

Escuela Superior de Guerra Aérea ESFAP

ISSN: 2618-0499 (versión impresa) / 2955-876X (versión electrónica)

ARTÍCULO ORIGINAL

FACTORES DETERMINANTES DE LOS AVIONES L-100-20 HÉRCULES DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ Y EL PROCESO DECISORIO PARA LA PARTICIPACIÓN EN OPERACIONES DE PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS - 2023

Autor:

Coronel FAP Jorge Fernando Huamán Canales

<https://orcid.org/0009-0000-6471-8925>

Lima, Perú

Fuerza Aérea del Perú

DOI: 10.61556/amg.v5i06.82

RESUMEN

La investigación desarrollada, determina como objetivo fundamental comprender el conocimiento actual que se tiene, respecto de los siguientes Factores: Recursos Humanos, Recursos Materiales-Logísticos y Normativo-Legal, considerados como aspectos determinantes de la aeronave L-100-20 “Hércules” de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) y el proceso decisorio para su óptima participación en misiones de Operaciones de Paz de las Naciones Unidas. El enfoque fue cualitativo con nivel descriptivo y de diseño fenomenológico. La población se conformó por personal con experiencia en Operaciones de Mantenimiento de la Paz (OMP), conocedor de estos factores determinantes para el proceso de la toma de decisión en los diferentes niveles de planeamiento de esta institución armada, para la entrada en operaciones de una aeronave como el “Hércules”. La muestra se determinó como muestreo no probabilístico, de expertos, según la conveniencia del investigador (tres expertos). Se utilizó la técnica de entrevista y el análisis se realizó mediante una matriz de triangulación de los resultados de cada entrevista.

Los resultados nos permiten demostrar la importancia y relevancia que se obtendría con la participación de una aeronave L-100-20 “Hércules” de la FAP en misiones de Operaciones de Paz, puesto que ello significaría una serie de beneficios y ventajas para esta institución

Recibido: 08/09/2024

Aceptado: 04/12/2024

Publicado: 31/12/2024

castrense, así como para el propio estado peruano, sin embargo, se encontró evidencia que no existe normativa formal sobre algunos aspectos del proceso decisorio de participación.

Palabras Claves: Factores determinantes, Operaciones de Mantenimiento de Paz, Fuerza Aérea del Perú, Aeronave L-100-20 “Hércules”, Proceso decisorio.

“DETERMINANTS FACTORS OF THE PERUVIAN AIR FORCE'S L-100-20 HERCULES AIRCRAFT AND THE DECISION-MAKING PROCESS FOR PARTICIPATION IN UNITED NATIONS PEACE OPERATIONS - 2023”

ABSTRACT

The research carried out determines as a fundamental objective to understand the current knowledge that we have, regarding the following Factors: Human Resources, Material Resources and Regulatory-Legal; considered as determining aspects of the L-100-20 “Hercules” aircraft of the Peruvian Air Force (FAP) in the decision-making process for its optimal participation in United Nations Peacekeeping Operations missions. The research approach was qualitative method with descriptive level and phenomenological design. The population was made up of personnel with experience in Peacekeeping Operations (PKO), knowledgeable about of these determining factors for the decision-making process at the different levels of planning of this armed institution, for the entry into operations of an aircraft such as the "Hercules". The sample was determined as non-probabilistic sampling, of experts, according to the investigator's convenience (three experts). The interview technique was used and the analysis was carried out using a triangulation matrix of the results of each interview.

The results allow us to demonstrate the importance and relevance that would be obtained with the participation of an L-100-20 "Hercules" aircraft of the Peruvian Air Force in Peacekeeping Operations missions, since this would mean a series of benefits and advantages for this military institution as well as for the Peruvian state, however, we found evidence that there are no formal regulations on some aspects of the participatory decision-making process.

Keywords: Determinants Factors, Peacekeeping Operations, Peruvian Air Force, Aircraft L-100-20 “Hercules”, Decision-making process.

INTRODUCCIÓN

Las misiones de Operaciones de Paz son complejas organizaciones instituidas por la Organización de Naciones Unidas (ONU), donde se disponen de observadores militares, miembros de Estado Mayor y de contingentes militares de sus países miembros, las cuales están conformadas por personal capacitado y entrenado, así como también de medios aéreos, terrestres, marítimos, fluviales y/o por una combinación de todos estos, con la finalidad de defender la seguridad y la paz en países o regiones del planeta donde estas condiciones se vean amenazadas. En ese sentido, nuestro país en su condición de integrante y miembro fundador de dicha Organización, ha tenido hasta ahora una alta participación en Misiones de Paz con nuestras Fuerzas Armadas, quienes además de realizar sus tareas propias y consabidas de actuar contra las actividades que amenazan a la seguridad nacional (amenazas ya existentes) así como contras las emergentes, ponen a disposición de la paz internacional a su personal con todo su profesionalismo, su disciplina, su valor y su ética militar, junto a sus diferentes tipos de medios materiales y logísticos disponibles.

Sin embargo, la propia complejidad de dichas misiones y sobre todo las peculiaridades del medio y lugar en el cual se llevan a cabo, nos muestran ciertas características o factores que plantean ciertos retos a las partes encargadas de planificarla y ejecutarla: por un lado está el nivel y tiempo de preparación del Recurso Humano y Material que se quiera poner a disposición para su participación, así como también el tiempo que demoraría en desplegarlo, junto a la natural premura por responder de la forma más óptima y atender así a la invitación de la ONU; por otro lado está la actual y real capacidad de atención de los requerimientos logísticos necesarios para atender con el material, las partes y/o los repuestos que aseguren los trabajos del programa de mantenimiento que fueren requeridos en la zona de operación, siendo esta característica o variable la de mayor relevancia en las decisiones del Departamento de OMP, área encargada de acatar y cumplir al mandato del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, al igual que el país miembro candidato de recibir este encargo. También es necesario considerar el factor normativo y legal donde se debe revisar y tener claro las actuales y vigentes políticas del gobierno del país miembro, con respecto a dicha participación y sus consiguientes implicancias.

Para el presente estudio, se hizo un análisis cualitativo del conocimiento actual que se tiene de los factores determinantes de la aeronave L-100-20 “Hércules”, y su relación con el proceso decisorio de su participación en misiones de operaciones de paz de las Naciones Unidas, desde la revisión de la solicitud de ONU y sus objetivos, revisando el análisis beneficio de la participación, así como los costos, determinando el cumplimiento de estándares definidos por la ONU y la cultura organizaciones sobre seguridad en aviación, de igual manera se analiza la estructura de decisión y las partes intervinientes que permiten la aprobación, autorización, despliegue y monitoreo de la participación.

Finalmente, se analizaron los datos utilizando una matriz de triangulación de entrevistas, se desarrollaron las conclusiones y se plantearon las recomendaciones necesarias, con la

finalidad de brindar herramientas como contribución sobre los factores determinantes de la aeronave L-100-20 Hércules de la FAP y el conocimiento actual del proceso decisorio de participación en misiones de Operaciones de Paz de las Naciones Unidas.

