



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 21: Iniciativa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP)

ESFUERZOS PARA LA DOTACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS DE LA AVIACIÓN EN EL JAPÓN

(Nota presentada por el Japón)

RESUMEN

Pese a que la fuerza laboral de la aviación del Japón disminuyó durante la pandemia de COVID-19, el Gobierno del país se ha fijado el objetivo de aumentar el número de visitantes del extranjero a 60 millones para 2030 con el fin de promover su crecimiento económico y hacer realidad la visión de ser un país orientado al turismo. Se espera que esto traiga como consecuencia un mayor crecimiento de la demanda de transporte aéreo. Por esta razón, la Administración de Aviación Civil del Japón (JCAB) ha estado haciendo esfuerzos relacionados con la dotación y utilización de los recursos humanos de la aviación.

Dado que se espera que la demanda mundial de transporte aéreo siga creciendo significativamente, en la presente nota se pone de relieve una dificultad que se presenta de forma generalizada, a saber, contar con personal de aviación cualificado. Se hace hincapié en la necesidad de colaboración con las partes interesadas pertinentes y de coordinación internacional a través del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI y el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST), así como mediante el intercambio de las mejores prácticas.

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

- tomar nota del contenido de la presente nota de estudio; y
- alentar a los Estados miembros a compartir sus mejores prácticas para ayudar a otros Estados miembros a promover el atractivo del sector, la retención y el desarrollo del personal de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: - Todos los vuelos son seguros; - La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo; - Ningún país se queda atrás; y - El desarrollo económico.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota no tiene repercusiones financieras de consideración.
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una mano de obra cualificada constituye los cimientos del sector de la aviación. Sin embargo, en diversas especializaciones del sector de la aviación mundial, especialmente en la mecánica y el pilotaje de aeronaves, el personal de los servicios de escala y el control de tránsito aéreo, se está dando una escasez de mano de obra. Al mismo tiempo, se espera que crezca la demanda de servicios relacionados con la aviación. Según las proyecciones de la OACI, el tráfico de público pasajero alcanzará los 12 400 millones de personas y el tráfico de carga llegará a 638 000 millones de toneladas-kilómetro de carga (FTK) en 2050. Además, los avances en las nuevas tecnologías han planteado retos nuevos al sistema tradicional.

1.2 Para lograr un crecimiento sostenible y garantizar la seguridad operacional de la aviación, es de vital importancia aumentar el atractivo del sector, la retención y el desarrollo del personal de la aviación. La colaboración y el intercambio de conocimientos a escala mundial, por medio del Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI y el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST), son esenciales para crear conciencia sobre esta cuestión y encontrar soluciones.

1.3 Pese a que la fuerza laboral de la aviación del Japón disminuyó durante la pandemia de COVID-19, el Gobierno del país se ha fijado el objetivo de aumentar el número de visitantes del extranjero a 60 millones para 2030 con el fin de promover su crecimiento económico y hacer realidad la visión de ser un país orientado al turismo. Se espera que esto traiga como consecuencia un mayor crecimiento de la demanda de transporte aéreo. Por esta razón, la Administración de Aviación Civil del Japón (JCAB) ha estado haciendo esfuerzos en cuanto a la dotación y utilización de recursos humanos de la aviación, considerando las medidas más apropiadas para cada especialidad, en particular la mecánica y el pilotaje de aeronaves, los servicios de escala, la inspección de seguridad y los servicios de navegación aérea.

2. ANÁLISIS

2.1 Ante las previsiones de que la demanda mundial de transporte aéreo siga creciendo significativamente, la JCAB reconoce que contar con una dotación estable de personal de aviación cualificado es una dificultad a la que se enfrentan todos los países. En esta nota se presentan los esfuerzos de la JCAB para dotarse de recursos humanos en diversas profesiones del sector de la aviación y utilizarlos eficazmente.

Mecánicas/os y pilotas/os de aeronaves

2.2 Desde la pandemia de COVID-19, la inscripción en las escuelas técnicas de aviación para la instrucción en mecánica de aeronaves ha seguido disminuyendo, mientras que se prevé que la demanda de pilotas y pilotos aumente debido a una ola de jubilaciones en perspectiva. Estas dificultades que afectan a las mecánicas/os y pilotas/os de aeronaves llevaron a la JCAB a establecer un grupo de estudio sobre el particular en febrero del año pasado. Partiendo de la premisa indiscutible de la seguridad operacional, el grupo de estudio ha estado debatiendo sobre las medidas necesarias para la dotación y utilización de mecánicas/os y pilotas/os de aeronaves en el futuro.

