



DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.1: Propuestas para mejorar la eficiencia de los servicios de navegación aérea que contribuyen al LTAG

DESARROLLO PROFESIONAL SOSTENIBLE EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)

[Nota presentada por Chile con el apoyo de 20 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²]

RESUMEN

Esta nota propone la incorporación de directrices que los Estados puedan considerar en el desarrollo profesional de las personas de la comunidad ATM, más allá del ámbito técnico-operacional, dentro del concepto operacional de gestión de tránsito aéreo mundial.

La formación de profesionales en el ámbito de la navegación aérea se encuentra orientada, por OACI, para que los Estados puedan proveer los servicios de control de tráfico aéreo, mantenimiento de sistemas, información aeronáutica, entre otros. Para aquello, los Centros de Capacitación requieren de programas de formación para alcanzar las competencias que demandan los diferentes puestos, emitiendo licencias o acreditaciones para poder desempeñarlos.

Tradicionalmente los Centros que imparten la formación antes indicada, permite alcanzar las competencias técnicas y operativas básicas y de especialización. Pero fuera del área técnico-operativa, no existen lineamientos para la capacitación a nivel directivo, para aquellos profesionales que, habiendo cumplido la etapa en el área operativa, opten por asumir responsabilidades tales como, liderar equipos de trabajo y gestión del recurso en general.

En tal sentido, y en atención al desafío que considera gestionar los siempre escasos recursos de manera eficiente, con tal de lograr el objetivo mundial ambicioso a largo plazo (LTAG), es pertinente considerar un desarrollo profesional sostenible, más allá del ámbito técnico-operativo, para aquellas personas involucradas en el sistema ATM que requieran liderar los diferentes procesos asociados a lo anterior.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- analizar la presente Nota de Estudio;
- incorporar en el Doc. 9854 “Concepto operacional de gestión de tránsito aéreo mundial” directrices que los Estados consideren en el desarrollo profesional de las personas de la comunidad ATM, más allá del ámbito técnico-operativo.

¹ La versión en español fue proporcionada por Chile.

² Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se prevé que, a nivel global, la cantidad de tráfico aéreo se duplique durante los próximos 15 años³. Surgirán nuevas demandas en el sistema de aviación, tecnologías emergentes, y nuevos modelos de negocios, escenario en el cual, la comunidad ATM debe propender a la reducción de las emisiones de CO2 y la resiliencia del sistema de aviación.

1.2 El concepto operativo de gestión del tráfico aéreo global es una descripción que se requiere para organizar y manejar el flujo de tránsito aéreo en un período de tiempo específico. Esta descripción debe incorporar una visión evolutiva, anticipando cambios y mejoras tecnológicas futuras, así como una perspectiva estratégica que permita adaptarse a las necesidades cambiantes y optimizar el sistema de gestión del tránsito aéreo a largo plazo.

1.3 La toma de decisiones estratégicas permitirá equilibrar de manera más óptima el balance entre demanda y capacidad futura.

1.4 Por lo mismo, y para enfrentar un escenario de continuo cambio, es menester considerar conocimientos avanzados que permita la transición entre el ámbito operacional al de toma de decisiones estratégicas, haciendo énfasis en aspectos de gestión económica y/o de recurso humano.

2. ANÁLISIS

2.1 Las organizaciones deben enfrentar cambios internos y externos permanentemente. La comunidad ATM no escapa a aquello, por lo que todos los Estados y regiones deben evolucionar para satisfacer las expectativas de los usuarios.

2.2 La planificación dentro del sistema ATM, debe considerar la comprensión adecuada de los requisitos de los usuarios, así como de las tendencias futuras de los mismos. Los cambios que se prevén durante los próximos años en el sistema de aviación, requiere que las personas que asuman roles gerenciales y de toma de decisiones dentro de dicho sistema, cuenten con las competencias idóneas para aquello.

2.3 La seguridad operacional siempre será la máxima prioridad en la aviación y en todas las fases del ciclo de vida útil del sistema ATM, el cual se desarrolla por medio de la interacción de personas, las cuales son responsables de administrarlo, supervisar su performance e intervenir, de ser necesario, para asegurar los resultados deseados. Debe prestarse atención a los factores humanos en todos los aspectos del sistema.