MÉTODO

El estudio fue de tipo aplicado, de enfoque cualitativo, ya que permitió comprender el conocimiento actual que se tiene de los factores determinantes de la aeronave L-100-20 Hércules de la FAP en el proceso decisorio para su participación en misiones de Operaciones de Paz de las Naciones Unidas, ONU. El alcance fue descriptivo, por lo que tiene como propósito recoger la información a través de la revisión de literatura y obtención de datos mediante un instrumento de investigación, así como el análisis y sistematización de los mismos, con la finalidad de comprender el conocimiento actual que se tiene de dichos factores. Se utilizó el tipo de diseño fenomenológico, como señala Hernández et al. (2014), que tiene como objetivo explorar, recolectar datos, describir y comprender las experiencias de personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias.

Respecto a la población, Tamayo (2003) la identifica como el fenómeno a estudiar, considerando que todas las unidades poseen una característica común que dan origen al estudio. Para tal efecto, en el presente estudio, la población se conformó por personal experto en OMP, así como aquellos que sean expertos en los factores determinantes en la operación de aeronaves en los diferentes niveles de planeamiento de la institución. La muestra, teniendo el tipo de investigación que se utiliza, ha sido determinada mediante un muestreo no probabilístico, con la selección de expertos, a conveniencia del investigador: la conforman tres (03) oficiales en retiro de la Fuerza Aérea, uno de los cuales, formo parte de un contingente de OMP como oficial observador (Coronel en retiro Pedro Abad Cáceres); otro es un piloto con amplia experiencia en la aeronave y como oficial al comando del Grupo Aéreo Nro. 8 (Mayor General en retiro Tonino Annicchiarico Óngaro); el ultimo es un oficial que además de haber sido comando de la unidad donde se aloja el Hércules, llegó a ser un oficial de alto rango en la institución con injerencia e influencia en el proceso decisorio de la institución (Mayor General en retiro Marco Huamán Corrales).

Al tratarse de investigaciones cualitativas, las unidades o categorías de análisis son estrategias metodológicas que ayudan a describir un fenómeno en estudio, según indica Rivas-Tovar (2015), para lo cual se determinó las siguientes categorías:

Categoría 1: Factores determinantes de la aeronave L-100-20 de la Fuerza Aérea del Perú: Se define como aquellos factores que fueron seleccionados por su mayor importancia para el logro de la misión de la aeronave L-100-20. Cada factor determinante debe dejar constancia del hecho que lo identifica y de la circunstancia asociada al mismo que lo caracteriza. Se subdivide en los tres (03) factores determinantes en estudio o Sub-categorías y sus respectivos Aspectos de análisis:

- 1) Factor de recursos humanos
 - Ética y moral
 - Prevención de Accidentes
 - Entrenamiento e instrucción
 - Aspecto psicofísico
- 2) Factor de recursos materiales y logísticos
 - Logística
 - Infraestructura
 - Tecnología
 - Sistema de mantenimiento
- 3) Factor normativo legal.
 - Nivel internacional
 - Nivel nacional
 - Nivel institucional

Categoría 2: Proceso decisorio de participación en misiones de Operaciones de Paz de las Naciones Unidas: El proceso decisorio este compuesto por las acciones que involucran decisiones en las autoridades gubernamentales de un país y el planeamiento que las planas y estados mayores proponen para que las unidades militares ejecuten operaciones en el amplio espectro de su misión, durante tiempos de paz como de guerra (Jiménez et al., 2021). Se subdivide en los cinco (05) Sub-categoría y sus respectivos Aspectos de análisis:

- 1) Evaluación de solicitud ONU:
 - Revisión de objetivos
 - Posibilidad de participación
- 2) Análisis de los beneficios y costos:
 - Beneficios potenciales
 - Contribución a la seguridad internacional y reputación del país
 - Análisis de recursos y Retorno económico
- 3) Estandarización bajo lineamientos ONU:
 - Verificación de estándar de aeronave
 - Análisis de cultura institucional sobre sobre seguridad aérea
- 4) Aprobación y autorización:
 - Deliberación de autoridades relevantes
 - Firma de acuerdos
 - Análisis de socios estratégicos
 - Asignación de recursos
- 5) Despliegue y monitoreo:
 - Preparación y despliegue de recursos
 - Revisiones del progreso

Se utilizaron las técnicas de revisión de literatura existente y de la entrevista, utilizando instrumentos elaborados que permitieron recoger los datos para alcanzar los fines de estudio. Para este caso se utilizó dos (02) guías de entrevista basadas en las categorías de análisis, para llevar a cabo la recopilación de la información respecto a los factores determinantes de la aeronave L-100-20 Hércules de la FAP en el proceso decisorio para su participación en OMP.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados se obtuvieron mediante la triangulación de la información obtenida en las entrevistas, obteniendo un alto grado de confiabilidad en lo expresado por los entrevistados con una convergencia de 10 sobre 11 preguntas en el primer instrumento, apreciándose un consenso de 90.9%, y de una convergencia de 10 sobre 13 preguntas en el segundo instrumento, apreciándose un consenso de 76.9%.

Posteriormente se discutieron los resultados de cada una de las preguntas desarrolladas en la entrevista para obtener una aproximación a la realidad con un buen nivel de confiabilidad, además de ser contrastadas con las Bases Teóricas del presente estudio de acuerdo al siguiente detalle:

Instrumento 1: Categoría Factores determinantes de la aeronave L-100-20 “Hércules” de la FAP

De la pregunta 1: ¿Bajo qué normas legales a nivel internacional se ampara la participación de diversos países con aeronaves en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, podemos encontrar que existe convergencia entre los expertos que el Memorándum de entendimiento Perú – ONU y la normativa de la ONU, amparan la participación de diversos países con aeronaves en OMP, no existiendo divergencia entre los juicios de los expertos, los mismos que tienen concordancia con el hecho de que el Perú como miembro de la Organización de las Naciones Unidas y como firmante del Memorándum de Entendimiento del año 2003, recientemente ratificado con el Memorándum de Entendimiento del año 2016 suscrito en la Ciudad de New York, se compromete en poner a disposición recursos humanos y materiales (logísticos) de sus fuerzas armadas con el propósito de coadyuvar a mantener la paz y la seguridad internacionales. Según lo menciona Llop y Llosa (2013) en su publicación “*Apuntes de operaciones de Paz*”, además de los documentos que gobiernan con carácter general como lo es la Carta de las Naciones Unidas, el Convenio de Ginebra y otros, existen normativas específicas que se va generando durante todo el proceso de decisión. Estos documentos son el Mandato, los Términos de Referencia, el Acuerdo sobre el Status de la Fuerza, las Reglas de Enfrentamiento y las Directrices para la Misión.

