

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

**Cuestión 1 del Introducción y evaluación de un concepto operacional global de gestión del tránsito
orden del día: aéreo (ATM)**

1.2: Conceptos facilitadores para apoyar el concepto operacional global ATM

METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE SARPS

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

En esta nota se explica la relación existente entre la metodología TRAINAIR de la OACI y el concepto operacional ATM y la conveniencia de incorporar sus conceptos con carácter de normas y métodos recomendados para garantizar el fortalecimiento de factores humanos.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el ATM actual, el cual se presenta como el reto para las administraciones civiles de aeronáutica, los factores humanos se constituyen en el punto de partida y el último destino de los esfuerzos tecnológicos y de la Dirección.

1.2 La OACI nos proporciona en varios documentos las claves de desempeño referentes, y nos alienta a aplicar los programas de garantía de calidad.

2. ANALISIS

2.1 El sistema aeronáutico está constituido principalmente por recursos humanos, equipo electrónico y la infraestructura física. Todos estos elementos actúan recíprocamente en un ambiente cambiante, y este proceso debe cumplir tres reglas esenciales: seguridad, regularidad y eficiencia.

2.2 En un sistema exigente como el previamente descrito, cualquier malentendido, cualquier falta del conocimiento, se puede reflejar en la disminución de la habilidad para prestar el servicio del control, o en una actitud que genere situaciones de riesgo a la aviación. Es por esto que debe prestarse atención especial al proceso de entrenamiento y habilitación.

2.3 La OACI ha impulsado desde hace varios años el uso de una metodología que va más allá del área de entrenamiento, realizando un análisis profundo en la organización y proponiendo soluciones integrales cuantificables en el ambiente operacional mediante el logro concreto de resultados. Con un enfoque sistémico, proporciona los instrumentos metodológicos básicos para armar el rompecabezas de la ATM.

2.4 A continuación presentamos una breve reseña de sus principales componentes (se omiten algunos):

2.4.1 Análisis preliminar:

- Descripción detallada del sistema
- Identificación de problemas y sus causas
- Propuesta de soluciones (ATM, CNS, infraestructura)
- Soluciones de instrucción (sólo para propósitos TRAINAIR)
- Beneficios esperados
- Relación costo/beneficio
- Sistema propuesto de evaluación. ¿Quién, cuándo y cómo evalúa?

2.4.2 Análisis operativo:

- La descripción de funciones y tareas
- Identificación de requisitos de conocimientos, habilidades y actitudes indispensables para el desempeño
- Identificación del perfil

2.4.3 Diseño del plan de estudios y de evaluaciones (sólo con fines de instrucción)

2.4.4 Evaluación

- ¿Cuál fue el impacto de la materia y el impacto de actividades de la instrucción?
- ¿Se lograron los objetivos?
- ¿Se mejoró el rendimiento de los controladores?
- ¿Se solucionaron los problemas identificados?
- ¿Cuál fue el impacto en el sistema? ¿mejoró la imagen de la entidad ante el usuario final?

2.4.5 Realimentación

- Si no fueron logrados los objetivos, ¿qué falló?
- ¿Qué se debe corregir?

3. CONCLUSIÓN

3.1 Esta metodología tiene sólo un problema: no tiene el carácter de norma ni de método recomendado. Esto ha causado que no se haya usado en todo su potencial para asegurar la calidad en los ambientes aeronáuticos.

4. **MEDIDAS RECOMENDADAS POR LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a aprobar la siguiente recomendación:

Que conjuntamente con el material de garantía de calidad de los servicios ATS de la OACI, la OACI estudie la posibilidad de incorporar los criterios y procedimientos pertinentes de la metodología TRAINAIR de la OACI a las normas y métodos recomendados adaptándolos y armonizándolos con el concepto operacional ATM para facilitar su implantación.

— FIN —