



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

LA IMPORTANCIA DE LA COLABORACIÓN PARA QUE LA FUERZA LABORAL DE LA AVIACIÓN SEA RESILIENTE Y ESTÉ PREPARADA PARA EL FUTURO

[Nota presentada por el Brasil, los Emiratos Árabes Unidos, Francia, el Japón, el Reino Unido, Sudáfrica, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)¹, la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Instrucción de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA-TO) y la Royal Aeronautical Society (RAeS)]

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En esta nota se apoya el programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI y la propuesta de actualización de la resolución A39-29 de la Asamblea. Se destaca la necesidad de expandir el alcance del NGAP más allá de la juventud y las y los profesionales titulares de licencia para abarcar a todo el personal de la aviación, incluidas las y los profesionales a mitad de carrera y los puestos que no requieren licencia.

En la nota también se subraya el riesgo que representa la escasez de mano de obra para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la resiliencia del sistema de aviación mundial y se pide una mayor colaboración entre los Estados, las instituciones educativas y el sector de la aviación. También se respalda la asociación de la OACI con el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST), como mecanismo para facilitar soluciones prácticas en cuanto a la fuerza laboral.

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

- instar a todos los Estados miembros a que apoyen la resolución sobre el NGAP, incluida la ampliación del programa más allá de la juventud y las y los profesionales titulares de licencia;
- exhortar a los Estados, las instituciones educativas y el sector de la aviación a que fortalezcan su colaboración a fin de dar respuesta a las dificultades relacionadas con la fuerza laboral;
- alentar a la OACI a que colabore con el sector de la aviación y los programas estatales para compartir recursos e información;

¹ Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Marruecos, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

d) exhortar a los Estados miembros a que reconozcan los riesgos que plantean las dificultades de la fuerza laboral para la seguridad operacional, la seguridad y la resiliencia del sistema de aviación; y e) alentar a los Estados, las instituciones educativas y el sector de la aviación a que apoyen los esfuerzos de la OACI por medio del suministro de conocimientos técnicos, contribuciones voluntarias financieras o en especie y la puesta en común de datos.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos y con el elemento habilitador de alta prioridad sobre igualdad de género y atracción de talentos hacia la aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades propuestas pueden llevarse a cabo dentro de los límites de los recursos existentes; se acogerá con agrado cualquier contribución voluntaria.
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 Estrategia NGAP Plan de Actividades de la OACI para 2026-2027-2028 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>A39-WP/33, Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI</i> <i>A39-WP/62, Programa de instrucción aeronáutica civil de la OACI y creación de capacidad en la aviación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema de aviación mundial se enfrenta a un crecimiento y una complejidad sin precedentes. Las previsiones de la OACI indican un fuerte aumento de la demanda de profesionales de la aviación cualificada/os; para 2043 harán falta más de 2,5 millones de nuevos miembros del personal para mantener las operaciones en condiciones seguras y eficientes.

1.2 Este aumento de la demanda se produce en un momento en que el sector ya enfrenta una escasez de mano de obra y limitaciones de capacidad. Además, estas presiones se ven agravadas por la transformación digital, los objetivos de sostenibilidad, el envejecimiento de la población y las expectativas cambiantes de la fuerza laboral, sobre todo después de la pandemia por COVID-19.

1.3 El Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 reconoce que “garantizar la disponibilidad de profesionales con talento para la aviación, fomentando la diversidad y la igualdad de género en todo el sector en forma integrada y adaptada a las nuevas modalidades de funcionamiento y a los cambios tecnológicos” es un elemento clave para el futuro de la aviación. El Plan de Actividades de la OACI también reconoce la “atracción de nuevos talentos” como un elemento habilitador de alta prioridad.

1.4 Para dar respuesta a esta dificultad, la OACI ha revitalizado su iniciativa NGAP con vistas a atraer profesionales de la aviación cualificada/os y lograr su desarrollo duradero. El programa NGAP de la OACI constituye una plataforma estratégica para coordinar los esfuerzos internacionales tendentes a atraer, educar y retener a las y los profesionales de la aviación.

1.5 Sin embargo, deberían ampliarse el alcance y la ejecución del programa de manera que se atienda toda la gama de necesidades actuales y futuras en materia de fuerza laboral.