De la pregunta 2: ¿Qué normas a nivel nacional guardan relación respecto a una posible participación de Perú con aeronaves en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, podemos encontrar los siguientes resultados: existe convergencia en que a nivel nacional una de las normas que guarda relación respecto a una posible participación de Perú con aeronaves en OMP es el Libro Blanco para la Defensa, no existiendo mayor divergencia respecto a dicha pregunta entre los expertos. Esta convergencia de criterios guarda, además, estrecha relación con el Decreto Legislativo N° 1134, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, que establecen como una de sus funciones, la de contribuir a la consolidación y mantenimiento de las paz internacional; y el Decreto Legislativo N° 1136 que aprueba el D.L. del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, que establece que de una de sus funciones es la de planificar, coordinar y conducir la participación de las Fuerzas Armadas en las Operaciones de Paz.

De la pregunta 3: ¿Qué normas o regulaciones FAP amparan una posible participación de la aeronave L-100-20 Hércules en Operación de Mantenimiento de la Paz?, podemos encontrar la inexistencia de convergencia entre los comentarios de los expertos consultados, teniendo sólo uno de ellos un comentario respecto a que está incluida en la misma misión de la Fuerza Aérea así como su Mapa de Procesos (Procesos Operativos o Misionales: Emplear el Poder Aeroespacial en apoyo a la Política Exterior, a cargo del Comando de Operaciones y del Comando de Control Aeroespacial) el mismo que esta alineado a uno de los Roles Estratégicos de las Fuerzas Armadas establecido en la Resolución Ministerial N°1411-2016-DE/CCFFAA que es la de “participar en la Política Exterior” que dispone entre acciones, la de participar en operaciones de mantenimiento de paz y operaciones relacionadas con la seguridad internacional.

De la pregunta 4: ¿Cuál es el nivel y capacidad de atención de requerimientos de partes y material para asegurar los trabajos y la programación de mantenimiento de la flota L-100-20 de la FAP en una posible participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, se puede verificar que existe un consenso respecto a que el sistema logístico que se recomienda debe ser aquel que asegure los trabajos y programación del mantenimiento de la aeronave L-100-20 y la atención de imprevistos, uno que nos proporcione un “backup” inmediato de conjuntos mayores y menores y/o que puedan ser enviadas o provistas en forma inmediata, es decir un sistema del tipo ILS (sistema logístico integrado), no existiendo mayor divergencia en dicha idea y en concordancia a lo sustentado por Silva (2017), sobre la gestión de cadena de suministros o Supply Chain Management (SCM) sobre las ventajas estratégicas y competitivas que este tipo de sistema proporciona a las organizaciones.

De la pregunta 5: ¿Cuál es el nivel y capacidad Tecnológica actual de la flota de la aeronave L-100-20 respecto a una posible participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, podemos apreciar que existe convergencia en que la disponibilidad de solo una aeronave modernizada de las dos existentes, limitaría en cierta forma la capacidad de participación de la aeronave L-100-20, debido a que dificultaría la posibilidad de un “relevo” o reemplazo de aeronaves en caso sea necesario por algún trabajo de mantenimiento mayor o por algún otro “imprevisto” cuyos trabajos se prevean demoren más de un tiempo prudencial de “paralización”

de las OMP, no encontrándose mayor divergencia en las opiniones de los expertos consultados de que fuese necesario que nuestras aeronaves cuenten con una “actualización tecnológica”, acorde con los requerimientos del Manual de Tabla de Organización y Equipamientos TOE (Tables of Organization and Equipment, Edition 2009), que le permita responder a los actuales necesidades operacionales y tecnológicas.

De la pregunta 6: ¿Cuáles, cree usted, serían los Requerimientos mínimos de Infraestructura requerida necesaria para la operación L-100-20 de la FAP en una posible participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, se puede verificar que existe convergencia en la idea que la ONU es la encargada de brindar las facilidades logísticas relacionadas a la infraestructura requerida necesaria en las diferentes bases y lugares de operación durante la permanencia de la aeronave L-100-20 de la FAP en una posible participación en OMP.

De la pregunta 7: ¿En qué nivel y/o condición considera usted se encuentra actualmente el sistema de mantenimiento de la flota de la aeronave L-100-20?, se puede apreciar que existe convergencia en que existe un buen nivel del sistema de mantenimiento de la aeronave L-100-20, el que se ve reforzado también por el buen grado de profesionalismo y técnico del personal a pesar de la falta de mayor cantidad de especialistas, no existiendo mayor divergencia en la presente pregunta.

De la pregunta 8: ¿Cuáles son las principales características éticas y morales de las tripulaciones de la aeronave L-100-20 que les permitan participar en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, se puede apreciar que los expertos opinan respecto a que las tripulaciones tienen las características éticas y morales suficientes, sin embargo, es necesario el adoctrinamiento e inducción en todo personal que va a una OMP, no existiendo mayor divergencia entre los expertos y sus opiniones, estando estos criterios y opiniones, alineados con los lineamientos referentes a la selección, entrenamiento, despliegue, rotación, repatriación, conducta y disciplina del personal militar que participa en OMP establecidos por el Departamentos de Operaciones de Paz (DOP o DPO por sus siglas en ingles) y el Departamento de Asuntos Políticos y Consolidación de las Paz (DAPCP o DPAP por sus siglas en ingles) de las NNUU, de acuerdo a los siguientes documentos: 1) Directrices para Observadores Militares de las NNUU en Operaciones de Mantenimiento de Paz de marzo 2017, DPKO/DFS Ref. 2026.25; 2) Manual de Expertos en Misiones de las NNUU de abril 2010, DPKO/DFS Ref. 2010.30; 3) Directrices genéricas para los países Contribuyentes con Tropas a Misiones de Mantenimiento de Paz de las NNUU del 2008, DPKO/FGS; y 4) Procedimientos Operativos Estándar (Standing Operating Procedure - SOP) para cada Misión – País, a través del cual se norma los procedimientos para la administración del personal que es desplegado.

De la pregunta 9: ¿Cómo considera usted, actualmente, el nivel de Cultura de Prevención de Accidentes (PREVAC) y del Conocimiento de Factores Humanos (FFHH) en Aviación de las Tripulaciones Aéreas (TT.AA.) de la aeronave L-100-20 para su participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, se obtuvo como resultado que la convergencia se dio en la afirmación que el nivel de cultura y conocimiento en Prevención de Accidentes de las

tripulaciones aéreas y del personal de mantenimiento es elevada y adecuada como para participar en una OMP, no existiendo en este caso mayores divergencias en lo expresado por los expertos.

De la pregunta 10: ¿Cuál es el nivel actual de entrenamiento y calificación de las Tripulaciones Aéreas (TTAA) y del personal especialista que opera el sistema L-100-20 respecto a una posible participación en Operaciones de Mantenimiento de la Paz?, se obtuvo como resultado la convergencia en la afirmación que el entrenamiento y calificación de las TTAA del L-100-20 es el adecuado, no existiendo divergencia en las respuestas de los expertos y acorde con lo establecido por la ONU (2021), en el Manual de la Unidad de Aviación Militar de Misiones de Mantenimiento de Paz de la ONU¹ en la cual se detalla los conceptos, requerimientos, capacidades y precauciones necesarias para cada tipo de misión por cada tipo de unidad aérea, ya sean estos de ala fija o rotatoria.

