



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Transición a una nueva política de cooperación técnica

COMENTARIOS A LA NUEVA POLÍTICA DE COOPERACIÓN TÉCNICA

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio realiza un análisis de la resolución propuesta que contendría la declaración refundida de las políticas de cooperación técnica de la OACI, considerando la importancia del control de dicha política y haciendo énfasis en la claridad sobre los métodos comerciales autorizados a la TCB, la necesidad de un claro código de ética, la importancia de brindar el apropiado manejo con las autoridades aeronáuticas cuando los beneficiarios de la cooperación técnica son entes privados o no estatales, la inclusión de los grupos regionales como elementos de apoyo de los programas de cooperación y la necesidad de separar los temas relacionados con instrucción para contenerlos en una resolución particularmente sobre este asunto. Finalmente, propone cambios sustantivos en ciertos párrafos de la resolución propuesta.

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

- a) Encargar al Secretario General que revise y elabore un protocolo que contenga el alcance de los métodos comerciales y su código de ética a ser aplicados por la TCB para la aprobación del Consejo;
- b) Modificar el numeral 7 de la resolución propuesta quedando como sigue: “Recomienda a los Estados donantes, instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, por intermedio de la autoridad Aeronáutica, den preferencia a la OACI, para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de asistencia técnica en el campo de la aviación civil y que por intermedio de la Autoridad Aeronáutica el Secretario General se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución;
- c) Enmendar el numeral 10 como sigue: “Reafirma la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en concordancia con la política que defina el Estado para este fin, y en cumplimiento de los Objetivos estratégicos Nacionales y de la OACI, para que la asistencia se oriente con miras a mejorar la seguridad operacional, la protección y la eficiencia del transporte aéreo internacional y abarque, entre otras cosas, las actividades de las que tradicionalmente se encargaban las administraciones nacionales de aviación civil y que se están privatizando hasta cierto punto, de forma tal que el Estado siga asumiendo, en virtud del Convenio de Chicago, la responsabilidad respecto de la calidad de los servicios proporcionados y la aplicación por los mismos de los SARPS de la OACI, y pide al Secretario General que, en estos casos, coordine con las autoridades de aviación civil correspondientes; particularmente para asegurarse de que los proyectos cumplan con los SARPS de la OACI;

d) Eliminar el numeral 11 propuesto que fue refundido en el numeral 10. e) Adicionar el siguiente numeral al Apéndice A: “xx-reconoce la importancia de los grupos de expertos internacionales de asesoramiento y otras iniciativas, instándolos a apoyar la labor de cooperación técnica, a unir los esfuerzos, contribuir con las experiencias e iniciativas para incrementar la efectividad de los programas de cooperación de la OACI. f) Trasladar los numerales 3 y 4 del Apéndice C para conformar una sola resolución orientada a la instrucción y formación del personal aeronáutico.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	▪ A35-WP/15 EX/4 ▪ Resolución A33-16

1. ANTECEDENTES

1.1 La cooperación técnica es un instrumento supremamente importante para el desarrollo de la aviación civil, la corrección de las deficiencias y la ayuda a los Estados a superar sus inconvenientes en el cumplimiento de sus obligaciones con el convenio y con los estándares internacionales en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

1.2 La Cooperación y la Asistencia técnica entrelazan una relación de responsabilidad solidaria en relación con los objetivos que se persiguen y sus impactos frente a la seguridad operacional y de la aviación.

1.3 El Estado sigue siendo responsable del cumplimiento de sus obligaciones frente al Convenio, aun cuando haya decidido tener organismos públicos o privados para la prestación de los servicios de navegación aérea, para la gestión de los aeródromos o por intermedio de organismos multinacionales, es por ello que la cooperación técnica y la asistencia siempre deben buscar el beneficio colectivo en general de la aviación civil.

1.4 La política propuesta como apéndice en la nota de estudio A36-WP/48, que incluye un proyecto de resolución numerado 20/1 de la Asamblea, que contendría la Declaración refundida de las políticas de cooperación técnica de la OACI, amerita un detallado análisis, por cuanto el control dispuesto en la Resolución A33-9 (cláusulas dispositivas 5 y 6) que pidió al Secretario General que desarrollara una función de garantía de calidad a proyectos de gran envergadura y para todos los proyectos de cooperación técnica relacionados con las deficiencias detectadas en las auditorías del USOAP, y que debiera ser llevado a cabo por una oficina independiente; fue interpretado por el Consejo, conviniendo que para 2006 la Oficina de evaluación de programas, auditoría y examen administrativo (EAO) sería la encargada de realizar esta labor por lo menos una vez cada dos años, y estará encargada de velar por la integridad de los programas en relación con las políticas de cooperación contenidas en la resolución propuesta; consecuentemente, la resolución refundida debe contener precisiones que ayuden al control.