2. AMPLIACIÓN DEL ENFOQUE DEL NGAP

2.1 Si bien la participación de la juventud sigue siendo uno de los pilares clave del fortalecimiento de la fuerza laboral, la OACI y sus Estados miembros también deben reconocer y responder al espectro más amplio de dificultades relacionadas con la fuerza laboral, como la contratación, la retención y la movilidad de todo el personal de aviación, incluidos las y los profesionales no titulares de una licencia, el personal técnico, de operaciones y de apoyo, y el personal experimentado que busca una transición profesional.

2.2 Se prevé una escasez de aptitudes en una amplia gama de profesiones dentro de la industria aeroespacial y aeronáutica, incluidos, entre otros, el personal de mantenimiento, de explotación aeroportuaria, las tripulaciones y el personal de tierra de las líneas aéreas, los proveedores de servicios de escala y el personal de carga, de seguridad y gubernamental. Debe prestarse atención a todas estas áreas para que continúen las operaciones, siga el crecimiento y se mantengan la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

2.3 A esta situación se le suma la necesidad de dar respuesta a la necesidad creciente de conocimientos especializados en informática, transformación digital y ciberseguridad en un mercado laboral mundial altamente competitivo.

2.4 Es esencial adoptar un enfoque inclusivo de la edad y diversidad profesional. Alentar la contratación a mitad de carrera, fomentar los programas de reciclaje y reducir las barreras de entrada profesional sistémicas pueden ayudar a acabar con la escasez de fuerza laboral y a mejorar su resiliencia.

2.5 Por lo anterior, se justifica ampliar el alcance del programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI con el fin de atraer, desarrollar y retener talentos de la aviación de todas las generaciones, orígenes y categorías de personal de aviación. Estas enmiendas se proponen en la nota A42-WP/21, *Programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) de la OACI*.

3. LAS DIFICULTADES DE LA FUERZA LABORAL COMO RIESGO SISTÉMICO

3.1 La escasez de mano de obra actual y proyectada afecta directamente la capacidad del sector de la aviación para mantener la seguridad operacional, la capacidad de vigilancia y la calidad de los servicios.

3.2 La escasez de personal en la gestión del tránsito aéreo, el mantenimiento, la vigilancia y el cumplimiento en materia de seguridad operacional podría plantear riesgos sistémicos que pueden afectar negativamente la capacidad de los Estados para cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

3.3 Por lo tanto, el desarrollo y la inserción de la fuerza de trabajo en el mercado laboral deben considerarse un pilar fundamental de la resiliencia del sistema de aviación y la planificación de la seguridad operacional, y no solo una cuestión de recursos humanos.

4. FORTALECIMIENTO DE LA COLABORACIÓN A TRAVÉS DE LA OACI Y EL GAAST

4.1 Para dar respuesta a estas complejas dificultades, hacen falta acciones mancomunadas entre los gobiernos, el sector de la aviación, las instituciones de instrucción, las y los profesionales del sector aeronáutico y aeroespacial y las organizaciones internacionales.

4.2 La nueva estrategia NGAP, en particular el área de interés prioritario 4: *Divulgación y compartición de conocimientos – Lograr el compromiso político, compartir las mejores prácticas y promover las carreras de aviación*, desempeñará un papel importante para dar respuesta a las dificultades.

4.3 La colaboración de la OACI con el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) es un ejemplo de participación eficaz de múltiples partes interesadas. El próximo repositorio de mejores prácticas del GAAST ayudará a los Estados miembros a elaborar estrategias prácticas en materia de fuerza laboral. En la nota de información WP/278 -EX/119, se proporcionan más detalles sobre la labor del GAAST.

4.4 La puesta en común de datos, enseñanzas extraídas y políticas efectivas a través de plataformas como el GAAST acelerará la creación de capacidad a escala mundial, respaldará el reconocimiento mutuo de las cualificaciones y contribuirá a la mayor armonización y sostenibilidad de la fuerza laboral de la aviación.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Una fuerza laboral de aviación que sea sostenible y competente es esencial para lograr la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI, en particular los relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la responsabilidad ambiental y la conectividad mundial.

5.2 A medida que evoluciona el ecosistema de la aviación, también debe hacerlo el enfoque que aplica la OACI para planificar su fuerza laboral. Un programa NGAP ampliado e inclusivo, respaldado por una sólida colaboración entre los Estados, las instituciones educativas y el sector, y por la coordinación internacional, es medular para lograr una fuerza laboral resiliente y preparada para el futuro.

5.3 La nueva estrategia del programa NGAP atiende muchos de los problemas relativos a la fuerza de trabajo, y se alienta a los Estados a que apoyen sus programas y esfuerzos de creación de capacidad.