De la pregunta 11: ¿Cómo considera usted actualmente el nivel de salud mental y físico del personal de TTAA en comparación con los requerimientos de estándares de salud internacional?, se observa la convergencia en la afirmación que el nivel de salud mental y físico es el adecuado, sin embargo, la ONU cumple además con disponer una alta rotación para mantener el bienestar del personal. Por lo demás, no existe divergencia en las respuestas otorgadas por los expertos.

Instrumento 2: Categoría Proceso decisorio de participación en misiones de Operaciones de Paz de las Naciones Unidas

De la pregunta 1: ¿Conoce cómo se realiza la revisión de objetivos nacionales cuando se presenta una solicitud de ONU para participación del país en Operaciones de Paz?, se observa la convergencia en la afirmación que no existe una revisión formal de los objetivos nacionales, lo cual indicaría la necesidad de mejorar esta coordinación en el proceso de toma de decisiones. Por tanto, no existe divergencia en las respuestas otorgadas por los expertos, teniendo en consideración que uno de los “objetivos específicos” y “acciones estratégicas” del eje estratégico 3, Estado y Gobernabilidad, es el de “consolidar la imagen y presencia del Perú como una potencia regional emergente en el escenario internacional (...) y desarrollar en función de los intereses y objetivos nacionales, una política exterior orientada a promover la paz (...)”.

De la pregunta 2: ¿Cómo cree usted que se analizan o deberían analizarse las posibilidades de participación del país con activos de aviación militar en las Operaciones de Paz convocadas a los países miembros de la ONU?, se puede observar que no existe convergencia en las respuestas de los expertos, por el contrario la divergencia refleja diferentes enfoques de análisis en la toma de decisiones, donde resalta el análisis del enfoque estratégico que permita

¹ Manual de la Unidad de Aviación Militar de Misiones de Mantenimiento de Paz de la ONU o *UN Peacekeeping Missions Military Aviation Unit Manual*, Segunda Edición de abril 2021.

identificar qué es lo que se busca con la participación en OMP; sin embargo, también es válido considerar el enfoque de los beneficios a obtener, donde la imagen y reputación internacional son importantes. Esto va acorde con los criterios manifestados por Llop y Llosa (2013), entre los principales podemos nombrar: Que la participación debe responder a nuestros intereses nacionales; que deben obedecer a un Mandato del Consejo de Seguridad de la ONU; y que debe existir una Ponderación favorable de la relación costo/beneficio para el país.

De la pregunta 3: ¿Conoce si, dentro del cumplimiento del 5to Rol Estratégico del CCFFAA, se encuentra considerado el análisis de los beneficios tangibles o intangibles, que se obtendrían al participar y contribuir con aeronaves y personal en las operaciones de Paz de la ONU?, se puede observar que existe convergencia en la afirmación que, si se lleva a cabo el análisis de los beneficios tangibles e intangibles, sin embargo, posiblemente este análisis no priorice ni oriente adecuadamente sobre qué factores son más o menos importantes con relación a otros, por lo tanto se necesitaría identificarlos adecuadamente en función de los objetivos nacionales y estratégicos. No existe divergencia en las respuestas de los expertos, las mismas que van acorde a la afirmación de Soto (2016), que afirma que es el CCFFAA quien hace la evaluación y el planeamiento de las operaciones y es quien además las comanda y quien finalmente hace el despliegue, pero con el recurso humano y material preparado y puesto a disposición por las propias instituciones armadas (EP, AP y FAP).

De la pregunta 4: ¿De qué manera considera usted, que la participación en operaciones de Paz de la ONU beneficia al país en cuanto a su contribución a la seguridad Internacional y reputación de la nación?, se puede observar que existe convergencia general en la afirmación que la participación de un país en OMP permite mejorar la imagen internacional, además, de beneficiar su reputación y posición política; reflejado positivamente en el personal (contingente de tropas y/o tripulaciones aéreas) y el material (aeronaves y otros medios de transporte). No existió divergencia en las respuestas, puesto que todas señalan que, tal como lo menciona Flores (2014), en su tesis *“La participación de Brasil en Operaciones de Mantenimiento de Paz de la ONU a partir de 1985 y su implicancia en las Fuerzas Armadas”*, una participación a escala internacional se convierte en una estrategia de política exterior para conseguir posicionamiento como líder regional, garante de la seguridad, promotor de la paz y la solución de conflictos de los Estados que conforman el Sistema Internacional.

De la pregunta 5: ¿Cuánto sabe sobre la aplicación actual del manual de políticas y procedimientos para reembolso en las operaciones de paz de la ONU, cuando se refiere al uso y empleo de material como aeronaves?, se puede observar que existe convergencia en las respuestas, donde todos indican que el manual de políticas y procedimientos sobre operaciones de paz, contempla la normativa sobre el reembolso económico por la participación de un país, acorde a lo manifestado a Llop y Llosa (2013), quienes afirman que las NNUU reembolsan una tasa fija aproximada de US\$1000 por soldado al mes, así como una suma determinada por el equipo que aportan en concordancia a una tabla y acuerdo específicos. Así mismo, consideran que debería ser usado para compensar la degradación del vehículo militar o la compra de un nuevo equipamiento. No existieron divergencias al respecto.

De la pregunta 6: ¿Cuánto conoce sobre los estándares definidos por la ONU que debe cumplir una aeronave para que sea considerada su participación en las operaciones de paz?, se obtuvo como resultado que no existió consenso en las respuestas de los expertos, sin embargo, permitió inferir que, si la ONU definió los estándares que debe cumplir una aeronave para ser considerada en operaciones de paz, entonces estos alcanzan altos niveles internacionales, así mismo, deberían ser conocidos por las personas que ejercen la toma de decisiones para estos procesos. Al igual que la pregunta del ítem P10 de la Categoría 1, los capacidades, requerimientos y estándares están descritos en el Manual de la Unidad de Aviación Militar de Misiones de Mantenimiento de Paz de la ONU y a los requerimientos del Manual de Tabla de Organización y Equipamientos TOE.

De la pregunta 7: ¿Conoce si actualmente se desarrollan procedimientos individuales y de la Unidad (Grupo Aéreo N° 8) para comprender y aplicar los conceptos de Seguridad Operacional (SAFETY o de Prevención de accidentes) y de Seguridad Física (SECURITY o de Protección) como parte de la cultura de seguridad aeronáutica, dentro de los lineamientos del mantenimiento de paz de la ONU?, los resultados indican que existe convergencia en las respuestas, cuando señalan que conocen y aplican los conceptos de Seguridad Operacional y de Seguridad Física, asegurando que el personal de la Unidad debe estar siempre en capacitaciones continuas. No existió divergencia en las respuestas de los expertos.

