



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

DAR RESPUESTA A LA ESCASEZ MUNDIAL DE PERSONAL CALIFICADO PARA EJERCER LA VIGILANCIA Y LA SUPERVISIÓN EN LAS ADMINISTRACIONES DE AVIACIÓN CIVIL: FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD REGULADORA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC)

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En esta nota, se señala la creciente escasez mundial de personal calificado en áreas funcionales clave de las administraciones de aviación civil (CAA), incluida la vigilancia técnica y de seguridad operacional, la reglamentación económica, la gestión del espacio aéreo y gestión medioambiental, la seguridad de la aviación, la investigación de accidentes, la vigilancia y la integración de nuevas tecnologías de aviación y herramientas de vigilancia.

En la nota, se definen las causas fundamentales de dicha escasez y se proponen tres medidas estratégicas, basadas en la Estrategia de la OACI Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP)2023-2025.

Se invita a la Asamblea a respaldar estas acciones y posibilitar su integración en los programas de implementación de la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer la escasez mundial de personal técnico, de seguridad operacional y de vigilancia de la seguridad de la aviación dentro de las CAA y sus repercusiones;
- instar a la OACI y a los Estados miembros a que integren una planificación integral de la fuerza laboral de los organismos reguladores en los programas nacionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación;
- instar a la OACI y a los Estados miembros a mejorar la colaboración regional para la instrucción, la creación de capacidad y la puesta en común de conocimientos;
- exhortar a la OACI a que amplíe el acceso a tecnologías digitales avanzadas y plataformas de instrucción basada en competencias, como TRAINAIR PLUS; y
- apoyar la integración de estas acciones en los marcos existentes de la OACI, como la NGAP, el GASP, el GASEP y el marco de instrucción mundial en aviación (GAT).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos y los elementos habilitadores de alta prioridad de la NGAP.
--------------------------------	--

<i>Repercusiones financieras:</i>	Se espera que las medidas propuestas se apliquen dentro de las asignaciones presupuestarias existentes de la OACI y se complementen con contribuciones voluntarias y apoyo en especie de los Estados miembros y los asociados de la industria, cuando proceda.
-----------------------------------	--

<i>Referencias:</i>	Doc 10070, <i>Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors</i> (Manual de competencias del personal inspector de la seguridad operacional de la aviación civil – Actualmente disponible solo en inglés) Doc 10140, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> Estrategia NGAP de la OACI <i>Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (GASP) 2023-2025 Resultados de la auditoría USOAP de la OACI, 2023 Encuesta NGAP de la OACI, 2022-2023 Informe anual de instrucción sobre el GAT de la OACI, 2023
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las administraciones nacionales de aviación ejercen la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación, que incluye funciones tales como otorgamiento de licencias, certificación, vigilancia y supervisión del cumplimiento de las normas. Para cumplir con esas responsabilidades, se necesita personal capacitado, calificado y con recursos suficientes. Sin embargo, cada vez más Estados se enfrentan a una escasez de personal, lo que afecta su capacidad para cumplir con sus obligaciones en el marco del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

1.2 Los resultados del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI muestran que el 42 % de los Estados auditados obtuvieron puntajes por debajo del 60 % en la implementación efectiva en áreas críticas que dependen directamente de los recursos humanos, como el otorgamiento de licencias al personal (promedio mundial del 58 %), la organización de la vigilancia (promedio mundial del 55%) y la vigilancia de las operaciones (promedio mundial del 62 %). Las limitaciones de dotación de personal se señalaron como el principal factor contribuyente en el 67 % de los hallazgos significativos, y la escasez de inspectoras/es y la planificación inadecuada de la sucesión se observaron en el 78 % de las misiones de validación coordinada (CVM) realizadas entre 2021 y 2023.

