN/874), comprende las siguientes regiones:

- Región de África-Océano Índico (AFI)
- Región de Asia y del Pacífico (ASIA/PAC)
- Región del Caribe y de Sudamérica (CAR/SAM)
- Región de Europa (EUR)
- Región del Oriente Medio (MID)
- Región de América del Norte (NAM)
- Región del Atlántico Septentrional (NAT)

Cada una de las siete Oficinas regionales (situadas en París, Dakar, Nairobi, Lima, México, Bangkok y el Cairo) se encarga de prestar servicios a los Estados contratantes ante los cuales está acreditada y mantener enlace con los Estados no contratantes y con otros territorios en áreas de responsabilidad general para la realización de actividades de navegación aérea, transporte aéreo, organismos regionales, funciones de cooperación técnica, aspectos jurídicos, seguridad de la aviación y otras actividades tales como informar sobre el estado de cumplimiento por los Estados de las resoluciones del Consejo y de la Asamblea.

8. La Dirección de administración y servicios se encarga de proporcionar el apoyo administrativo requerido por la Organización en relación con lo siguiente: recursos humanos, servicios a las conferencias y oficinas; tecnología de la información y las comunicaciones; registro, distribución y ventas; Web, biblioteca y archivos; idiomas y publicaciones; y Secretaría de la Asamblea y del Consejo.

9. La Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación: En 2005, el Consejo convino en que, a fin de racionalizar las funciones de auditoría de la OACI, y en aras de lograr mayor eficiencia y economías, el Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Programa Universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) deberían agruparse administrativamente bajo una sola entidad de auditoría, independiente a la ANB y la ATB, respectivamente. Por consiguiente, en 2006, los dos programas de auditoría se agruparon en una nueva Subdirección de auditorías de seguridad operacional y seguridad de la aviación (SSA), dentro del Despacho del Secretario General. La nueva Subdirección SSA comprende tres secciones: a) la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA) que se encarga del USOAP y es responsable del Resultado estratégico A3; b) la Sección de auditoría de seguridad de la aviación (ASA) que se encarga del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación y es responsable del Resultado estratégico B3; y c) una Sección de Coordinación e información de auditorías (ACR) que abarca la integración administrativa del USOAP y del USAP y es responsable de numerosas actividades comunes a los dos programas de auditoría, que presentan oportunidades para compartir recursos. En apoyo de las secciones SOA y ASA, la Sección ACR se relaciona con los Resultados estratégicos A3 y B3. Desde el 16 de octubre de 2002, la sección SOA está certificada bajo la norma ISO 9001:2000 — Sistemas de gestión de calidad — Requisitos. Gradualmente se ampliará la certificación ISO para que abarque toda la Subdirección SSA.

10. En la Tabla 4 se presenta el desglose del presupuesto para 2008-2010 por Programa principal. La comparación con el Presupuesto de 2005-2007 se facilita mediante las columnas que indican el porcentaje. Las sumas presupuestadas se presentan desglosadas por los principales conceptos de gastos: Reuniones, Personal, Viajes y Otros costos directos. Asimismo se destacan las sumas presupuestadas para 2008-2010 reflejando el volumen previsto de servicios del ARGF que se adquirirán.

11. En esta tabla también se destaca:

- El impacto de la transición de una gran porción del Plan de acción AVSEC al Presupuesto regular, que ha dado como resultado un aumento de los recursos para el MP VIII — Auditorías de seguridad operacional y de seguridad de la aviación que ha pasado de 3,9% a 8,0%;
- El aumento de la porción de recursos presupuestarios destinados al MP III — Transporte aéreo que ha pasado de 8,3% a 8,9%;
- La reducida porción de recursos presupuestarios destinados al MP IV – Apoyo administrativo, que ha pasado de 39,1% a 34,1% y al MP VII – FIN, EPO, EAO, que ha pasado de 5,9% a 5,0%;
- La reducida incidencia de los costos de personal en el Presupuesto de 84,0% en 2005-2007 a 79,4% en el Presupuesto previsto para 2008-2010;
- El aumento en recursos para viajes, de 2,6% a 3,6%, atribuible a las considerables necesidades del MP VIII – Auditorías de seguridad operacional y de seguridad de la aviación;
- El aumento de recursos para reuniones, de 1,4% a 1,7%, a raíz de las considerables necesidades requeridas por ATB;
- El establecimiento de una reserva que asciende al 2,8% del Presupuesto total para sufragar los servicios que antes eran internos y que en un futuro se cubrirán con cargo al ARGF;

