



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 14:** Programa de asistencia técnica  
**Cuestión 15:** Cooperación técnica – Políticas y actividades de cooperación técnica  
**Cuestión 18:** Apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC)  
**Cuestión 23:** Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil y creación de capacidad en la aviación  
**Cuestión 28:** Iniciativa “Ningún país se queda atrás”  
**Cuestión 30:** Movilización de recursos

### ENFRENTAR LOS RETOS EN EL ÁMBITO DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

(Nota presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup> y EUROCONTROL)

#### RESUMEN

Las actividades de creación de capacidad, ya sean organizadas por la OACI, los Estados individualmente, las organizaciones regionales o la industria, desempeñan una función fundamental en apoyar los esfuerzos de los Estados miembros por alcanzar un cumplimiento efectivo y sostenible de las Normas y métodos recomendados de la OACI. Por consiguiente, la eficaz gestión de las actividades de creación de capacidad resulta fundamental para asegurar resultados tangibles.

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

- recordar a los Estados miembros su responsabilidad en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y la necesidad de que brinden un firme compromiso político para asegurar la sostenibilidad de las medidas que resultan de las actividades de creación de capacidad;
- reiterar su apoyo a la iniciativa “Ningún país se queda atrás” y reconocer la contribución de esta iniciativa en el mejoramiento de la performance general de la aviación a nivel mundial;
- reconocer el valor añadido y el carácter complementario de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, las organizaciones regionales y la industria;
- invitar a la OACI a que elabore e implante un enfoque orientado a los resultados, al priorizar actividades de creación de capacidad, incluyendo el uso de indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir la eficacia, eficiencia y sostenibilidad de sus actividades de creación de capacidad; y
- recordar la importancia de compartir información para mejorar la eficiencia e invitar a la OACI, a los Estados miembros, organizaciones e industria a que utilicen las herramientas existentes (p. ej., base de datos ISDAL de la OACI) para compartir información sobre sus actividades de creación de capacidad de las cuales se han beneficiado respectivamente o realizado con miras a alcanzar la eficiencia máxima, evitando la repetición de actividades idénticas y asegurando la priorización adecuada de Estados y medidas.

<sup>1</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

<sup>2</sup> Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

La Resolución 30/xx movilización de recursos, de la OACI y la Resolución 28/xx Iniciativa “Ningún país se queda atrás” de la OACI deberían enmendarse para incluir los cinco puntos mencionados	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 o con contribuciones extrapresupuestarias
<i>Referencias:</i>	Nota de información “Apoyo europeo a la iniciativa ‘Ningún país se queda atrás (NCLB)’ ”

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las actividades de creación de capacidad, ya sean organizadas por la OACI, los Estados a título individual, organizaciones regionales o la industria desempeñan una función importante en el apoyo a los esfuerzos de los Estados contratantes por alcanzar una implantación eficaz y sostenible de los requisitos internacionales. Las limitaciones de los recursos tanto humanos como financieros imponen a todas las partes la responsabilidad de establecer prioridades, desarrollar actividades de creación de capacidad que se adapten a necesidades reales y concretas y a gestionar la realización de dichas actividades en forma eficiente. Además, la importancia cuantitativa de las necesidades de las actividades de creación de capacidad en todo el mundo exige una promoción más activa de todos los esfuerzos para asegurar la sostenibilidad de dichas actividades y la coordinación de esfuerzos.

## 2. ANÁLISIS

2.1 **Responsabilidad de los Estados** – La aplicación eficaz de las disposiciones de los Anexos al Convenio de Chicago resulta crítica para garantizar operaciones de transporte aéreo seguras protegidas, eficientes, económicamente viables y sólidamente ecológicas en todos los países contratantes de la OACI. Mediante su compromiso a aplicar efectivamente las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI todos los Estados miembros de la Organización no solo cumplen sus obligaciones internacionales sino también demuestran su buena disposición a contribuir al desarrollo ulterior del transporte aéreo, que resulta fundamental para su desarrollo económico y su conectividad.