De la pregunta 8: ¿Conoce cuál es la estructura de decisión y las partes intervinientes (políticas y militares) para aprobar la participación del país en Operaciones de Mantenimiento de Paz de la ONU?, se encontró como resultados, que no existió consenso en las respuestas, solo uno manifestó que conoce esta estructura de decisión y los demás que no tenían conocimiento al respecto, lo cual indica que existe un limitado acceso y poca difusión de la normativa sobre el proceso de toma de decisiones. Puesto que, tal como dice Soto (2016), el proceso se inicia cuando, conocida y/o la situación en un determinado país, el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz (DPKO) se contacta confidencialmente con países con potencial capacidad de participar o con aquellos que hayan manifestado algún interés en hacerlo, para que luego a través del Secretario General, enviar una petición oficial a los países que se han comprometido en aportar a través de las representaciones permanentes de ellos en las NNUU. Estas representaciones comunican a los gobiernos a través del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE) y este a su vez al Ministerio de Defensa, quien evalúa las posibilidades de participación, modalidad, cantidad y otros aspectos en forma consensuada con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas quien es el que opera a través de los Institutos Armados y con quienes hará finalmente el despliegue.

De la pregunta 9: ¿De qué manera son validadas las firmas de acuerdos tomados entre las partes intervinientes (políticas y militares) y cómo se oficializan los documentos que dan validez a la participación del país en operaciones de paz de la ONU?, se encontró como resultado la convergencia en la afirmación que considera el conocimiento limitado sobre la validez de acuerdos sobre la participación del país en OMP, sin embargo, están de acuerdo que este proceso tiene mucha importancia al garantizar la legalidad, legitimidad y compromiso de todas las partes

involucradas en las misiones de paz. No existió divergencia en las respuestas de los expertos, la cual, al igual que las respuestas del ítem P1, se afirma que existen documentos que deben ser revisados y validados por las partes intervinientes que se van generando durante el proceso, como son el Mandato, los Términos de Referencia, el Acuerdo sobre el Status de la Fuerza, las Reglas de Enfrentamiento y las Directrices para la Misión.

De la pregunta 10: ¿Conoce si actualmente existe la directiva o normativa necesaria para realizar una participación conjunta con socios estratégicos que dispongan de los mismos activos de aviación (aeronaves) y puedan compartirse recursos necesarios?, se encontró convergencia en las respuestas, al considerar que no está normado la participación conjunta de países como socios estratégicos durante operaciones de paz, e incluso, manifiestan que este tipo de operaciones no son continuas por lo cual no sería necesario ni factible realizar este tipo acuerdos entre países. No se encontró divergencias en las respuestas de los expertos. Sin embargo, según Llop y Llosa (2013) existen dos modalidades relacionadas: 1) Asistencia Mutua, en la cual dos o mas naciones se apoyan entre ellas según acuerdos bilaterales previos; y 2) Depósitos multinacionales de recursos logísticos, en la cual las naciones contribuyen con recursos logísticos para la formación de depósitos comunes, pero reteniendo el mando y control de los citados recursos.

De la pregunta 11: ¿Cómo se determina la asignación de las aeronaves y sus recursos, dentro del proceso de aprobación y autorización de la participación del país en operaciones de paz de la ONU?, se encontró como resultado, la convergencia en las respuestas de los expertos, donde señalan que a pesar que no existe formalmente una normativa al respecto, entienden que el proceso lógico empieza cuando se presenta el requerimiento para una OMP de la ONU, donde se especifica el requerimiento de aeronaves y sus recursos materiales y humanos necesarios, sin embargo, son conscientes que al no existir un proceso formal, esto podría traer decisiones subjetivas o políticas del momento. No se encontraron divergencias en las respuestas. Adicionalmente, según Llop y Llosa (2013), la mayor parte de los gastos que irroga una participación tanto con recursos humanos y materiales son cubiertos por las NNUU y algunas acciones y/o actividades son asumidas por las Instituciones Armadas.

De la pregunta 12: ¿Cómo calificaría la preparación requerida para el despliegue de recursos humanos y materiales, para que una aeronave L-100-20 sea puesta a disposición de las operaciones de paz de la ONU?, se encontró como resultado, una convergencia total en las respuestas de los expertos, donde manifiestan que la FAP mantiene un nivel de alto nivel con respecto a la preparación requerida para el despliegue de recursos humanos y materiales necesarios para la operatividad de la aeronave L-100-20 en una eventual participación en OMP de la ONU, por otro lado, no se encontraron divergencias en las respuestas de los expertos.

De la pregunta 13: ¿Conoce cómo se realizarían las revisiones del progreso durante y al finalizar la participación del país a través de la(s) aeronave(s) y el personal requerido, así como también, las tareas y actividades realizadas durante las Operaciones de Paz de la ONU?, se encontró como resultado, convergencia en las respuestas de los expertos, que consideran la revisión del progreso desde el enfoque del cumplimiento de objetivos de la ONU y desde la

revisión del progreso y avance de la misión en el país, sin embargo, están de acuerdo que a nivel del país no existe formalmente un procedimiento normativo que guíe este proceso. No existieron divergencias en las respuestas analizadas.

CONCLUSIONES

El presente estudio permitió conocer la situación actual de los factores determinantes de la aeronave L-100-20 Hércules de la FAP en el proceso decisorio para su participación en misiones de OMP de las Naciones Unidas, ONU, resultando en casi todos los casos en una situación ventajosa para la FAP. En líneas generales, con relación a la Categoría 1, Factores Determinantes, se logra determinar que el factor mas limitante en la actualidad sería la cantidad de aeronaves del tipo L-100-20 disponibles y/o que cuenten con la tecnología y el soporte logístico adecuados, de forma tal de asegurar el cumplimiento de las OMP en forma ininterrumpida ante cualquier imprevisto que se pudiera presentar o por un mantenimiento mayor calendario previsto.

Específicamente con relación a la Categoría 1, Sub Categoría 1, de las preguntas 1, 2 y 3, del aspecto Normativo y Legal, se aprecia que, si bien es cierto existe conocimiento de las normas en el ámbito nacional e internacional, concluyéndose que no ocurre lo mismo con las normas institucionales que orienten la participación de la FAP en OMP.

Con relación a la Categoría 1, Sub Categoría 2, de las preguntas 4, 5, 6 y 7, del aspecto Recurso Material y Logístico, se puede observar que el sistema de mantenimiento FAP se encuentra en buen nivel y que la ONU por su parte, brinda las facilidades de infraestructura a los países participantes. Asimismo, se puede concluir que el mejor sistema logístico que tendría que adoptar la FAP, con una posible participación de la aeronave L-100- 20 en una OMP, sería la del tipo ILS (Sistema Logístico Integrado).