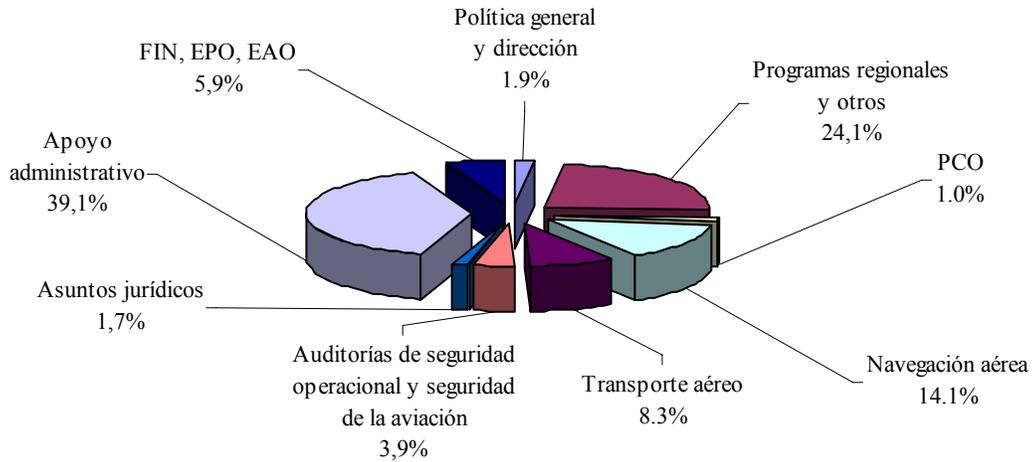
- El establecimiento de una reserva que asciende al 1,3% del Presupuesto total que representa la porción presupuestada para cubrir los costos en que se incurrirá una sola vez para la reestructuración orgánica.

12. Los gráficos circulares 2 y 3, derivados de la Tabla 4 indican más claramente el enfoque del Presupuesto que está mucho más orientado hacia las actividades esenciales, habiendo disminuido la porción combinada de los Programas principales VI, Apoyo administrativo, y VII, FIN, EPO, EAO, en 5,9 puntos porcentuales, pasando de 45,0% en el Presupuesto para 2005-2007 a 39,1% en el Presupuesto revisado para 2008-2010, debiéndose la mayor parte de la disminución a la reducción de personal de “Apoyo administrativo”.

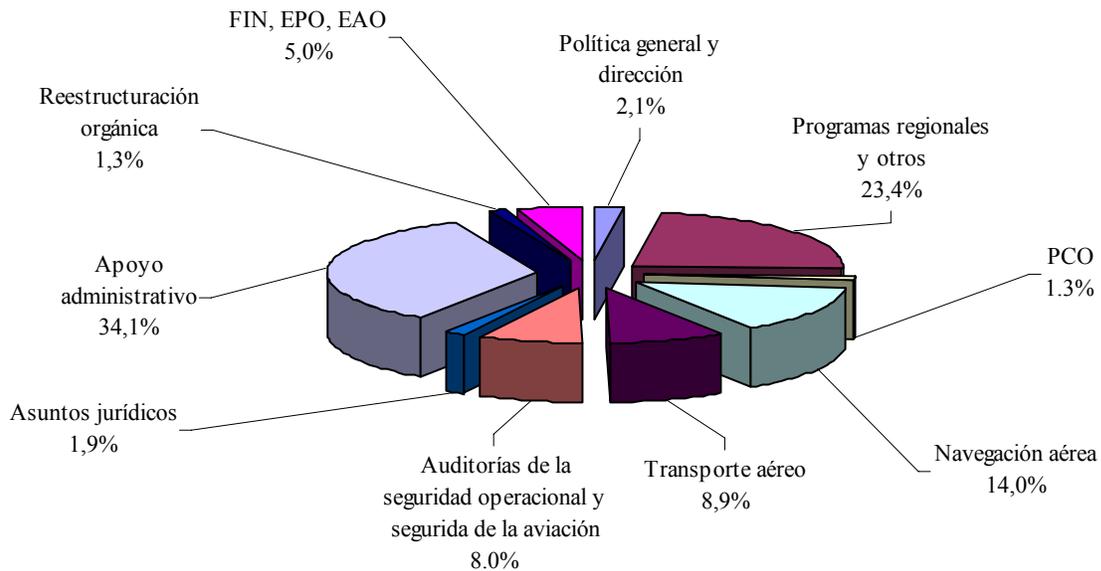
**TABLA 4: RESUMEN DEL PRESUPUESTO 2008-2010 PROPUESTO  
POR PROGRAMAS Y POR CONCEPTO DE GASTO  
(en miles de dólares canadienses)**

