



**Cuestión 4A del
Orden del Día:**

Recursos Humanos

**MEJORANDO LA EFICACIA DE LAS ACTIVIDADES DE DESARROLLO DE CAPACIDAD Y
APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA OACI**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Además de sus funciones de desarrollo de normas y auditoría, la OACI presta servicios a la comunidad de la aviación civil a través de sus actividades de cooperación técnica, asistencia técnica¹ y movilización de recursos. En conjunto, estas iniciativas de desarrollo de capacidades ayudan a los Estados miembros a alcanzar sus objetivos de seguridad operacional, eficiencia, seguridad de la aviación y sostenibilidad.

Un elemento crucial de la estrategia de apoyo a la implementación de la OACI es el desarrollo e impartición de cursos de instrucción y paquetes de implementación (*iPacks*). Estos productos y servicios, listos para su aplicación, abordan una amplia gama de temas y cubren la mayoría de las áreas técnicas de interés. La Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDIB) de la Organización, en colaboración con las Direcciones de Navegación Aérea y de Transporte Aéreo, sigue ampliando este catálogo de ofertas.

A través de una mayor participación de las partes involucradas y del análisis, la CDIB está ahora enfocada en el desarrollo de las herramientas y procedimientos necesarios para aumentar la eficacia de las actividades de desarrollo de capacidad de la OACI. Esto incluye alinear los nuevos productos y servicios con las necesidades de los Estados miembros y maximizar los beneficios regionales y globales a través de una mayor promoción priorizada.

**Objetivos Estratégicos
de la OACI:**

A: Seguridad operacional

B: Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

C: Seguridad de la aviación y facilitación

1. Introducción

1.1 En un esfuerzo por servir mejor a la comunidad de la aviación civil, la OACI se ha enfocado cada vez más en apoyar las metas de desarrollo de capacidades e implementación eficaz de sus Estados miembros.

¹ Tanto la cooperación técnica como la asistencia técnica se refieren a servicios prestados a los Estados sobre la base de la recuperación de costos. En el caso de la cooperación técnica, el servicio es financiado por el beneficiario. La asistencia técnica, que la OACI brinda a sus miembros de menores recursos, es financiada por un tercer donante.

1.1.1 Por ejemplo, desde 2022, el Programa TRAINAIR Plus de la OACI ha impartido más de 2,000 cursos de instrucción, a los que han asistido casi 28,000 participantes de más de 100 países.

1.1.2 Durante este mismo período, bajo los auspicios de la Sección de Operaciones en el Campo de la CDIB, la OACI ha emprendido más de 300 proyectos de desarrollo de capacidad en más de 140 países.

1.2 Reconociendo que un personal bien entrenado es esencial para preservar la seguridad operacional del sistema de transporte aéreo, la OACI ha dedicado considerables recursos a ayudar a los Estados miembros a superar sus desafíos técnicos.

1.2.1 En 2013, el 38° Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A38-12 de la Asamblea, Apéndice D, referente al alcance de las actividades de instrucción de la OACI. La Resolución encarga a la OACI que apoye a los Estados miembros a mantener las competencias del personal aeronáutico mediante sus programas de instrucción. En consonancia con esta Resolución, el Consejo de la OACI, durante la cuarta reunión de su 202° Período de Sesiones (202/4), respaldó la Política de instrucción en aviación civil de la Organización. Esta política apoya el desarrollo de los recursos humanos en los Estados miembros, garantizando el acceso a un número suficiente de personal calificado.

1.2.2 En conjunto, los catálogos de TRAINAIR Plus e iPack de la OACI contienen más de 500 cursos y talleres de instrucción, impartidos en diferentes formatos.

1.3 En el futuro, la CDIB dará al programa TRAINAIR Plus más herramientas para que sirva mejor a los Estados miembros mediante una mejor identificación de las necesidades actuales y emergentes, la priorización de la asistencia en función del impacto de estas necesidades, y un mayor involucramiento de los donantes con miras a alinear las necesidades con los intereses de los aportantes.

2. **Discusión**

2.1 ***Evaluación de las necesidades*** - Un proceso preciso y más depurado para identificar las necesidades aportará grandes beneficios a toda la comunidad de la aviación civil. Históricamente, la OACI se ha apoyado en la información proporcionada por sus siete Oficinas Regionales y dos Direcciones Técnicas en la Sede para orientar gran parte de sus actividades de asistencia técnica.