2.3 En marzo de este año el grupo de estudio compiló su informe final. En el informe final se describe la dirección futura de varias iniciativas, entre ellas las reformas necesarias de los sistemas nacionales y el establecimiento de marcos cooperativos público-privados, desde tres perspectivas: "el uso eficaz de los recursos", "la mejora de la instrucción y la eficacia operacional" y "la ampliación de la base profesional". En la presente nota la JCAB presentará concretamente las iniciativas encaminadas a "ampliar el alcance del trabajo de las mecánicas y los mecánicos de aeronaves" y a "normalizar las licencias

específicas por tipo de aeronave" desde la perspectiva del "uso eficaz de los recursos", así como las iniciativas encaminadas a "aumentar el número de pilotas y mecánicas de aeronaves" desde la perspectiva de la "ampliación de la base profesional".

a) **Ampliación del alcance del trabajo de las mecánicas y mecánicos de aeronaves y normalización de las licencias específicas por tipo**

En el Japón la mecánica de aeronaves se divide en dos categorías: "**mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves en línea**", que realizan el mantenimiento de línea, y "**técnicas/os/mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves**", que realizan el mantenimiento de base. Cada categoría requiere una licencia específica por tipo de aeronave.

Mientras que las **técnicas/os/mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves** se encargan del mantenimiento general de las aeronaves, el trabajo de las **mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves en línea** se limita a tareas menores, lo que les permite capacitarse en un período relativamente corto, pero solo tienen autorización para realizar alrededor del 60 % de las operaciones reales de mantenimiento de línea. Como consecuencia, en ocasiones hay que acabar enviando a las **técnicas/os/mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves** al terreno, lo que es indicio de que el sistema actual no satisface las necesidades prácticas en cuanto a la utilización eficaz de las mecánicas/os de mantenimiento de aeronaves en línea.

Además, por lo que se refiere al mantenimiento de aeronaves grandes, se requiere una licencia separada para cada tipo de aeronave, que abarca todas las tareas de mantenimiento, desde aquellas menores hasta otras más complicadas. Sin embargo, debido a la normalización de los procedimientos de mantenimiento facilitada por la digitalización de los sistemas de aeronaves y la mejora de los manuales de mantenimiento, existe una demanda creciente para eliminar el requisito de las licencias específicas por tipo de aeronave para los trabajos de mantenimiento menores, como las inspecciones diarias previas al vuelo.

Ante estas circunstancias locales, la JCAB tiene previsto llevar a cabo una revisión importante del sistema del Japón de otorgamiento de licencias al personal mecánico de aeronaves y promover un uso más eficaz del personal de mantenimiento.

b) **Aumentar el número de mujeres pilotas y mecánicas de aeronaves**

En el Japón la proporción de mujeres pilotas es del 1,95 %, que es una cifra inferior al promedio mundial del 4,69 %. La proporción de mujeres mecánicas de aeronaves es del 5,12 %, que es superior al promedio mundial del 3,11 %, pero sigue siendo relativamente baja. En octubre de 2024 la JCAB estableció el "Grupo de Trabajo para Promover la Participación de las Mujeres como Pilotas y Mecánicas de Aeronaves", compuesto por especialistas de la universidad, pilotas y mecánicas de aeronaves en activo, así como excontroladoras de tránsito aéreo.

El resumen publicado en febrero de 2025 establece el objetivo de aumentar la proporción de mujeres al 10 %, uno de los niveles más altos del mundo, en los próximos diez años. También esboza la dirección de las iniciativas para promover la participación de la mujer en estos ámbitos laborales desde dos perspectivas clave: **ampliar el grupo de posibles candidatas** aumentando la proporción de estudiantes mujeres en la Escuela de Aviación Civil recurriendo a medidas como la revisión de los requisitos de admisión (por ejemplo, restricciones de altura y asignaturas de ciencias avanzadas) y la introducción de cuotas de mujeres; y **retener a las que ya están empleadas** adoptando medidas como la revisión del sistema nacional de cualificaciones para tener en cuenta la licencia de maternidad.

2.4 La JCAB y las líneas aéreas, entre otras, seguirán trabajando en estrecha colaboración y promoviendo activamente la aplicación de estas medidas.