	Presupuesto 2008-2010 propuesto				Porcentaje	
	2008	2009	2010	Total 2008-10	2005-2007	2008-2010
	(1)	(2)	(3)	(4) (1)+(2)+(3)	(5)	(6)
<b>I. Política general y dirección</b>						
Personal	1 309	1 344	1 388	4 041	1,5%	1,6%
Reuniones	-	-	731	731	0,3%	0,3%
Viajes	98	108	109	315	0,1%	0,1%
Servicios ARGF	47	45	46	138	0,0%	0,1%
Otros gastos directos	9	10	12	31	0,0%	0,0%
	<b>1 463</b>	<b>1 507</b>	<b>2 286</b>	<b>5 256</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,1%</b>
<b>II. Navegación aérea</b>						
Personal	10 080	10 526	10 805	31 411	13,4%	12,8%
Reuniones	182	66	59	307	0,1%	0,1%
Viajes	275	283	463	1 021	0,4%	0,4%
Servicios ARGF	423	400	412	1 235	0,0%	0,5%
Otros gastos directos	166	113	137	416	0,2%	0,2%
	<b>11 126</b>	<b>11 388</b>	<b>11 876</b>	<b>34 390</b>	<b>14,1%</b>	<b>14,0%</b>
<b>III. Transporte aéreo</b>						
Personal	6 134	6 478	6 866	19 478	7,8%	7,9%
Reuniones	386	331	331	1 048	0,2%	0,4%
Viajes	147	148	152	447	0,2%	0,2%
Servicios ARGF	259	245	252	756	0,0%	0,3%
Otros gastos directos	79	79	84	242	0,1%	0,1%
	<b>7 005</b>	<b>7 281</b>	<b>7 685</b>	<b>21 971</b>	<b>8,3%</b>	<b>8,9%</b>
<b>IV. Asuntos jurídicos</b>						
Personal	1 255	1 305	1 334	3 894	1,5%	1,6%
Reuniones	-	128	383	511	0,2%	0,2%
Viajes	23	23	23	69	0,0%	0,0%
Servicios ARGF	47	45	46	138	0,0%	0,1%
Otros gastos directos	70	13	13	96	0,0%	0,0%
	<b>1 395</b>	<b>1 514</b>	<b>1 799</b>	<b>4 708</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,9%</b>
<b>V. Programas regionales y otros</b>						
Personal	15 516	16 122	17 149	48 787	20,4%	19,9%
Reuniones	489	497	508	1 494	0,6%	0,6%
Viajes	696	726	760	2 182	0,9%	0,9%
Servicios ARGF	47	45	46	138	0,0%	0,1%
Otros gastos directos	2 693	2 689	2 525	7 907	3,2%	3,2%
	<b>19 441</b>	<b>20 079</b>	<b>20 988</b>	<b>60 508</b>	<b>25,1%</b>	<b>24,7%</b>
<b>VI. Apoyo administrativo</b>						
Personal	20 729	21 031	21 663	63 423	31,7%	25,8%
Viajes	71	69	70	210	0,1%	0,1%
Servicios ARGF	1 129	1 068	1 097	3 294	0,0%	1,3%
Otros gastos directos	5 609	5 599	5 638	16 846	7,3%	6,9%
	<b>27 538</b>	<b>27 767</b>	<b>28 468</b>	<b>83 773</b>	<b>39,1%</b>	<b>34,1%</b>
<b>VII. FIN, EPO, EAO</b>						
Personal	3 433	3 355	3 382	10 170	4,8%	4,1%
Viajes	41	45	48	134	0,1%	0,1%
Servicios ARGF	164	156	160	480	0,0%	0,2%
Otros gastos directos	523	536	555	1 614	1,0%	0,6%
	<b>4 161</b>	<b>4 092</b>	<b>4 145</b>	<b>12 398</b>	<b>5,9%</b>	<b>5,0%</b>
<b>VIII. Auditorías de seguridad operacinal y seguridad de la aviación</b>						
Personal	3 916	4 873	5 200	13 989	2,9%	5,7%
Viajes	723	1 236	2 399	4 358	0,8%	1,8%
Servicios ARGF	236	223	229	688	0,0%	0,3%
Otros gastos directos	58	49	292	399	0,2%	0,2%
	<b>4 933</b>	<b>6 381</b>	<b>8 120</b>	<b>19 434</b>	<b>3,9%</b>	<b>8,0%</b>
<b>Total</b>	<b>77 062</b>	<b>80 009</b>	<b>85 367</b>	<b>242 438</b>	<b>100,0%</b>	<b>98,7%</b>
<b>Resumen</b>						
Personal	62 372	65 034	67 787	195 193	84,0%	79,4%
Reuniones	1 057	1 022	2 012	4 091	1,4%	1,7%
Viajes	2 074	2 638	4 024	8 736	2,6%	3,6%
Servicios ARGF	2 352	2 227	2 288	6 867	0,0%	2,8%
Otros gastos directos	9 207	9 088	9 256	27 551	12,0%	11,2%
<b>Total</b>	<b>77 062</b>	<b>80 009</b>	<b>85 367</b>	<b>242 438</b>	<b>100,0%</b>	<b>98,7%</b>
<b>Reestructuración orgánica</b>	<b>2 889</b>	<b>76</b>	<b>140</b>	<b>3 105</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,3%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>79 951</b>	<b>80 085</b>	<b>85 507</b>	<b>245 543</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Cuadro 2: Presupuesto 2005-2007 aprobado, por Programa principal (%)**