2.2 Se reconoce ampliamente que cada Estado miembro sigue siendo responsable de su performance en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación. El análisis de los resultados de USOAP y USAP de la OACI continúa indicando que el nivel de cumplimiento de los SARPS y su aplicación efectiva siguen necesitando mejoras. Las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación (SSC/SSeC) incluso indican situaciones en las que la falta de cumplimiento es crítica y tiene considerables consecuencias para la comunidad internacional más amplia.

2.3 La OACI, sus Estados miembros, organizaciones regionales y la industria tienen una función que desempeñar en el apoyo de los esfuerzos de otros Estados en la aplicación de los SARPS. La participación en las actividades de creación de capacidad también demuestra la buena disposición de Estados y organizaciones para apoyar la sostenibilidad de un sistema internacional asegurando el cumplimiento pleno y global con las normas de la OACI. En este contexto, la iniciativa “Ningún país se queda atrás” está contribuyendo a mejorar la performance general de la aviación a nivel mundial. A su

vez, los Estados miembros que se benefician de las actividades de creación de capacidad estarán políticamente comprometidos para asegurar la sostenibilidad de las medidas resultantes de las mismas.

2.4 **Asociación** – La organización de actividades de creación de capacidad exige que ambas partes asociadas (Estado beneficiario y Estado u organización proveedora) compartan una necesidad mutuamente percibida de mejorar<sup>3</sup>. Reconociendo las diferencias que pueden existir entre los socios en términos de recursos o disponibilidad de conocimientos técnicos, los Estados, las organizaciones o la industria deberían convenir en trabajar en asociación (p. ej., asociaciones público-privadas, asociaciones de asistencia a la implantación de seguridad operacional de la aviación, iniciativa AFI SECFAL, proyecto de creación de capacidad para mitigación de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional) a efectos de mejorar la situación mostrando, así, un enfoque proactivo.

2.5 **Complementariedad** – Las actividades de creación de capacidad son bien desarrolladas y ejecutadas por varios actores públicos y privados en aviación civil internacional. Algunas organizaciones, como la OACI, desarrollan actividades mientras que otras son fundamentales para financiar las mismas. Algunas exigen que los beneficiarios cubran los costos de las actividades de creación de capacidad, mientras que otras ejecutan sus actividades de creación de capacidad sin costo para los beneficiarios.

2.6 Las actividades de creación de capacidad adoptan múltiples formas, como el apoyo brindado por un Estado a otro, o el apoyo prestado como parte de un esfuerzo colectivo para apoyar a un Estado determinado. La asistencia técnica, la elaboración de programas, visitas bilaterales, hermanamientos, exámenes entre pares, seminarios prácticos, intercambio de información y mejores prácticas y suministro de equipo que cuentan entre las diversas actividades de creación de capacidad que se organizan, ya sea aisladamente o en combinación. La diversidad de estas actividades, así como la de los proveedores, contribuye a la riqueza de experiencias compartidas con los beneficiarios.

2.7 La sólida voluntad política de los Estados y organizaciones europeos para organizar la creación de capacidad no solo contribuye a garantizar principalmente la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia, viabilidad económica y rendimiento ambiental del transporte aéreo sino que también contribuye a los esfuerzos emprendidos por otras partes, tales como la OACI, con arreglo al principio de complementariedad. La organización de actividades de creación de capacidad por Estados europeos individuales, que reúne conocimientos del sector público de los Estados miembros y países beneficiarios con miras a alcanzar resultados operacionales concretos mediante actividades entre pares y organizaciones regionales (p. ej., Comisión Europea, Agencia Europea de Seguridad Aérea, Conferencia Europea de Aviación Civil, EUROCONTROL) han contribuido en forma significativa y continua al mejoramiento de la performance de los Estados proporcionando una multitud de actividades para beneficio de éstos. Las actividades se concentran con carácter prioritario en la seguridad operacional, ATM, seguridad de la aviación y facilitación, desarrollo económico y protección del medio ambiente (véase A39-IP/xx).