Con relación a la Categoría 1, Sub Categoría 3, de las preguntas 8, 9, 10 y 11, del aspecto Recursos Humanos, se concluye que las tripulaciones aéreas presentan las características éticas, morales, conocimientos de PREVAC, entrenamiento y calificación, así como el estado físico y de salud mental adecuados ante una posible participación de la aeronave L-100- 20 FAP en una OMP.

En cuanto a la Categoría 2, Proceso decisorio de participación en OMP de las Naciones Unidas, se ha logrado identificar que no es conocido a profundidad por todos los actores principales que conforman la estructura de decisión o de quienes aprueban la participación del país en este tipo de operaciones.

Específicamente con relación a la Categoría 2, Sub Categoría 1, de las preguntas 1, y 2, respecto de la Evaluación de la Solicitud, se concluye que el inicio de un proceso decisorio de participación empieza con la evaluación de una solicitud ONU, sin embargo, existe evidencia que no se realiza una revisión formal de los objetivos nacionales y cómo éstos se encuentren alineados con la participación del país en estas operaciones de paz de la ONU.

Con relación a la Categoría 2, Sub Categoría 2, de las preguntas 3, 4 y 5, respecto al análisis de Beneficios y Costos de la participación del país en OMP de la ONU, se puede concluir que aún es necesario contar con un mayor análisis en el proceso decisorio, que permita identificar tanto beneficios tangibles e intangibles que permitan su viabilidad, y así, mejorar la presencia e imagen internacional del país.

Con relación a la Categoría 2, Sub Categoría 3, de las preguntas 6, y 7, respecto de los Estándares bajo lineamientos ONU, se puede concluir que las aeronaves son proveídos bajo los lineamientos de la Naciones Unidas, siendo ampliamente conocidas en el CCFFAA y son considerados en el proceso decisorio de participación, así mismo, deben aunarse a los estándares internacionales sobre seguridad operacional y seguridad física, por lo cual, es necesario las capacitaciones continuas para todo el contingente del grupo Aéreo.

Con relación a la Categoría 2, Sub Categoría 4, de las preguntas 8, 9, 10 y 11, respecto de la Aprobación y Autorización, se puede concluir que existe una estructura de decisión de partes intervinientes (políticas y militares) que son los encargados de la Aprobación y autorización dentro del proceso decisorio de participación en OMP de la ONU, no obstante, no es conocida a cabalidad y tampoco se tiene normativa formal al respecto, por lo cual es necesario transparentar esta información donde se tenga en cuenta la validez de los acuerdos de participación, talvez la formación de alianzas estratégicas con otros países y la correcta asignación de recursos, que no distorsionen la toma de decisión hacia el campo subjetivo o político del momento.

Con relación a la Categoría 2, Sub Categoría 5, de las preguntas 12, y 13, respecto al Despliegue y Monitoreo de los recursos humanos y materiales para las aeronaves que participan en OMP de la ONU, se puede concluir que la FAP es calificada como de alto nivel, alcanzando una buena eficiencia operativa, cumpliendo con requisitos rigurosos en preparación y capacidad de las aeronaves y su personal. Sin embargo, debe indicarse que, como monitoreo y revisiones del progreso de la participación del país en este tipo de operaciones, existe una falta de documentación de los procedimientos necesarios, no pudiendo obtener la valoración necesaria de dicha participación.

Finalmente se puede concluir que existe una relación entre las categorías 1 y 2, puesto que, en el proceso decisorio del mas alto nivel en una organización, juega un papel importante la información actual y veraz que se tenga de aquellos factores que se consideren determinantes, como son para el caso del presente estudio, los factores humanos, material y normativo legal

REFERENCIAS

- Acuerdo Nacional. (2002). Política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración. <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdonacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/i-democracia-yestado-de-derecho/6-politica-exterior-para-la-paz-la-democracia-el-desarrollo-yla-integracion/>
- Álvarez, A. J., & Pérez, C. A. (2019). Educación para la paz: Aproximación teórica desde los imaginarios de paz. *Educación y Educadores*, 22(2), 277–296.
- Argumedo, D., Martínez, O., & Hernández, F. (2014). La logística y sus componentes. *Contribuciones a la Economía*. Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Arispe Alburqueque, C. M., Yangali Vicente, J. S., Guerrero Bejarano, M. A., Lozada de Bonilla, O. R., Acuña Gamboa, L. A., & Arellano Sacramento, C. (2020). La investigación científica. *GUAYAQUIL/UIDE/2020*. <https://repositorio.uide.edu.ec/handle/37000/4310>
- Artadi, A. (2015). El Sistema Nacional de Gestión del riesgo de desastres y su relación con la capacidad de respuesta de la Fuerza Aérea del Perú—2015. Repositorio ESFAP. <http://repositorio.fap.mil.pe/handle/fap/173>
- Asamblea General. (2020). Carta a la Asamblea General—31 Agosto 2020. https://digitallibrary.un.org/record/3890525/files/A_75_121-ES.pdf
- Ballesteros, P. P., & Ballesteros, D. P. (2005). ¿Cómo los empresarios aplican la logística militar en sus organizaciones?. *Scientia et Technica*, 2(28), 139–144.
- Barea, Á. M. (2009). Las Operaciones de Mantenimiento de la Paz en el contexto de la reforma de Naciones Unidas. *Boletín de Información*, 312, 49–76.
- Barraza, M., & Acosta, M. (2008). Compromiso organizacional de los docentes de una institución de educación media superior. *Revista Innovación Educativa*, 8(45), 20–35.
- Bermejo, C. (2022). ¿Qué es la diplomacia? *El Orden Mundial - EOM*. <https://elordenmundial.com/que-es-diplomacia/>
- Calduch, R. (1993). Libro: Dinámica de la Sociedad Internacional | Sección Departamental de Relaciones Internacionales e Historia Global. <https://www.ucm.es/rrii-e-historia-global/libro-dinamica-de-la-sociedadinternacional-1>
- Cardinale, M. E. (2018). ¿Qué es la seguridad internacional? <https://www.teseopress.com/seguridadinternacional/chapter/que-es-la-seguridadinternacional/> Centro de Entrenamiento y Capacitación para Operaciones de Paz. (2015). CECOPAZ PERU. <https://cecopaz.pe/>
- Colacrai, M. (2019). Perspectivas Teóricas, Relaciones Internacionales y Política Exterior en Argentina. *Devenir y situación actual*. *Estudios internacionales (Santiago)*, 51(194), 113–130. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.2019.55688>
- Colotta, M., Degiorgis, P., Lascano, J., & Rodríguez, Á. (2021). Relaciones internacionales, política exterior y diplomacia.

