



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 25: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI**

**DESAFÍOS DE LA INSTRUCCIÓN Y CREACIÓN DE CAPACIDAD EN MATERIA DE AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por Etiopía)

**RESUMEN**

Esta nota presenta una reseña de las carencias en la aviación civil causadas por instrucción y creación de capacidad insuficientes, principalmente debido a la falta de centros de instrucción, personal entrenado y recursos financieros y materiales adecuados. Debido a estas circunstancias, algunos Estados miembros no cumplieron con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Esta nota también sugiere posibles soluciones para mejorar la implementación de estrategias en instrucción y creación de capacidad, dado que constituye el elemento clave en la mejora del rendimiento de la vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.

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

- a) tomar nota de la información detallada en la nota;
- b) solicitar a la Secretaria General que se ponga en contacto con todos los Estados y organizaciones internacionales y coordine con ellos la financiación voluntaria en respaldo de la instrucción y creación de capacidad;
- c) alentar a la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) a que realice una evaluación de los Centros de instrucción en aviación de los Estados miembros y mejore su capacidad en todos los aspectos;
- d) alentar a la GAT a que apoye la implementación de la “Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados” impulsada en 2015;
- e) alentar a los Estados miembros a crear y fortalecer su propio Centro de instrucción con el fin de satisfacer la creciente demanda de capacidad de la industria; y
- f) alentar a los Estados miembros a asignar recursos suficientes para resolver las deficiencias identificadas, en especial en relación con el Elemento crítico-4 (calificación e instrucción del personal técnico).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional de la OACI.
<i>Repercusiones financieras:</i>	

<i>Referencias:</i>	<i>Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad impulsada por el Consejo de la OACI (2015)</i> <i>Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil, de fecha 25 de mayo de 2016</i> <i>Resolución A38-12, Apéndice D.</i> <i>Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados—Una Guía Práctica, 2017.</i>
---------------------	---

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados miembros de la OACI deben desarrollar planes de creación de capacidad que garanticen que puedan contar con los recursos humanos, las habilidades y las competencias requeridas para llevar adelante todas las actividades de aviación en cumplimiento de las disposiciones de la OACI y los SARPS, inclusive los textos de orientación.

1.2 La instrucción y creación de capacidad permite a los Estados cumplir con sus objetivos nacionales y resolver las constataciones referentes a seguridad operacional identificadas durante la auditoría o mediante el análisis de carencias.

1.3 Para poder cerrar la brecha entre las competencias existentes vs. aquellas que son requeridas de los Estados, deberían aplicarse las siguientes etapas en el proceso de instrucción:

- a) determinación de las necesidades de instrucción;
- b) diseño y planificación de la instrucción;
- c) provisión de instrucción; y
- d) evaluación de los resultados de la instrucción.

1.4 La Instrucción y creación de capacidad es el medio a través del cual las personas y organizaciones obtienen, mejoran y conservan habilidades y conocimiento para el eficaz logro de sus objetivos.

1.5 La industria de la aviación necesita instrucción y creación de capacidad continuas y sostenibles para que los Estados cumplan con los SARPS de la OACI. En base a ello, la OACI ha desarrollado y adoptado una hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad que servirá como texto de orientación para los Estados.

1.6 La hoja de ruta exige a los Estados que diseñen planes de acción para cumplir con sus necesidades de capacidad en términos de puestos, desarrollo o mantenimiento de la cantidad de empleados, así como las cualificaciones esenciales, las políticas de contratación, instrucción y retención de personal y la planificación de la sucesión.

1.7 Al revisar el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) que incluye los resultados actuales del CMA (Enfoque de observación continua) del USOAP, queda demostrado que la implementación efectiva del CE-4<sup>1</sup> es inferior a la EI (Implementación efectiva) promedio de los demás CE en la mayoría de los Estados contratantes. Esto demuestra que la instrucción y creación de capacidad es una preocupación a nivel mundial y no de los Estados individuales.

---

<sup>1</sup> Cualificación e instrucción del personal técnico.