2.8 Por consiguiente, reviste importancia reconocer el valor añadido y la complementariedad de las actividades de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, organizaciones regionales y la industria dado que no solamente benefician a los socios involucrados, sino que en última instancia sirven a todos los Estados miembros de la OACI.

---

<sup>3</sup> Fuente: Creación de capacidad en asociación-Guía de buenos proyectos, marzo de 2012, contribuyentes: Reino Unido, Canadá, Países Bajos, EUA, Conferencia Europea de Aviación Civil, Organización de Aviación Civil Internacional

2.9 **Medición del rendimiento** – La consideración de la sostenibilidad de la creación de capacidad anterior presenta un panorama mixto, donde en algunos casos el nivel de cumplimiento de los SARPS ha mejorado y se ha mantenido, mientras que en otros ha habido poca o ninguna mejora a pesar de las actividades de creación de capacidad masivas y reiteradas organizadas por múltiples entidades. Hay varias razones que explican estos casos, algunas de ellas que trascienden en sector del transporte aéreo.

2.10 En un contexto en que los recursos humanos y financieros se ven limitados y donde la necesidad de creación de capacidad a menudo excede de la capacidad disponible, resulta fundamental i) priorizar las actividades de creación de capacidad, y ii) asegurar que dichas actividades alcanzan en verdad sus objetivos y producen, en la mayor medida posible, los resultados previstos, mediante el uso de indicadores clave de performance (KPI).

2.11 Para asegurar su eficacia, eficiencia y sostenibilidad, las actividades de creación de capacidad deberían basarse en necesidades concretas y reales, que pueden evaluarse mediante auditorías, y deberían formalizarse en un “plan de acción” que incluya las diferentes actividades, un cronograma y los resultados previstos.

2.12 Deberían considerarse la priorización de las necesidades y definirse dichas prioridades en términos de las actividades de creación de capacidad que han de realizarse. Los criterios que podrían aplicarse incluyen, entre otros:

- a) compromiso político por escrito, tanto a nivel ministerial como de administración, para alcanzar el cumplimiento de los requisitos internacionales. Este compromiso podría materializarse mediante el suministro de recursos por los Estados beneficiarios (p. ej., cesión de un experto para apoyar la organización de la actividad de creación de capacidad, contribuciones financieras);
- b) capacidad demostrada para mejorar el nivel de cumplimiento de los SARPS sobre la base de actividades de creación de capacidad anteriores y para mantener el nivel alcanzado;
- c) transparencia y comunicación, en particular con respecto al acceso a la documentación de actividades anteriores de creación de capacidad, conclusiones de auditorías e inspecciones nacionales o internacionales, así como a cualquier otra información que contribuya al éxito de la actividad;
- d) actividades de creación de capacidad anteriores y actuales emprendidas por la OACI, los Estados a título individual, organizaciones regionales y la industria a efectos de crear sinergia; y
- e) resultados medibles que pueden preverse concretamente.

2.13 Por consiguiente resulta fundamental que la OACI elabore y aplique KPI para medir la eficacia y eficiencia de sus actividades de creación de capacidad, en forma coherente con lo que se espera de los Estados y otras organizaciones. También deberían medirse los progresos y logros sostenidos también más allá del período de ejecución de las actividades de creación de capacidad. Esto contribuiría además a movilizar los recursos necesarios para actividades futuras. También es fundamental que la OACI utilice un marco para formalizar el compromiso de los Estados beneficiarios.

2.14 **Información compartida** – La información sobre actividades pasadas y actuales de creación de capacidad emprendidas por la OACI, los Estados individualmente, las organizaciones regionales y la industria resulta importante para la mejor focalización de las actividades. Como consecuencia, la OACI, sus Estados miembros, incluyendo los Estados beneficiarios, organizaciones y la industria deberían aplicar herramientas existentes (p. ej., base de datos ISDAL de la OACI) para compartir información sobre actividades de creación de capacidad con el objetivo de alcanzar una eficiencia máxima, evitando la repetición de actividades idénticas por parte de los mismos Estados y garantizando la priorización adecuada de Estados y medidas.

— FIN —