- [https://www.teseopress.com/manualderelacionesinternacionales/chapter/relaciones-internacionales-politica-exterior-y-diplomacia/Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas](https://www.teseopress.com/manualderelacionesinternacionales/chapter/relaciones-internacionales-politica-exterior-y-diplomacia/Comando%20Conjunto%20de%20las%20Fuerzas%20Armadas). (2012). Manual de Operaciones de Paz. Ministerio de Defensa. Lima. Perú.
- Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2022). Misiones de Paz. <https://www.gob.pe/institucion/ccffaa/informes-publicaciones/2988187-misiones-de-paz>
- Consejo de Seguridad ONU. (2018). CONSEJO DE SEGURIDAD DE LA ONU. <https://www.un.org/securitycouncil/es>
- Constitución Política del Perú. (2022). Constitución Política del Perú. <https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/constitucion/constitucionnoviembre2022.pdf>
- Decreto Legislativo N° 1134 - MINDEF. (2012). Decreto Legislativo No 1134—Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa. https://www.mindef.gob.pe/informacion/transparencia/DL_1134.pdf
- Decreto Legislativo N° 1136 - MINDEF. (2012). Decreto Legislativo No 1136—Decreto Legislativo del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/13019/PLAN_13019_2016_DL_1136.PDF
- Decreto Supremo N.º 001-2011-DE. (2011). Plataforma digital única del Estado—MINDEF. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/181637/182427_DS_01_2011_ROF_MINDEF.pdf?v=1591398907
- Delgado, J. J., Jiménez, J., & Jiménez, R. (2019). Strategic Military Air Transport in Modern Military Operations. *Ciencia y Poder Aéreo*; Vol. 14 No. 1 (2019): Enero - Junio; 114-147. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.625>
- Deza, H. (2017). Análisis de la Experiencia de la Participación Peruana en las Operaciones de Paz: MINUSTAH y MINUSCA. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. <http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/26>
- Díaz, W. H. (2020). Desarrollo del personal de aviadores como parte de los recursos humanos en la Fuerza Aérea del Perú. Repositorio institucional - EOFAP. <http://repositorio.fap.mil.pe/handle/fap/271>
- Dirección General de Personal FAP. (s/f). Encuesta de Clima Laboral en la FAP. Fuerza Aérea del Perú. Lima. Perú.
- Ferrovial. (s/f). Transporte Aéreo. Ferrovial. <https://www.ferrovial.com/es/recursos/transporte-aereo/>
- Figuroa, L. J. (2016). Análisis económico de los medios logístico utilizados para las expediciones ecuatorianas antárticas período 2011-2014 [masterThesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas]. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/13735>
- Flores, M. (2014). La Participación de Brasil en Operaciones de Mantenimiento de la Paz de la ONU a partir de 1985 y su implicancia en las Fuerzas Armadas. <http://132.248.9.195/ptd2014/enero/0707672/0707672.pdf>
- Fuerza Aérea del Perú. (s/f). FAP - Valores Institucionales. Recuperado el 30 de octubre de 2023, de <https://www.gob.pe/institucion/fap/institucional>

- Fuerza Aérea del Perú. (1995). Ordenanza FAP 66-1 Mantenimiento – “Organización del Mantenimiento.
- Fuerza Aérea del Perú. (2012). Doctrina Operacional de Logística de Material.
- Fuerza Aérea del Perú. (2014). Manual de Doctrina Básica de la FAP.
- Fuerza Aérea del Perú. (2015). Orden Técnica FAP N° 00-20A-1A, “Sistema de Inspección de Aviones”.
- Fuerza Aérea del Perú. (2022). Visión. <https://www.gob.pe/institucion/fap/institucional>
- García, V. (2015). La Constitución y el sistema jurídico nacional | THEMIS Revista de Derecho. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/view/14454>
- Gil, R. (2015). Educación y Entrenamiento del personal de la Región Americana que participa en Operaciones de Paz. <http://www.enopu.edu.uy/wpcontent/uploads/entrenamiento-del-personal-militar-de-la-region-para-mop-p-1-2-3.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). Metodología de la Investigación (6ta edición). México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Huamán, M. (2006). Estudio sobre la participación de la FAP en Operaciones de Paz empleando el avión Hércules L-100-20. Escuela Superior de Guerra Aérea. Lima. Perú.
- Jiménez, H. O., Paez Murillo, C. A., & Cadena Bareño, R. (2021). La ética en el proceso militar para la toma de decisiones: En el interior del planeamiento operacional. En C. A. Ardila-Castro, P. A. Sierra-Zamora, & D. Whetham, Ética militar y fundamentación profesional. Evolución, conceptos y principios (pp. 113–139). Escuela Militar de Cadetes José María Córdova. <https://doi.org/10.21830/9789585377127.06>
- Llop, S., & Llosa, J. (2013). Apuntes de Operaciones de Paz. Publicación Escuela Superior de Guerra Naval. Lima. Perú.
- López, M. H. (2011). TEORÍAS PARA LA PAZ Y PERSPECTIVAS AMBIENTALES DEL DESARROLLO COMO DIÁLOGOS DE IMPERFECTOS. Luna Azul, 33, 85–96.
- Marincovich, S. (2015). Apoyo logístico de material a las actividades sobre el terreno en el marco de una operación militar de paz. <http://23.227.181.236:80/jspui/handle/1847939/505>
- Military Planning Process - ONU. (2017). Military Planning Process.
- Ministère de l’Europe et des Affaires. (2022). Ministère de L’Europe et des Affaires Étrangères. Francia Diplomacia - Ministerio para Europa y de Asuntos Exteriores. <https://www.diplomatie.gouv.fr/es/politica-exterior/francia-ennaciones-unidas/areas-de-accion-de-la-onu/la-paz-y-la-seguridad/article/lasnaciones-unidas-y-la>
- Ministerio de Defensa. (2006). Libro Blanco de la Defensa Nacional. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/397073/Libro_blanco.pdf
- Ministerio de Defensa. (2016). Plan Estratégico de Compras (PEC). <https://www.gob.pe/institucion/acffaa/colecciones/6456-plan-estrategico-decompras-pec>
- Ministerio de Defensa Español. (2012). La Logística Conjunta en los nuevos conflictos. Documentos de Seguridad y Defensa.