**Cuadro 3: Presupuesto 2008-2010 propuesto, por Programa principal (%)**



13. En la Tabla 5 se presentan los cambios en los puestos por Programa principal y por categoría de puesto. En la tabla se muestran los aumentos a raíz de la integración de AVSEC (28 puestos añadidos) y las disminuciones que responden a la creación del ARGF (52 puestos transferidos). Aparte de AVSEC y ARGF, el movimiento de puestos es el siguiente: 11 adiciones y 97 reducciones. En general, en esta propuesta se trasladan al Presupuesto 39 puestos nuevos y se retiran del mismo 149 puestos existentes, lo cual da como resultado una reducción neta de 110 puestos del Presupuesto regular.

TABLA 5: PLANTILLA DEL PRESUPUESTO REGULAR POR CATEGORÍA Y PROGRAMA PRINCIPAL								
Programas principales	Presupuesto aprobado Año 2007	Cambios					Total Cambios	Presupuesto propuesto Año 2010
		Integración AVSEC	Transferencias ARGF	Otros	Otros	Transferencias		
		(+)	(-)	(+)	(-)			
I. Política general y dirección								
P	4	0	0	0	0	0	0	4
SG	2	0	0	0	0	0	0	2
Total P+SG	6	0	0	0	0	0	0	6
II. Navegación aérea								
P	48	0	0	0	0	-3	-3	45
SG	42	0	0	0	-12	-1	-13	29
Total P+SG	90	0	0	0	-12	-4	-16	74
III. Transporte aéreo								
P	27	4	0	0	-3	-2	-1	26
SG	24	0	0	1	-2	0	-1	23
Total P+SG	51	4	0	1	-5	-2	-2	49
IV. Asuntos jurídicos								
P	5	0	0	0	0	0	0	5
SG	4	0	0	0	-1	0	-1	3
Total P+SG	9	0	0	0	-1	0	-1	8
V. Programas regionales y otros								
P	70	3	0	1	-3	0	1	71
SG	80	0	0	2	-2	0	0	80
Total P+SG	150	3	0	3	-5	0	1	151
VI. Apoyo administrativo								
P	90	0	-4	4	-30	4	-26	64
SG	161	0	-43	2	-34	0	-75	86
Total P+SG	251	0	-47	6	-64	4	-101	150
VII. FIN, EPO, EAO								
P	15	0	-1	0	-2	0	-3	12
SG	21	0	-4	1	-5	0	-8	13
Total P+SG	36	0	-5	1	-7	0	-11	25
VIII. SSA								
P	10	10	0	0	-1	1	10	20
SG	10	11	0	0	-2	1	10	20
Total P+SG	20	21	0	0	-3	2	20	40
<b>TOTAL</b>								
P	269	17	-5	5	-39	0	-22	247
SG	344	11	-47	6	-58	0	-88	256
<b>Total P + SG</b>	<b>613</b>	<b>28</b>	<b>-52</b>	<b>11</b>	<b>-97</b>	<b>0</b>	<b>-110</b>	<b>503</b>

14. La reducción neta de puestos del Presupuesto regular es del 8,2% de puestos de la categoría profesional internacional y de más de una cuarta parte, o sea 25,6% del personal de la categoría de servicios generales. El único Programa principal para el cual se ha previsto aumentar puestos en 2008-2010 es el MP VIII: Auditorías de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.

15. Al extremo opuesto del espectro, el MP VI: Apoyo administrativo renuncia al 40,2% de los puestos regulares presupuestados para 2005-2007, y casi la mitad de sus puestos de servicios generales. En la tabla a continuación se presenta un desglose de las reducciones netas de puestos del presupuesto regular en la Dirección de administración y se destacan los efectos de las recomendaciones del Consejo:

- a) reducción de la plantilla en la HRB;
- b) reducción de la plantilla y contratación externa de servicios en ICT (con respecto a lo segundo, la adición neta de tres puestos de la categoría profesional es el resultado del recorte de cinco puestos, la adición de cinco puestos nuevos y la transferencia de cuatro puestos existentes de Especialistas de sistemas de la Sección ICT en el marco de la consolidación de los servicios IT);

- c) reducciones en la LPB debido a la contratación externa de servicios de traducción así como al traslado de la Sección de Imprenta al ARGF (1 puesto profesional y 23 puestos GS);
- d) transferencia de porciones de COS y puestos de otras secciones de la ADB al ARGF.

