



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

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

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea
3.3: Octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

ESPECIALISTAS EN OPERACIONES DE TRÁNSITO AÉREO

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

En esta nota se presenta la falta de reconocimiento del personal operativo más allá del personal de control de tránsito aéreo y de los profesionales en electrónica para la seguridad del tránsito aéreo, además de la falta de orientación y requisitos en materia de instrucción y competencia de dicho personal, al que nos referiremos aquí bajo la denominación de “especialistas en operaciones de tránsito aéreo”.

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

- a) reconocer un tercer grupo profesional denominado “ATOS” dentro del ámbito de la gestión de tránsito aéreo (ATM) y actualizar el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750) para incluir el tema de la competencia del personal que desempeña funciones vinculadas a la seguridad operacional;
- b) encargar al Grupo Experto sobre Operaciones de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM OPS) que agregue a los ATOS de la OACI, los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción* (PANS-TRG, Doc 9868);
- c) encargar al Grupo Experto sobre Operaciones de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM OPS) que elabore un documento sobre los ATOS en consonancia con la OACI, *Manual de instrucción y evaluación basada en la competencia para controladores de tránsito aéreo* (Doc 10056) y el *Manual de instrucción y evaluación basada en la competencia para profesionales en electrónica para la seguridad del tránsito aéreo* (Doc 10057) de la OACI; e
- d) incluir este tema en el programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El avance tecnológico permite que la aviación internacional esté más interconectada, y la necesidad de contar con un transporte internacional seguro evoluciona a la par. La instrucción y la competencia del personal de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) son un importante pilar para garantizar la seguridad de las operaciones.

¹ Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ITF.

1.2 El Anexo 1 — *Licencias al personal* del Convenio de Chicago comprende los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal con respecto a la separación de aeronaves. Asimismo, el Doc 9868 de la OACI y sus especificaciones Doc 10056 y Doc 10057 fijan normas para la capacitación de controlador de tránsito aéreo (ATCO) y especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP). El incremento en el tránsito aéreo, la implementación de tecnología más avanzada y el aumento de la automatización han traído aparejados procedimientos de servicios de tránsito aéreo (ATS) más complejos y una mayor demanda de gestión de datos. Esto repercute no solo en el nivel de especialización del personal ATCO y ATSEP, sino también en otros especialistas de ATS que no están cubiertos por el Anexo 1. Por lo tanto, la ITF ha trabajado junto con otras organizaciones en el establecimiento de requisitos de instrucción y competencia adecuados para el personal de ATS que, si bien no entra en la categoría de ATCO o ATSEP, es una parte fundamental del entorno de la ATM.

1.3 Junto con las dos profesiones definidas por la OACI, ATCO y ATSEP, proponemos conformar un tercer grupo de profesionales de ATM a quienes denominaremos especialistas en operaciones de servicios de tránsito aéreo (ATOS).

2. ANÁLISIS

2.1 Alcance

2.1.1 Esta nota va dirigida a toda persona responsable de gestionar datos o servicios aeronáuticos relacionados con la prestación de ATS que afectan la seguridad operacional del transporte aéreo.

2.1.2 Existen diversas ocupaciones en la ATM que podrían caer en esa categoría cuando no las realizan ni ATCO ni ATSEP, tales como especialistas en datos de vuelo en ATC, coordinadores de afluencia del tránsito aéreo, responsables de gestión del espacio aéreo, entre los que se incluyen diseñadores de procedimientos de vuelo, especialistas en entrega de autorizaciones, responsables de gestión de plataformas, responsables de gestión/servicios de información aeronáutica, especialistas de la oficina de notificación ATS, responsables de servicios de información de vuelos y responsables de red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas. Se requerirá coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM) a fin de garantizar la coherencia de las disposiciones correspondientes al personal de observación/pronóstico de meteorología aeronáutica.

2.1.3 Estamos listos para debatir la pertinencia y la exhaustividad de esta propuesta de clasificación.

2.1.4 Todas esas funciones combinan un aspecto vital: su participación e impacto en los ATS y, por consiguiente, un impacto directo en su cadena de seguridad operacional.

2.2 Situación actual

2.2.1 Según el país o el proveedor de servicios, algunas de las funciones descritas con anterioridad pueden ser realizadas por un ATCO. No obstante, a menudo las tareas que corresponden a esas funciones las realizan especialistas entrenados a nivel local. En algunos casos, no existen bases jurídicas para los requisitos de instrucción y competencia correspondientes a estos tipos de personal. Dada la escasez mundial de ATCO, es muy probable que aumente el desarrollo del personal entrenado a nivel local que desempeña esas funciones. Por el momento, la OACI define la mayoría de las funciones, aunque describe de manera insuficiente las calificaciones y competencias necesarias para quienes realizan esas tareas. Algunos empleados que desempeñan esas tareas no se mencionan en ninguna parte (como ocurre con los especialistas en datos de vuelo), otros solo se mencionan sin mayor aclaración (responsables de gestión del espacio aéreo y coordinadores de afluencia del tránsito aéreo), y dos se definen con material de instrucción (responsables de servicios de información de vuelo, servicio de información aeronáutica (AIS), gestión de la información aeronáutica (AIM) y oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO).