2.1.1 Si bien es eficaz (y sigue siendo muy necesario), un proceso más formal y basado en datos mejorará la capacidad de la OACI para: 1) priorizar las actividades de asistencia técnica y movilización de recursos; 2) lograr un compromiso efectivo de los donantes; 3) desarrollar productos y servicios nuevos y más relevantes; 4) generar más ingresos mediante un mejor mercadeo y difusión; e 5) identificar los potenciales desafíos para la implementación como resultado del desarrollo de nuevas normas.

2.1.2 En los últimos seis meses, la CDIB ha iniciado, de forma limitada, la aplicación de un proceso de evaluación de necesidades más refinado, aplicándolo, mayormente, a las actividades de mercadeo, difusión y desarrollo de productos. Las fuentes de datos utilizadas para apoyar este proceso incluyen: 1) los resultados de las auditorías del USOAP; 2) los NASP/SSP presentados; 3) el sistema de gestión electrónica TRAINAIR Plus; 4) los planes de acción correctiva de los Estados; 5) los datos de accidentes/incidentes de la Red de Seguridad Aérea (ASN); 6) las aportaciones voluntarias recibidas; 7) las propuestas de actividades prioritarias de apoyo a la implementación; 8) el Plan de negocios y las resoluciones de la Asamblea de la OACI; 9) los informes de los RASG/PIRG/RASP; 10) las fichas de trabajo de la Comisión de Aeronavegación/Grupo de expertos sobre navegación aérea; 10) las herramientas iStars de información aeroportuaria y de gestión de afluencia del tránsito aéreo; 11) los pedidos de aportaciones voluntarias; y 12) los datos del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

2.2 **Priorización** - Mediante la adopción de un modelo de priorización más objetivo, basado en datos y de aplicación universal para sus actividades de apoyo a la implementación, la OACI puede lograr mayores beneficios para la comunidad del transporte aéreo mundial. El principal objetivo es una mejor administración por parte de la OACI de los limitados recursos de sus miembros y maximizar el retorno de las inversiones de los donantes. Esto no sólo complementa las actividades emprendidas dentro del *área de enfoque prioritario de apoyo a la implementación*, sino que también respaldará las aspiraciones de “ningún país se queda atrás” de la OACI, al garantizar la identificación y atención de las necesidades más críticas de la aviación a nivel mundial.

2.2.1 La aplicación uniforme de este modelo también aumentará la credibilidad de la OACI frente a los donantes, al alinear sus prioridades técnicas, políticas y sociales con las áreas de deficiencia conocidas. También simplificará y facilitará el acercamiento focalizado a los donantes, evitando solicitudes de asistencia duplicadas y/o conflictivas de múltiples entidades dentro de la Organización.

2.2.2 Este modelo, pensado para ser aplicado de forma sencilla y uniforme, evalúa cualquier propuesta (de asistencia técnica y/o movilización de recursos) utilizando un sistema de puntuación de cinco factores. Cada conjunto de calificadores mide el valor de una propuesta en función de: 1) los objetivos estratégicos determinados por los Estados miembros de la OACI; 2) los recursos de los Estados; 3) los intereses de los donantes; 4) el mérito técnico; y 5) el retorno sobre la inversión.

2.2.3 En los últimos seis meses, la CDIB ha perfeccionado su proyecto de modelo de priorización, asignando valores cuantitativos a cada criterio de evaluación, identificando indicadores y mecanismos de validación, y elaborando orientaciones internas para su aplicación. Para tener una prueba más de su validez, el modelo también fue utilizado para evaluar una serie de proyectos seleccionados del *Prospecto de apoyo a la implementación y movilización de recursos* de la OACI.

2.3 **Involucramiento de los donantes**- Las actividades de recaudación de fondos emprendidas por la OACI se basan en la noción de que cualquier desafío o limitación en el ámbito aeronáutico, independientemente del Estado en que ocurra, tiene un impacto negativo en la comunidad aeronáutica a nivel mundial. En consecuencia, la Organización cuenta con un activo y robusto programa de involucramiento de donantes, cuya meta es financiar los esfuerzos de asistencia técnica en curso. Sólo en el presente trienio, las actividades de movilización de recursos de la OACI han generado más de 25 millones de dólares (USD). Estos fondos han ayudado a Estados de todo el mundo a satisfacer sus necesidades aeronáuticas más urgentes.