2.4 El enfoque del sistema ATM considera nociones compartidas entre éste y muchas otras actividades, por lo que es relevante comprender, que el mismo, es el resultado del funcionamiento conjunto de muchas partes, como un todo integrado y gestionarlo como tal. Además, la necesaria gestión de la información, del tiempo, de la constante transformación digital, requiere actualizar los patrones de planificación y gestión dentro del mismo.

2.5 Las expectativas de resultados comerciales por parte de los usuarios, requiere una gestión idónea, por parte de la comunidad ATM, que permita el adecuado equilibrio entre demanda y capacidad. Se debe potenciar la reflexión y el análisis de diferentes situaciones y escenarios, de manera de innovarse y ser creativo. Adquirir una visión global para rediseñar, si es necesario, un modelo de negocio y comprender que los usuarios son cada vez más exigentes y que hay que adaptarse a ellos y sus necesidades.

³ Fuente: GANP

2.6 El desarrollo profesional es el crecimiento, en un entorno laboral, al cual una persona puede aspirar dentro de una organización, lo cual tiene un impacto directo en la evolución de la misma. Cuando las personas tienden a potenciar la calidad de su trabajo, mejoran los resultados de los proyectos en los que participan, lo cual debiera estar directamente relacionado con las necesidades concretas de la organización. Lo anterior es aplicable para el ciclo de vida útil del sistema ATM.

2.7 El desarrollo y sustento del sistema ATM, requiere de competencias en el ámbito operacional, así como en el de gestión organizacional, relativa a la toma de decisiones estratégicas. Por lo mismo, es dable esperar que, dentro de su desarrollo profesional, una persona, una vez terminado su ciclo operacional, pueda aspirar a desempeñar una gestión corporativa dentro de la misma organización.

2.8 La ventaja de propiciar una carrera profesional dentro de una organización, es que la persona tiene incorporada su cultura organizacional, su estructura, y sus procesos. Lo anterior reviste mayor relevancia, dentro del sistema ATM, por cuanto su giro principal de negocio, siempre debiera ser la seguridad operacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es necesario considerar que, la consecución del LTAG y un sistema de aviación seguro, eficiente y resiliente, debe estar asociado, necesariamente, a decisiones de alto nivel dentro del sistema ATM.

3.2 Por lo mismo, se requiere que las personas que se desempeñan en las diferentes fases del ciclo de vida útil del sistema ATM, cuenten, dentro de su desarrollo profesional, con los conocimientos académicos necesarios al asumir roles directivos o gerenciales.

3.3 A la luz de lo expuesto, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación x.x/x – Desarrollo profesional sostenible en la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)

Que los Estados:

- a) a través de las Instituciones Académicas proveedoras de profesionales para el sistema ATM, y del mundo académico en general, propicien la entrega de competencias gerenciales y/o de gestión para aquellas personas que, habiendo terminado su ciclo operacional, deban asumir cargos de liderazgo dentro de la organización.
- b) recopilen y compartan información con la OACI sobre los beneficios de retener y potenciar el capital humano experimentado en el sistema ATM.

Que los ANSP:

- c) consideren el desarrollo profesional integral para su personal, que permita satisfacer todas las fases de vida útil del sistema ATM, y que observe, por lo tanto, una evolución desde el ámbito operacional al de toma de decisiones de alto nivel, cuando así se requiera.

Que la OACI:

- d) considere incorporar, en el Doc. 9854 “*Concepto operacional de gestión de tránsito aéreo mundial*”, la directriz de que, al igual que la evolución tecnológica, se requiere una evolución profesional para las personas del sistema ATM, que permita desarrollar todas las fases de vida útil del mismo, incluyendo en aquello, la toma de decisiones de alto nivel.
- e) alineado con lo anterior, considerar, además, el desarrollo de un Manual Guía que defina directrices para los ANSP e Instituciones Académicas afines, respecto de competencias gerenciales en el ámbito ATM, que complemente lo definido en los Doc 10057, 10056 y 9868.

— FIN —