2.3 Finalidad

2.3.1 La implementación de un plan de instrucción y competencia del personal de ATS es un elemento fundamental de la gestión de la seguridad operacional en el contexto de la prestación de servicios de ATM. Así, deberá preverse la alineación y la ampliación de la instrucción y la evaluación basada en la competencia para incluir a todos los especialistas de ATS que corresponda con miras a aumentar las normas de seguridad operacional. En el siguiente paso, al tener procesos alineados (por ejemplo, los ATOS) implementados, la eficacia en el desempeño de las tareas a través de nuevos sistemas avanzados y la eficiencia en la asignación de recursos podrían mejorar en forma considerable.

2.3.2 La mención y definición de las funciones **junto con** el personal que las desempeña sería un paso importante de reconocimiento y, potencialmente, podría mejorar el atractivo de esas funciones. Esto será útil en el proceso de contratación de futuros especialistas. Con los ATOS, la OACI podría hacer que todas esas funciones tan específicas queden bajo el mismo paraguas y aporten claridad y uniformidad (siempre que sea posible) para los expertos en ATM, pero también para el público, con un efecto positivo en la incorporación de personal.

2.4 Métodos

2.4.1 Para entender si una función se considera una tarea operativa elevada en virtud de los ATOS, debe crearse una definición para diferenciar entre las tareas “normales de oficina”² y las operativas. Esto puede hacerse definiendo el vínculo con la seguridad operacional, ya sea con una definición genérica de cada función o por medio de un análisis de las tareas individuales de cada función.

2.4.2 Se podría definir una descripción del puesto de trabajo para cada función o recolectar las tareas incluidas en cada función. Para este último caso, se inventó un método llamado técnica de evaluación de impacto en la seguridad operacional de las tareas (TSIAT) para tener una discusión objetiva sobre las necesidades de competencia del personal de ATM. El objetivo es utilizar modelos de seguridad operacional para definir cómo repercuten las tareas individuales en la seguridad operacional y, por ende, informar la necesidad de reglamentar la competencia a fin de manejar la probabilidad de que dichas tareas fallen.

2.5 Objetivos

2.5.1 Proponemos los siguientes objetivos:

- a) implementar y reconocer un tercer grupo profesional denominado ATOS dentro de la ATM;
- b) añadir los ATOS al Doc 9868 de la OACI; y
- c) elaborar un documento para los ATOS en consonancia con el Doc 10056 y el Doc 10057 de la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Son muchos los especialistas en ATS que contribuyen a las operaciones de la red mundial de transporte que no entran en la definición de ATCO o ATSEP; sin embargo, constituyen una parte fundamental del sistema de ATM. Por consiguiente, varios países dedican muchos esfuerzos al otorgamiento de licencias o la gestión de la competencia de dichos especialistas a nivel nacional. Lamentablemente, hay mucho por mejorar a nivel internacional a fin de reconocer a esos profesionales e implementar normas sobre competencia.

² El término tareas “normales de oficina” se refiere a la ampliación o la falta de acceso a un sistema de toma de decisiones y/o nivel táctico (con carácter de urgencia).

3.2 Con las transferencias automáticas de mensajes, la mayor interoperabilidad y arquitecturas de sistemas complejas, las exigencias impuestas a los especialistas de ATS que manejan los datos más sensibles en los ATS van en aumento. En este contexto, para cumplir con determinadas tareas de ATS en el futuro se requiere una fuerza de trabajo sumamente calificada y con un alto nivel de conocimiento. La instrucción y la competencia del personal de ATS son un elemento fundamental para lograr la seguridad operacional y, sobre todo, para gestionar la seguridad operacional en la prestación de servicios de ATM.

3.3 Es por eso que la necesidad de establecer una línea de base común para la competencia del personal que desempeña tareas relacionadas con la seguridad operacional y, en especial, tareas críticas para la seguridad operacional en la ATM gestión del tránsito aéreo sin una licencia internacional se hace más notoria. Además, es importante al fin reconocer al personal que desempeña esas funciones a nivel de la OACI y proporcionarle normas y material de orientación dentro de la comunidad mundial de la ATM. Al incorporar un tercer grupo profesional de especialistas en operaciones de ATOS, la comunidad internacional tiene la posibilidad de fijar normas de seguridad operacional más elevadas implementando requisitos de instrucción y competencia en los ATS, aportar claridad a los Estados miembros y a los proveedores de servicios y, por último, reconocer a los numerosos especialistas en ATM en todo el mundo.

— FIN —