2.3.1 A fin de garantizar un mecanismo sostenible para la recaudación de fondos voluntarios, la OACI debe establecer un proceso más exhaustivo de análisis de las necesidades de los Estados, así como un proceso más basado en datos para la priorización de la promoción de la asistencia técnica.

2.3.2 Actualmente, la estrategia de mapeo de donantes de la OACI está centrada en los factores motivacionales que impulsan las aportaciones, incluyendo: 1) el logro de fines políticos/diplomáticos; 2) la promoción de intereses aeronáuticos, la promoción del comercio (no aeronáutico); y 4) el compromiso cívico global (por ejemplo, la protección ambiental, los esfuerzos de ayuda humanitaria, respuesta a las crisis, etc.).

2.3.3 La CDIB continúa utilizando y perfeccionando activamente esta estrategia de mapeo de donantes, utilizándola como base para su acercamiento a los Estados (especialmente aquéllos con cuantiosos recursos técnicos, financieros e institucionales), socios de la industria, instituciones no gubernamentales y bancos internacionales.

2.4 ***Oportunidades de instrucción en la Región SAM*** – Desde principios de la década de 1950, la OACI ha iniciado y concluido una gran cantidad de programas y proyectos de cooperación técnica en Sudamérica. Muchos involucraron actividades de instrucción dirigidas a desarrollar las habilidades del personal técnico.

2.4.1 Una rápida revisión de los resultados de las auditorías del USOAP puede ilustrar mejor la importancia de estas actividades de instrucción, y cómo contribuyen a la salud general del sistema aeronáutico de un Estado. Por ejemplo, de las 790 preguntas de protocolo de la auditoría, 28 se refieren a la capacidad interna de instrucción de los Estados.

2.4.2 En el área de la capacidad de instrucción, los Estados con restricciones técnicas, financieras e institucionales más profundas tuvieron un puntaje promedio combinado de implementación eficaz (EI) de 45.09%. Al mismo tiempo, el grupo de Estados con más alto desempeño (reflejado en los puntajes generales de EI) alcanzaron un puntaje de 81.48% en materia de capacidad de instrucción. Esta brecha es consecuente con el desnivel en los puntajes generales de EI.

2.4.3 Colectivamente, los Estados de la Región SAM de la OACI alcanzan un puntaje de EI de 63.53% en cuanto a capacidad interna de instrucción, el más alto entre las siete Regiones de la OACI.

2.4.4 El Apéndice adjunto ofrece una evaluación de alto nivel de las necesidades, en base a los resultados de las auditorías, los planes de acción correctiva disponibles de los Estados, los informes de los RASG, PIRG y RASP, y los datos sobre accidentes/incidentes. Esto será ajustado posteriormente con la inclusión de los datos extraídos de los recursos identificados en el párrafo 2.1.2 de esta nota. Las iteraciones posteriores también aplicarán la metodología de priorización y mapeo de donantes aquí descrita. El Apéndice también enumera ofertas recomendadas de la CDIB que responden a las necesidades identificadas.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los productos y servicios que la OACI tiene disponibles, y cómo éstos se alinean con las necesidades de su Estado (ver el Apéndice).
- b) compartir con la OACI, según corresponda, los procesos de análisis y priorización de las necesidades de su Estado/Organización, así como cualquier recomendación que pudiera tener con respecto al desarrollo de nuevos cursos, talleres e iPacks.
- c) dar retroalimentación a la OACI en cuanto a las metodologías de evaluación de necesidades, priorización e involucramiento de donantes mencionadas en esta nota.
- d) dependiendo de sus intereses y recursos, trabajar en colaboración con la OACI para garantizar que sus productos de instrucción sean los adecuados y estén disponibles para cualquier Estado miembro que lo necesite.
- e) considerar brindar apoyo en especie y/o financiero para el desarrollo de cursos TRAINAIR Plus e iPacks de la OACI.

Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación
Instrucción Mundial en Aviación

Estado	Áreas de necesidad según puntajes USOAP	Productos disponibles
Argentina	OPS (CE-6), AIR (CE-6), ANS (CE 6 y 7) y AGA (CE-6)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre (elaboración del) NASP 3. iPack sobre (implementación del) NASP 4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 5. iPack sobre certificación de aeródromos 6. iPack sobre seguridad operacional de la carga 7. Curso GAT de la OACI para inspector de seguridad operacional del gobierno – Operaciones - Certificación de carga aérea 8. Curso GAT de la OACI para inspector de seguridad operacional del gobierno – Operaciones - Certificación de explotador de servicios aéreos 9. Curso GAT sobre gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos 10. Implementación del Anexo 14: Curso GAT avanzado sobre diseño y operaciones de aeródromos
Bolivia	ANS (CE-4) y AGA (CE-6)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre (elaboración del) NASP 3. iPack sobre (implementación del) NASP 4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 5. iPack sobre certificación de aeródromos 6. Curso GAT sobre una visión panorámica de la gestión operacional de aeródromos 7. Curso GAT sobre gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos 8. Curso GAT sobre certificación de aeródromos ACI–OACI
Colombia	AIG (CE-5) y ANS (CE-7)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre (elaboración del) NASP 3. iPack sobre (implementación del) NASP 4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 5. iPack sobre notificación de datos de accidentes/incidentes 6. Curso GAT sobre toma de decisiones basadas en datos de aviación

Ecuador	ANS (CE-7) y AGA (CE-6)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre certificación de aeródromos 2. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 3. iPack sobre (elaboración del) NASP 4. iPack sobre (implementación del) NASP 5. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 6. Curso GAT sobre certificación de aeródromos ACI - OACI: Impartición virtual
Panamá	AIG, AGA y OPS (CE-6)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre certificación de aeródromos 2. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 3. iPack sobre (elaboración del) NASP 4. iPack sobre (implementación del) NASP 5. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 6. iPack sobre seguridad operacional de la carga 7. Curso GAT sobre una visión panorámica de la gestión operacional de aeródromos 8. Gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos 9. Implementación del Anexo 14: Curso avanzado sobre diseño y operaciones de aeródromos 10. Curso OACI para inspector de seguridad operacional del gobierno – Operaciones 11. Curso GAT sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias
Paraguay	AIG, AGA y OPS (CE-6)	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre certificación de aeródromos 2. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 3. iPack sobre (elaboración del) NASP 4. iPack sobre (implementación del) NASP 5. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 6. iPack sobre seguridad operacional de la carga 7. Curso GAT sobre una visión panorámica de la gestión operacional de aeródromos 8. Gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos 9. Implementación del Anexo 14: Curso avanzado sobre diseño y operaciones de aeródromos 10. Curso OACI para inspector de seguridad operacional del gobierno – Operaciones 11. Curso GAT sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias

<p>Perú</p>	<p>AIG (CE-5)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre (elaboración del) NASP 3. iPack sobre (implementación del) NASP 4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 5. iPack sobre notificación de datos de accidentes/incidentes 6. Curso GAT sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias
<p>Surinam</p>	<p>AIG, ANS y AGA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre notificación de datos de accidentes/incidentes 3. iPack sobre certificación de aeródromos 4. Curso GAT sobre gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos 5. Implementación del Anexo 14: Curso avanzado sobre diseño y operaciones de aeródromos 6. Curso GAT sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias 7. Curso GAT sobre una visión panorámica de la gestión operacional de aeródromos 8. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista para los operadores aeroportuarios ACI-OACI 9. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista para los proveedores de servicios de navegación aérea 10. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista 11. Curso GAT sobre gestión de fauna silvestre en aeropuertos 12. Curso GAT sobre operaciones de fauna silvestre en aeropuertos
<p>Uruguay</p>	<p>ANS y AGA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS 2. iPack sobre (elaboración del) NASP 3. iPack sobre (implementación del) NASP 4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional 5. iPack sobre certificación de aeródromos 6. Curso GAT sobre una visión panorámica de la gestión operacional de aeródromos 7. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista para los operadores aeroportuarios ACI-OACI 8. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista para los proveedores de servicios de navegación aérea

		<ol style="list-style-type: none">9. Curso GAT sobre el formato de notificación global (GRF) sobre condiciones de superficie de pista10. Curso GAT sobre gestión de la seguridad operacional en aeródromos incorporando los PANS-Aeródromos
Venezuela	AGA (CE-7)	<ol style="list-style-type: none">1. iPack sobre el marco regulatorio para UAS2. iPack sobre (elaboración del) NASP3. iPack sobre (implementación del) NASP4. iPack sobre el programa estatal de seguridad operacional5. iPack sobre certificación de aeródromos6. Curso GAT sobre coordinación de las operaciones aeroportuarias7. Curso GAT de operador de vehículos ARFF