Subdirección/Sección de ADB	Categoría de puesto		
	P	SG	Total
HRB	-2	-7	-9
ICT	3	-3	0
LPB	-24	-44	-68
COS	-0.5	-7	-7.5
Otras (RDS, WLA, ACS)	-2.5	-14	-16.5
<b>TOTAL</b>	<b>-26</b>	<b>-75</b>	<b>-101</b>

16. Mediante un análisis por centro de costos, en la Tabla 6 se destacan los cambios propuestos en la distribución relativa de recursos entre la Sede en Montreal y las Oficinas regionales entre los Presupuestos de 2005-2007 y de 2008-2010. La tabla revela una ligera reducción en la porción de recursos presupuestados para las Oficinas regionales, de 24,1% a 23,4%.

17. No obstante, cabe señalar que la porción correspondiente a la Sede se atribuye en gran parte a la integración de un 47,9% del Plan de acción AVSEC en el Presupuesto regular de la Sede. El hecho de que en 2008-2010 se mantenga la plantilla de las Oficinas regionales al mismo nivel que en 2005-2007, a pesar de la considerable reestructuración orgánica en la Sede, es un indicador de que en el siguiente trienio no se alterará la capacidad de producción de las Oficinas regionales, hasta que se efectúe una posible revisión a partir de 2011 en adelante, basándose en las recomendaciones del Grupo de estudio sobre las Oficinas regionales, cuya creación ha sido recomendada por el Consejo.

**TABLA 6: RESUMEN DE LAS PREVISIONES PRESUPUESTARIAS  
PARA 2008-2009-2010 POR UBICACIÓN  
(en miles de dólares canadienses)**

	Presupuesto 2008-2010 propuesto				Porcentaje	
	(1)	(2)	(3)	(4)	2005-2007	2008-2010
	Previsiones			Total		
	2008	2009	2010	2008-2010		
Sede*	58 604	60 949	65 421	184 974	75,9%	75,3%
Oficina WACAF	2 252	2 331	2 591	7 174	3,3%	2,9%
Oficina EUR/NAT	3 821	3 968	3 964	11 753	5,3%	4,8%
Oficina APAC	2 770	2 836	3 114	8 720	3,6%	3,6%
Oficina MID	1 898	1 994	2 052	5 944	2,4%	2,4%
Oficina NACC	2 405	2 460	2 709	7 574	3,0%	3,1%
Oficina SAM	2 332	2 433	2 466	7 231	3,1%	2,9%
Oficina ESAF	2 433	2 481	2 483	7 397	2,7%	3,0%
Reuniones de carácter regional	349	355	361	1 065	0,5%	0,5%
SIP	198	202	206	606	0,2%	0,2%
Total Oficinas regionales	18 458	19 060	19 946	57 464	24,1%	23,4%
Reestructuración orgánica						
Sede	2 467	76	140	2 683		1,1%
Oficina regionales	422	-	-	422		0,2%
Total	2 889	76	140	3 105		1,3%
<b>Total general</b>	<b>79 951</b>	<b>80 085</b>	<b>85 507</b>	<b>245 543</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\*Incluye \$1 015 000 por año (promedio) para la Oficina de planificación y coordinación mundial.

18. A continuación se presenta una descripción global de los elementos que se incluyen bajo cada concepto principal de gastos:

#### Personal

19. Se han empleado los gastos típicos para cada categoría de puestos (Profesional y Servicios generales) tanto con respecto a la Sede como a las Oficinas regionales. Las prestaciones del personal concuerdan con el Reglamento del Personal, aprobado por el Consejo y se basan en las tasas establecidas por la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI) para el sistema común de las Naciones Unidas.

20. Además de los incrementos anuales de sueldos, los aumentos obligatorios en los gastos se deben a revisiones de sueldos como resultado de factores inflacionarios y otros determinados por la Comisión de Administración Pública Internacional (CAPI) de las Naciones Unidas.

### Gastos generales de explotación

21. Tecnología de la información/automatización de oficinas: Las consignaciones efectuadas para esta partida se destinarán a la adquisición y el mantenimiento de la tecnología de la información/automatización de oficinas relacionada con soportes físicos y lógicos para computadoras de escritorio, infraestructura de tecnología de la información y las principales aplicaciones de sistemas. La consignación para equipos se destinará principalmente a reemplazar equipos obsoletos. La consignación para soportes lógicos incluye licencias anuales y tarifas de mantenimiento, perfeccionamientos y reemplazos y la adquisición de soportes lógicos más modernos.