1.8 Se requieren estrategias mundialmente armonizadas dirigidas a las actividades de aviación que son esenciales para los planes de creación de capacidad. En este sentido, la Resolución A38-12 de la Asamblea de la OACI, Apéndice D, y la Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil, aprobada por el Consejo, identificaron el alcance de las actividades de la OACI en materia de instrucción y asistencia a los Estados miembros para alcanzar y mantener el nivel de competencia del personal de aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Se estima que las actividades de transporte aéreo se duplicarán en los próximos 20 años, lo cual ciertamente generará una escasez de empleados, supervisores y gerentes cualificados en las distintas posiciones de la industria de la aviación y en funciones regulatorias. Por ende, la comunidad de la aviación debe garantizar que existan suficientes empleados, supervisores y gerentes cualificados en las líneas aéreas, aeropuertos, servicios de navegación aérea y funciones regulatorias para apoyar este crecimiento.

2.2 Debe prestarse debida atención a la disponibilidad de empleados, supervisores y administradores cualificados y competentes para planificar, coordinar, administrar, operar, mantener y supervisar todas las operaciones complejas en los distintos aeropuertos, espacios aéreos y aeronaves, para que los Estados contratantes puedan mantener un desarrollo sostenible, seguro y protegido de la aviación mundial.

2.3 En vista de lo anterior, los Estados deben desarrollar una hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad aeronáutica que detalle los requisitos en materia de recursos humanos para cumplir con sus obligaciones nacionales y globales de transporte aéreo. Los resultados de la hoja de ruta deben centrarse en la resolución de los problemas de rendimiento identificados en los informes de auditoría de cada Estado o en los problemas de rendimiento esperados identificados mediante un análisis de carencias.

2.4 Para que la industria pueda crecer a un nivel crítico, ésta depende del desarrollo eficaz y sostenible de la industria de la aviación civil en términos de organizaciones de instrucción reconocidas (ATO), disponibilidad de infraestructura necesaria, mantenimiento, gestión de tránsito aéreo eficiente y eficaz y seguridad operacional de la aviación.

2.5 A fin de satisfacer las crecientes demandas de la industria, es necesario que los Estados establezcan centros de instrucción para la creación de capacidad. Esto puede realizarse con la asistencia de la OACI y de todos los entes intervinientes, en términos de recursos financieros, humanos y materiales.

2.6 Carencias en la mayoría de los países en desarrollo:

Los resultados del CMA del USOAP respecto de la EI del CE-4 confirman que es necesario considerar seriamente e implementar las siguientes cuestiones, a saber:

- a) debida identificación de programas de instrucción;
- b) creación e implementación de planes de instrucción;
- c) debido registro de las actividades de instrucción;
- d) disponibilidad de financiación suficiente; y
- e) identificación de las competencias requeridas para las tareas actuales y futuras.

2.7 La OACI impulsó un documento titulado “Hoja de ruta de instrucción y creación de capacidad aeronáutica para los Estados”, cuya implementación no ha sido efectiva a satisfacción de todos los Estados dado que este aspecto se dejó a criterio discrecional de los diferentes Estados, independientemente de su situación económica. Debe establecerse claramente el requisito de identificar un punto de contacto responsable o un ente a cargo de la vigilancia e informe del avance del proceso de implementación.

2.8 Por otra parte, el fortalecimiento de la capacidad de los centros de instrucción en aviación que actualmente operan en los Estados miembros contribuiría a resolver la mayoría de los problemas identificados durante las auditorías del CMA del USOAP. Sin embargo, la falta de personal cualificado y de recursos financieros y materiales adecuados en los centros de instrucción son los principales obstáculos para el desarrollo de la aviación civil en los países en desarrollo.

2.9 Asimismo, el resultado de la auditoría del CMA del USOAP es una buena referencia para demostrar que los Estados deben considerar la necesidad de contar con personal técnico cualificado y entrenado disponible para cumplir con las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. Esto podría lograrse si se establecieran programas de instrucción y creación de capacidad bien definidos. Para poder alcanzar cabalmente este objetivo, el aporte de la OACI en este sentido es primordial.