2. ANÁLISIS

2.1 Propone el proyecto de resolución en su párrafo octavo del Apéndice A que “Considerando que en la Resolución A35-21 se alentaba al Consejo y al Secretario General a adoptar una estructura y un mecanismo que emplearan métodos de tipo comercial a fin de permitir asociaciones

fructíferas con instituciones de financiación y los Estados beneficiarios;” y en el numeral noveno indica que “9. Reafirma que al adoptar métodos orientados al comercio para la Dirección de cooperación técnica, es necesario asegurarse de que se mantenga la buena reputación de la OACI;” se hace necesario revisar nuevamente el alcance contenido bajo los métodos de tipo comercial y el código de ética que pueden ser empleados, es de recordar que el Consejo ha sostenido la idea de que los mismos deben propender a un equilibrio justo entre el grado de autonomía concedido y el grado de vigilancia y control de las actividades de cooperación técnica; igualmente ha advertido su preocupación en torno al aumento de los posibles riesgos a que se expondría la reputación de la OACI, incluso con respecto a sus obligaciones jurídicas y financieras, al aumentar el alcance de su prestación de servicios de cooperación técnica, mediante la aplicación los métodos de tipo comercial de la TCB.

2.2 En el párrafo noveno del Apéndice A mencionado se indica que “Considerando que el Consejo convino en que debería otorgarse mayor flexibilidad operacional a la Dirección de cooperación técnica con la vigilancia y el control apropiados de las actividades de cooperación técnica” debe reflexionarse si estos mecanismos de vigilancia y control están debidamente establecidos en un procedimiento formal y continuo que asegure la calidad, invitando a que dicho proceso esté claramente detallado para efectos de mantener el control sobre el programa.

2.3 Propone el proyecto de resolución en su numeral séptimo del Apéndice A que se recomiende a los Estados donantes, instituciones de financiación y otros asociados en el desarrollo, incluyendo el sector aeronáutico y el sector privado que, según sea el caso, den preferencia a la OACI para la identificación, preparación, análisis, ejecución y evaluación de proyectos de asistencia técnica en el campo de la aviación civil y pide al Secretario General que se mantenga en comunicación con dichas entidades y los posibles Estados beneficiarios, con miras a asignar fondos para el desarrollo de la aviación civil, recurriendo a la OACI como organismo de ejecución; preocupa el riesgo evidente de dividir la cooperación técnica, al establecer dos tipos de relaciones, una con el Estado y otra con el privado, aumentando el riesgo de dislocar el equilibrio y la autoridad en un Estado al permitir la aplicación de métodos de tipo comercial, cuando la autoridad aeronáutica es la única responsable frente al convenio, por lo que tiene que ser considerada a la hora de establecer estos programas de cooperación, por ello el Secretario General debe canalizar dicha ayuda por intermedio de la autoridad aeronáutica del Estado respectivo y mantenerla debidamente informada ya que la seguridad operacional y de la aviación no está sujeta a parcelas.

2.4 Igualmente, en el numeral 10 del Apéndice A, se sugiere reafirmar la necesidad de ampliar el suministro de cooperación técnica de la OACI a las entidades no estatales (públicas o privadas) que se ocupan directamente de la aviación civil, en cumplimiento de los Objetivos estratégicos de la OACI, pero debe recordarse que también hay una política nacional de aviación y son, en muchos casos, las Autoridades Aeronáuticas las responsables de los planes maestros de la aviación civil, por lo que en los procesos de planificación y control no se ha remplazado el papel del Estado, luego solamente la ejecución es la que ha sido entregada a terceros; siendo el Estado responsable de la planeación, la verificación y actuar como bien lo menciona el párrafo dada su calidad de Estado contratante del convenio. Si ése es el rol, no puede propiciarse un sigma entre el ente no estatal o privado y el orden institucional, por lo que las autoridades de aviación civil deben formar parte de los procesos de cooperación que se desarrollen al interior de sus Estados, por lo que se sugiere modificar el texto de este párrafo en tal sentido.

2.5 Durante el 33° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional en el mes de septiembre de 2001, se promulgó la Resolución A33-16, Plan Global para la Seguridad Aeronáutica, que en la cláusula dispositiva núm. 14, alienta a los Estados a promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los

sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI; así como examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia, por lo que consideramos que debe existir un claro mensaje que vincule estos esfuerzos con la política de cooperación técnica para aunar esfuerzos en donde sea posible, por lo que sería importante adicionar un párrafo en este sentido que ayude a construir estos escenarios.

2.6 Los numerales 3 y 4 del Apéndice C hacen referencia a la prioridad a la capacitación de su personal nacional de aviación civil en los aspectos técnicos, operacionales y de gestión y en desarrollar más los centros de instrucción existentes; por lo que es importante que las mismas se ubiquen dentro de una resolución específica orientada a la política de instrucción.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se invita a la Asamblea a considerar las modificaciones propuestas a la Resolución que sobre la política de cooperación técnica se propone.

— FIN —