22. Alquiler, mantenimiento y seguridad de los edificios: Este rubro incluye costos de alquiler, mantenimiento y seguridad del edificio de la sede en Montreal y los locales de las siete Oficinas regionales. De conformidad con el Acuerdo concertado con el Gobierno anfitrión, la OACI debe pagar al gobierno del Canadá el 25% de los costos de alquiler y explotación de los locales de la Sede. El Gobierno del Canadá asume, cada año, el 75% del alquiler y de los costos de explotación y todos los impuestos relativos a la propiedad. Se ha fijado el alquiler de los locales pero los gastos de explotación se basan en los que efectivamente ha incurrido el Gobierno del Canadá. El presupuesto se basa en la información recibida de ese último. Los locales de las Oficinas de APAC, MID y WACAF y parte de los locales de la Oficina EUR/NAT están proporcionados sin costo de alquiler por los respectivos gobiernos anfitriones, es decir los gobiernos de Tailandia, Egipto, Senegal y Francia, respectivamente. Los costos de alquiler y mantenimiento de las oficinas de NACC y de SAM están subsidiados parcialmente por los gobiernos de México y del Perú, respectivamente.

23. Distribución de comunicaciones y telecomunicaciones: incluye provisiones para servicios telefónicos, servicios de larga distancia, facsimile y cargos de larga distancia por datos transmitidos por la red telefónica.

24. Equipos, muebles y vehículos: incluye provisiones para la compra, alquiler y mantenimiento de equipos de oficina no relacionados con IT tales como fotocopiadoras y equipos audiovisuales, mobiliario de oficina, accesorios y vehículos. La mayor parte de las provisiones relacionadas con adquisiciones o alquileres se destinan al reemplazo de artículos obsoletos y descompuestos.

25. Suministros y servicios de oficina: incluye provisiones para fotocopias, papelería y útiles de oficina así como imprenta interna en las Oficinas regionales.

26. Contribuciones a los servicios comunes de las Naciones Unidas: La OACI participa y se beneficia de ciertos servicios, que son suministrados conjuntamente por el sistema de las Naciones Unidas. Los costos de estos servicios se comparten entre todas las organizaciones participantes sobre la base de fórmulas convenidas mutuamente para compartir costos.

27. Los servicios del ARGF: incluyen los recursos requeridos por los Programas principales para adquirir servicios anteriormente proporcionados por las dependencias que se propone transferir al ARGF. El más tangible de estos servicios es la Imprenta.

28. Los viajes en misiones oficiales incluyen:

- a) misiones a los Estados contratantes relacionadas con la ejecución del programa de trabajo, lo cual incluye consultas, prestación de asesoramiento y asistencia y trabajo en relación con las auditorías de vigilancia;

- b) misiones a reuniones, gubernamentales y no gubernamentales, sobre temas de aviación para presentar el punto de vista de la OACI y mantenerse informado sobre la evolución tecnológica; y
- c) misiones para representar a la OACI en reuniones de las Naciones Unidas, los organismos especializados y otras organizaciones internacionales.

29. Con respecto a viajes, la Secretaría ha iniciado una revisión de sus políticas actuales, a fin de reducir los costos, lo que también había recomendado el FIC. Como resultado, se acordó implantar los cambios mencionados seguidamente:

- Derecho a clase de negocios: incremento de 7 a 9 horas.
- Política de escala:
  - i. 1 día después de 10 horas de viaje: enmendar para 1 día después de 16 horas de viaje;
  - ii. 2 días después de 16 horas de viaje: suprimir el derecho.
- Asiento para niños menores de dos años: suprimir el derecho.

30. Los derechos a una suma global por viaje de vacaciones al país del hogar se examinarán más a fondo, para determinar el alcance de otras reducciones presupuestarias en materia de viajes.

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

#### **ANEXO 4: NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD DEL SECTOR PÚBLICO (IPSAS)**

1. Como se informó al Consejo en la nota C-WP/12658, la OACI adoptará las normas contables IPSAS, a partir del 1 de enero de 2008. A continuación se presenta un breve resumen de los cambios y las repercusiones de la adopción de las IPSAS en las proyecciones del presupuesto de la OACI.

2. Reconocimiento de ingresos y del activo: las IPSAS exigen que el ingreso se reconozca sobre una base acumulativa. Como resultado, la OACI continuará reconociendo las cuotas de los Estados contratantes en apoyo del presupuesto de la OACI como ingreso el 1 de enero de cada año fiscal. No se prevé que esta medida tenga repercusiones en el Presupuesto regular ya que se trata de una práctica vigente. Sin embargo, se registrará una variación en el ingreso relacionado con el excedente del ARGF puesto que todos los ingresos se contabilizarán acumulativamente en vez de cuando se hagan efectivos (que es la práctica actual). A este respecto, la valoración del inventario de material usado y producido para la venta y los suministros de oficinas que no se han utilizado al final del ejercicio se contabilizarán como inventario<sup>4</sup>.