- Naciones Unidas. (s/f-a). Carta de las Naciones Unidas | Naciones Unidas. United Nations; United Nations. <https://www.un.org/es/about-us/un-charter>
- Naciones Unidas. (s/f-b). Departamento de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz. <https://dppa.un.org/es/prevention-and-mediation>
- Naciones Unidas. (2015). Órganos principales. United Nations; United Nations. <https://www.un.org/es/about-us/main-bodies>
- Naciones Unidas. (2020). Creación de una nueva operación. Naciones Unidas Mantenimiento de la paz. <https://peacekeeping.un.org/es/forming-new-operation>
- Normas Legales. (2004). Ratifican Memorando de Entendimiento respecto de la contribución al Sistema de Acuerdos de Fuerzas de Reserva de las Naciones Unidas.
- Olivera, G. (2018). Estudio Técnico Operativo para incrementar la autonomía de vuelo de la aeronave A-37B. Escuela Superior de Guerra Aérea. Lima. Perú.
- ONU. (1945). Carta de las Naciones Unidas. Organización de las Naciones Unidas. San Francisco. Estados Unidos de América.
- ONU. (2021). Manual de las unidades de aviación militar de las misiones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. <https://pcrs.un.org/Lists/Resources/07%20UN%20Military%20Units%20Manuals/UN%20Military%20Aviation%20Manual/2021.04%20UNMUM%20%20Military%20Aviation%20Unit%20Manual-SPANISH.pdf>
- ONU. (2020). Mandatos y fundamento jurídico del mantenimiento de la paz. Naciones Unidas Mantenimiento de la paz. <https://peacekeeping.un.org/es/mandates-andlegal-basis-peacekeeping>
- Orozco, G. (2015). El concepto de la seguridad en la Teoría de las Relaciones Internacionales. CIDOB. http://www.cidob.org/es/articulos/revista_cidob_d_afers_internacionals/el_concepto_de_la_seguridad_en_la_teor%C3%ADa_de_las_relaciones_internacionales
- Pauselli, G. (2013). Theories of International Relations and the Explanation of Foreign Aid. *Revista iberoamericana de estudios de desarrollo = Iberoamerican journal of development studies*, 2(1), Article 1. https://doi.org/10.26754/ojs_ried/ijds.65
- Peacekeeping Operations - ONU. (2008). United Nations Peacekeeping Operations. Principles and Guidelines. https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/capstone_eng_0.pdf
- RAE. (2022a). Aeronave. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/aeronave>
- RAE. (2022b). Estado. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/estado>
- RAE. (2022c). Logístico. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/log%C3%ADstico>
- Rivas-Tovar, L. A. (2015). Capítulo 6 La definición de variables o categorías de análisis (pp. 107–118).

- RREE. (2016). Política Exterior Peruana.
<http://www.rree.gob.pe/politicaexterior/paginas/home.aspx>
- Salazar, K. A. (2017). Construyendo una agenda a futuro: Una mirada institucional a los mecanismos de cooperación bilateral en materia de seguridad y defensa entre Perú y Chile. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/9159>
- Sánchez, L. R., Prado, H. R., & Zavala, M. R. (2016). Cultura Organizacional y Motivación de los Docentes de la Escuela Superior de Guerra del Ejército—Escuela de Postgrado. Repositorio Institucional - ESGE.
<http://repositorio.esge.edu.pe/handle/20.500.14141/527>
- Sell, T. M. (2022). Teorías de las Relaciones Internacionales. LibreTexts Español.
[https://espanol.libretexts.org/Ciencias_Sociales/Ciencia_Politica_y_Educacion_Civica/Libro%3A_Una_introducci%C3%B3n_a_la_pol%C3%ADtica_\(Vender\)/09%3A_Relaciones_Internacionales/9.02%3A_Teor%C3%ADas_de_las_Relaciones_Internacionales](https://espanol.libretexts.org/Ciencias_Sociales/Ciencia_Politica_y_Educacion_Civica/Libro%3A_Una_introducci%C3%B3n_a_la_pol%C3%ADtica_(Vender)/09%3A_Relaciones_Internacionales/9.02%3A_Teor%C3%ADas_de_las_Relaciones_Internacionales)
- Silva, J. (2017). Gestión de la cadena de suministros: Una revisión desde la logística y el medio ambiente. *Entre Ciencia e Ingeniería*. Año 11(No. 22 – Segundo Semestre de 2017), 51–59.
- Soto, A. A. (2016). Participación peruana en operaciones de paz de Naciones Unidas: Problemas, perspectivas y oportunidades. Academia Diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar. <http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/98>
- Spink, L. (2019). Strengthened Planning in UN Peacekeeping Operations: How MINUSMA is Reinforcing its Strategic Planning Unit. <https://civiliansinconflict.org/wp-content/uploads/2019/08/Strengthened-Planning-in-UN-Peacekeeping-Operations.pdf>
- Tamayo, M. (2003). *El Proceso de la Investigación Científica*. Editorial LIMUSA, S.A. DEC.V. Grupo Noriega Editores.
- Urizar, S. (2016). Estilos de liderazgo en el desempeño laboral de los colaboradores de restaurante Don Carlos, Cobán Alta Verapaz. Universidad Rafael Landívar. Guatemala.
<http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesisjcem/2016/05/43/Urizar-Shalina.pdf>
- Urrutia, Y. (2017). Propuesta de una nueva arquitectura de capital humano: Un enfoque estratégico [Doctoral thesis]. <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/4971>

RESUMEN DE HOJA DE VIDA

Nació en la ciudad de Lima el 1 de junio de 1975. Ingresó a la Escuela de Oficiales el 30 de marzo de 1993, graduándose en diciembre de 1997. Es calificado con la especialidad de Piloto de aviones de transporte. Cuenta con amplia experiencia en el área de Operaciones Aéreas de Inteligencia Vigilancia y Reconocimiento (ISR), así como en el área de Prevención e Investigación de Accidentes.

Dentro de los Cursos Militares del grado, realizó el Curso Táctico para Oficiales subalternos en el 2002, el Programa de Comando y Estado Mayor para Oficiales del grado de Mayor y Comandante en el 2018 y el Programa de Alto Mando en el 2021 para Oficiales del grado de Coronel donde logra el 1er puesto, todos ellos en la Escuela Superior de Guerra de la Fuerza Aérea.



Otros Cursos que llevó fueron: el de Oficial de Prevención de Accidentes el 1998, el de Investigación de accidentes de aviación el 2020, el de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico en el 2007, el de Administración de Sistemas de Seguridad (SMS), Administración de Recursos de la Tripulación (CRM) y de Factores Humanos en Aviación (FFHH) el 2011 entre otros relacionados a la seguridad aérea operacional. Así mismo, llevó diferentes cursos de calificación y reentrenamiento de piloto en las aeronaves C-27B Metroliner y en el C-130H Hércules en las empresas Flight Safety de San Antonio-Texas y CAE en Tampa-Florida respectivamente desde los años 2007 al 2019, aeronaves en las cuales acumuló un promedio de 3,000 horas de vuelo.

Se desempeñó en diferentes cargos operativos y administrativos, dentro de los cuales podemos resaltar cronológicamente: Comandante del Escuadrón Aéreo Nro. 344 de los C-26B y Comandante del Escuadrón de Comunicaciones y Electrónica Nro. 341 de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento; Jefe de Prevención de Accidentes y Jefe de la Sección de Planes y Programas del Estado Mayor del Grupo Aéreo Nro.8; Sub Director de la Escuela de Formación de Avioneros de la FAP; Jefe de la Sección de Personal del Estado Mayor del Comando Operacional Aéreo y Jefe de la Sección de Operaciones Aéreas del Estado Mayor de Comando Especial del VRAEM.

Desde el 1 de marzo del 2024 se encuentra designado como Agregado Aéreo de la Embajada de Perú en Canadá.