2. EXPOSICIÓN DEL PROBLEMA

2.1 La convergencia de los problemas estructurales a largo plazo y las agudas presiones externas ha creado una escasez crítica de personal calificado para ejercer la vigilancia y supervisión en las administraciones de aviación civil (CAA) de todo el mundo. Los principales factores que contribuyen son el envejecimiento de la fuerza laboral (con una edad promedio de 52 años en los países desarrollados), canales de contratación inadecuados, CAA que notifican dificultades para atraer a postulantes con las calificaciones necesarias, paquetes de remuneración y beneficios no competitivos que, en promedio, se ubican por debajo de los del sector privado, y oportunidades limitadas de avance profesional.

2.2 La pandemia de COVID-19 aceleró la reducción del personal debido a la congelación de contrataciones, las jubilaciones anticipadas y los cambios en las prioridades profesionales. En una encuesta de la OACI realizada en 2023 a 70 Estados, casi el 50 % informó que estaba previsto que más de un tercio de su personal técnico se jubilara o se marchara en los próximos 10 años, sin que existiera una planificación formal de la sucesión.

2.3 La escasez es particularmente aguda en áreas especializadas como la aeronavegabilidad, las operaciones de vuelo y los servicios de navegación aérea. Los ámbitos de vigilancia emergentes,

incluidos los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la ciberseguridad y la reglamentación de la aviación sostenible, requieren nuevas aptitudes con las que no cuentan actualmente muchas administraciones de aviación civil (CAA).

3. REPERCUSIONES OPERACIONALES

3.1 La escasez de personal ha provocado retrasos en las actividades de certificación y vigilancia, una menor capacidad de respuesta a los riesgos de seguridad operacional y limitaciones en la adopción de enfoques de vigilancia basados en el rendimiento. En varias misiones coordinadas de validación (CVM) de la OACI realizadas entre 2021 y 2023, la ausencia de personal de inspección calificado contribuyó directamente a que se constataran niveles insuficientes de vigilancia y supervisión del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

3.2 La falta de personal calificado también retrasa la integración de nuevos explotadores y tecnologías en el sistema de aviación; a su vez, dificulta la innovación y ralentiza la adopción de soluciones de aviación digitales y sostenibles. Esto repercute en la implementación a nivel estatal de las iniciativas de la OACI, como el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG) sobre el clima y la integración de nuevos participantes en el espacio aéreo controlado.

4. CONTEXTO ESTRATÉGICO

4.1 La Estrategia de la OACI Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP) 2023-2025 proporcionan un marco normativo integral para lograr la sostenibilidad de la fuerza laboral. Esto incluye orientaciones sobre la instrucción basada en competencias, la sensibilización, el fomento de la colaboración institucional y la promoción de la inclusión. Se destaca específicamente la transformación digital, que demuestra las posibilidades que se abren para la vigilancia del cumplimiento de la reglamentación basada en datos y el papel cambiante de las tecnologías digitales, incluida la IA, como formas de perfeccionar la instrucción, mejorar la eficiencia de la vigilancia y facilitar la evaluación proactiva de riesgos.

4.2 A pesar de estos marcos, la implementación sigue siendo dispar. Según un examen de la implementación de la NGAP realizado en 2022, apenas el 27 % de los Estados tenía una estrategia nacional formal de desarrollo de la fuerza laboral que cubría a sus administraciones de aviación. La eficacia de los programas de instrucción existentes se ve limitada por restricciones de recursos y acceso desigual, especialmente en los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

5. CONCLUSIÓN

5.1 La escasez mundial de personal calificado para ejercer la vigilancia y la supervisión plantea una amenaza estructural para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la resiliencia en materia de reglamentación. Es crucial dar respuesta a esta dificultad a fin de alcanzar los objetivos estratégicos de la OACI y permitir la innovación y el crecimiento en el sector del transporte aéreo.

5.2 Las medidas estratégicas recomendadas son prácticas, se basan en datos comprobados y están armonizadas con los programas existentes de la OACI. Su adopción e integración en el NGAP, el GASP y el GAT brindará a los Estados miembros las herramientas necesarias para constituir una fuerza laboral encargada de la reglamentación que sea resiliente y esté preparada para el futuro.