3. Reconocimiento de gastos y del pasivo: las IPSAS requieren que los gastos se reconozcan sobre una base acumulativa, basándose en el principio de la entrega de productos y servicios. Como resultado, la OACI ya no contabilizará las obligaciones como gastos en sus estados financieros. Los principales aumentos en los gastos para 2008-2010 que deben contabilizarse para cumplir las IPSAS están relacionados con a) beneficios del seguro de salud después del servicio (ASHI); b) depreciación/amortización; y c) servicios proporcionados gratuitamente a la Organización.

a) Seguro de salud después del servicio (ASHI), costos anuales y pasivo acumulado: a partir del trienio 2008-2010, la OACI tendrá que registrar el costo total de los beneficios ASHI para el personal que tenga derecho a ello, tanto sufragados por el programa regular como por contribuciones voluntarias y fondos en fideicomiso. Estos gastos están relacionados con el plan de seguro médico y dental después de la separación del servicio. Basándose en una evaluación actuarial llevada a cabo en 2007, se calcula que los gastos anuales son del orden de 4,6 millones CAD, si bien la obligación de beneficios acumulados se proyecta a un total de 57,5 millones CAD para el fin de 2007 y 69,0 millones CAD para el fin de 2010. Actualmente se prevé comenzar a prever fondos para los costos anuales únicamente en 2010, mediante las economías presupuestarias. En cuanto al pasivo a largo plazo, para el próximo trienio se propone crear una cuenta especial o un fondo separado que tenga en cuenta la situación financiera al respecto y las operaciones. La OACI continuará siguiendo de cerca la evolución de esta cuestión en el marco del sistema de las Naciones Unidas.

b) Depreciación/amortización y consignaciones para bienes de capital: como se indicó en la nota FI-WP/659, las IPSAS también requieren que los bienes del activo de la Organización se contabilicen adecuadamente en los estados financieros. Desde el punto de vista contable, esto significa que las adquisiciones de bienes (tangibles o intangibles) ya no se contabilizarán como gastos en los estados financieros. Desde un punto de vista presupuestario, aún se necesitan fondos para la adquisición de bienes de capital, aún cuando en los estados financieros el gasto en que se incurre se distribuya en varios años (proceso llamado depreciación). La OACI ha establecido un umbral de 5 750 CAD para la inmovilización de

---

<sup>4</sup> El valor del inventario aún debe calcularse dado que es una de las actividades que se llevan a cabo en el marco de los preparativos de la OACI para la aplicación de las IPSAS.

bienes. Por consiguiente, los bienes tangibles tales como equipo, que excedan de este umbral, se contabilizan por separado con respecto a cada resultado y se incluyen en las consignaciones. Para 2008-2010, los gastos incluirán depreciación de bienes, instalaciones y equipo y bienes intangibles tales como gastos inmovilizados para la modernización de los sistemas financieros. Se calcula que la depreciación/amortización anual será del orden de 0,9 millones CAD<sup>5</sup>. La depreciación/amortización no requiere fondos, puesto que para los bienes inmovilizados, sobre los cuales se calcula la depreciación/amortización, los fondos se usaron en la fecha de la compra.

- c) Bienes y servicios recibidos sin cargo. Los gastos que no requieren desembolso de fondos incluyen los bienes o servicios proporcionados a la Organización gratuitamente por quienes hacen contribuciones o donaciones. Las contribuciones en especie y en efectivo incluyen la financiación total o parcial del alquiler de locales y otros servicios por los Estados, que asciende a aproximadamente 18 millones USD por año<sup>6</sup>. Al igual que otros gastos mencionados antes, este gasto no se incluye en una consignación para proveer de fondos.

4. Los gastos mencionados antes, dado que no requieren provisión de fondos en el presupuesto para 2008-2010, no se incluyen en las consignaciones propuestas y se someten a la consideración de la Asamblea.

---

<sup>5</sup> Esta cantidad incluye la depreciación de todos los bienes pertenecientes a la OACI, independientemente de la procedencia de los fondos.

<sup>6</sup> Según los estados financieros de 2006.