Operaciones aeroportuarias

2.5 Con respecto a las operaciones aeroportuarias, como los servicios de escala y las inspecciones de seguridad, la JCAB estableció un comité experto en febrero de 2023. En junio del mismo año el comité publicó la "Visión para el desarrollo sostenible de las operaciones aeroportuarias", que expone las dificultades actuales y la dirección de las iniciativas futuras para abordarlas.

2.6 Actualmente, el número de personas empleadas en los servicios de escala se ha recuperado a los niveles anteriores a la COVID, pero la instrucción y la retención siguen siendo una dificultad persistente, ya que aproximadamente el 40 % del personal lleva empleado menos de tres años. Del mismo modo, el número de personas que trabajan en la inspección de seguridad también ha vuelto a los niveles anteriores a la COVID, pero la retención sigue siendo un problema debido a la alta tasa de rotación en este ámbito.

2.7 Sobre la base del resumen mencionado, la JCAB brinda apoyo financiero a iniciativas para la dotación y el desarrollo de recursos humanos a través de medidas como la celebración de sesiones informativas con varias compañías en los aeropuertos, la mejora del entorno de trabajo proporcionando zonas de descanso al personal y el aumento de la eficiencia laboral mediante la introducción de equipos avanzados. Además, en agosto de 2023 se creó una asociación sectorial para los servicios de escala. Su labor consiste en promover la contratación y la retención del personal mediante la sensibilización sobre las operaciones de servicios de escala, así como mejorar las condiciones de trabajo con medidas como las destinadas a combatir el acoso a la clientela.

2.8 La JCAB, las administraciones locales y las partes interesadas del sector privado seguirán haciendo avanzar las iniciativas basadas en el resumen mencionado.

Servicios de navegación aérea

2.9 En cuanto a los servicios de navegación aérea, el número de candidaturas al control de tránsito aéreo ha disminuido un 4,4 % respecto al año anterior. En el contexto de una fuerza laboral en disminución, se trata de un decrecimiento relativamente modesto, especialmente si se compara con la disminución interanual del 14,1 % del número de personas con un grado universitario y de profesionales que solicitan puestos en la administración pública nacional (entre otros puestos, para el control de tránsito aéreo).

2.10 Para concienciar al público y atraer talento, la JCAB ha lanzado un sitio web oficial y está utilizando plataformas de redes sociales como YouTube o Instagram para presentar las operaciones de seguridad de la aviación de una manera comprensible y atractiva. Asimismo, está tratando de atraer recursos humanos mediante más actividades de divulgación, destinadas principalmente a las instituciones educativas y a las comunidades locales, al tiempo que promueve la contratación. Además, se esfuerza por retener al personal por medio de iniciativas como la instrucción continua y la diversificación de las trayectorias profesionales.

2.11 En los últimos años, aproximadamente la mitad de las controladoras y controladores de tránsito aéreo que se han contratado han sido mujeres, y la profesión goza de un reconocimiento creciente por su ambiente laboral cómodo y propicio, independientemente del género. En previsión del crecimiento futuro de la demanda de transporte aéreo, la JCAB proseguirá sus esfuerzos destinados a conseguir un suministro estable de personal para las operaciones de control de tránsito aéreo, incluidas las controladoras y controladores de tránsito aéreo, con el fin de mantener un sistema de gestión del tránsito aéreo confiable y efectivo.

2.12 Para contar con personal cualificado en la aviación, es esencial implementar las iniciativas descritas anteriormente de forma constante. La JCAB seguirá colaborando con las partes interesadas relevantes para resolver este problema, basándose también en ejemplos de éxito de otros países y en las mejores prácticas de otras industrias nacionales.

NGAP y GAAST de la OACI

2.13 Además de a las medidas mencionadas a nivel nacional, la JCAB concede importancia a los esfuerzos del GAAST, en cuyo marco los Estados, los organismos de reglamentación y la industria trabajan juntos para impulsar el desarrollo sostenible de la aviación. El fortalecimiento de la colaboración mundial a través del NGAP y el GAAST de la OACI será esencial para alcanzar los objetivos estratégicos de la Organización.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La colaboración entre los Estados, las instituciones y la industria es esencial para garantizar la disponibilidad de una fuerza laboral cualificada en la aviación.

3.2 Para lograr un crecimiento sostenible y garantizar la seguridad operacional de la aviación, es necesario fortalecer la coordinación mundial a través del NGAP de la OACI y el GAAST, así como mediante la compartición de las mejores prácticas.

— FIN —