**ANEXO 5: LISTA DE BIENES DE CAPITAL PROPUESTOS**

**Lista de bienes de capital propuestos**

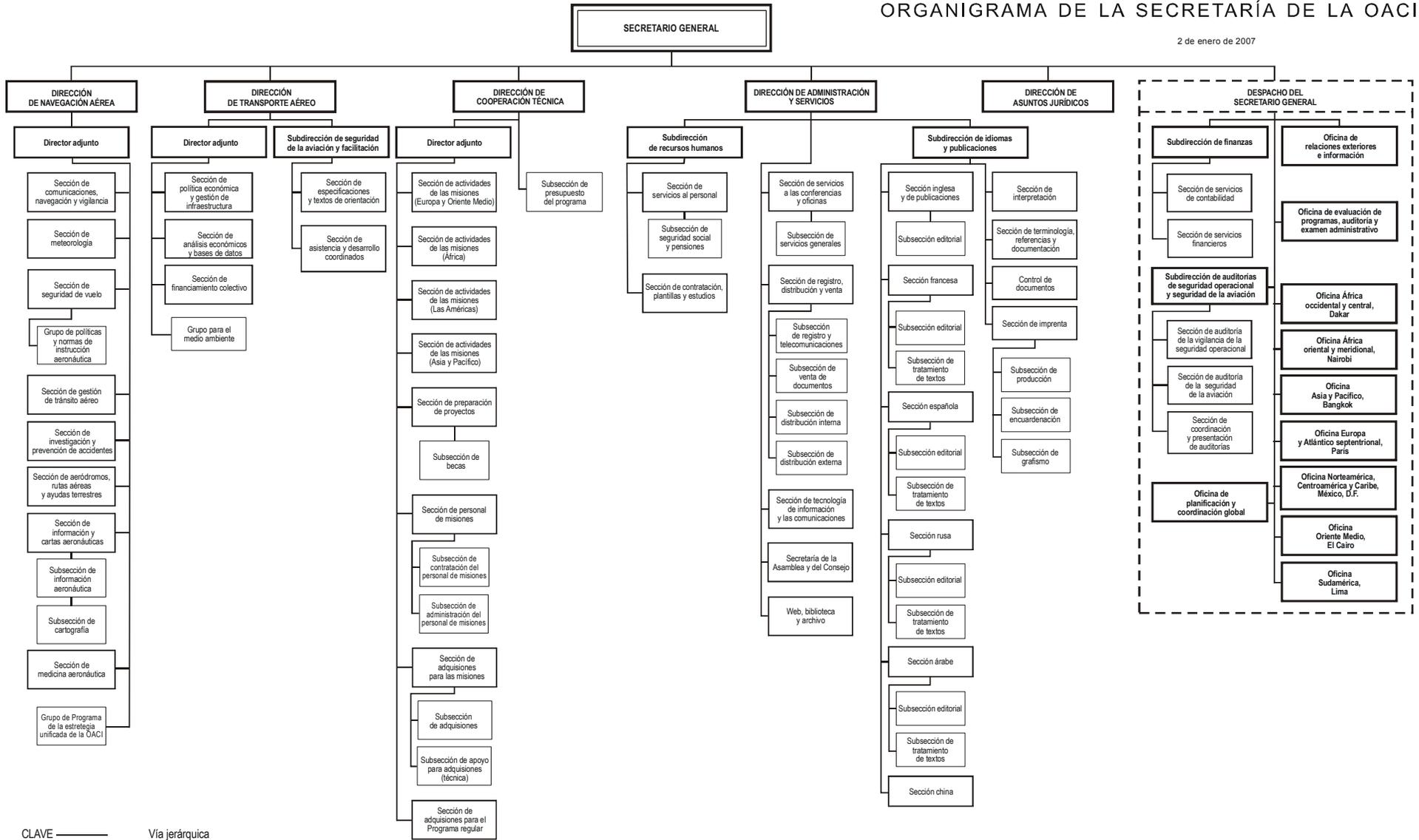
<b>Centro de costo</b>	<b>Cantidad (en miles de CAD)</b>	<b>Elementos</b>
Sección de Tecnología de la información y las comunicaciones	465,8	Servidores, equipo de red, soporte lógico y dispositivos antivirus; acceso seguro; web ISYS, archivos; almacenamiento, equipo de reserva y barrera de protección.
Oficina ESAF	253,0	Renovación de sala de conferencias; mobiliario; equipo de sonido; vehículo oficial; fotocopidora.
Oficina SAM	103,5	Equipo de interpretación; vehículo oficial, reemplazo previsto de computadora y equipo de oficina; equipo de protección informática.
Oficina MID	89,7	Microbús; reemplazo previsto de computadora y equipo de oficina; fotocopadoras; máquina de facsímiles.
Oficina APAC	59,8	Vehículo utilitario; servidor y equipo de archivo.
Oficina EUR/NAT	88,6	Actualización del sistema de sonido de la sala de conferencias.
Oficina NACC	33,4	Vehículo oficial.
<b>TOTAL:</b>	<b>1 093,8</b>	

(Esta página se deja intencionalmente en blanco)

# ANEXO 6: ORGANIGRAMA DE LA ORGANIZACIÓN

# ORGANIGRAMA DE LA SECRETARÍA DE LA OACI

2 de enero de 2007



CLAVE ————— Via jerárquica  
 - - - - - Via jerárquica para cuestiones de políticas