



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas
30.3: Resultados pertinentes del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021)

NORMALIZACIÓN DE LAS PRÁCTICAS LABORALES EN CASOS DE NIVELES DE TRÁNSITO ANORMALES PRESERVANDO LA EFECTIVIDAD DE LA FORMACIÓN

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos, y apoyada por Arabia Saudita, Bahrein, Kuwait, Omán y Qatar)

RESUMEN

Durante la reciente interrupción de la red causada por la pandemia de COVID-19, los Estados del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) manifestaron preocupación por los riesgos de la degradación de las competencias del personal de control de tránsito aéreo (ATCO). En esta nota de estudio se presenta la evolución de las prácticas laborales propuestas por la Autoridad General de Aviación Civil (AGAC) de los Emiratos Árabes Unidos (EAU), y otros proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) del CCG para prepararse para cualquier posible decrecimiento del tráfico aéreo, así como para la esperada vuelta a los niveles normales. En esta nota se proponen medidas para continuar la instrucción y mantener las competencias durante los periodos de muy poco tráfico, así como para mitigar el riesgo y preparar a los/las ATCO para el regreso previsto de los niveles normales, y preservar la continuación de la instrucción durante las recesiones severas de la industria.

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

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) solicitar a la OACI que elabore textos de orientación y proporcione a los Estados miembros herramientas relacionadas con las competencias y la degradación de las habilidades del personal de control del tránsito aéreo en épocas de decrecimiento del tránsito; y
- c) alentar a los ANSP de los Estados miembros a que actualicen los planes de instrucción, la capacidad de los simuladores y los ejercicios, así como la dotación del personal de instrucción, para introducir medidas que mitiguen el riesgo de degradación de las competencias de los/las ATCO.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema mundial de aviación civil |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Ninguna |
| <i>Referencias:</i> | <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004), 2.3/2.4</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante los dos últimos años el impacto en la industria de la aviación del mundo entero ha sido significativo, con una reducción sin precedentes de los niveles de tráfico aéreo en muchas regiones. Cuanto más se prolongaba esta recesión, mayor era el riesgo de que el personal de operaciones no pudiera mantener sus habilidades y competencias, aumentándose por ende el riesgo al gestionar mayores niveles de tránsito durante la recuperación y posteriormente. Debido a la pandemia de COVID-19 y a la aplicación de medidas de protección, la instrucción se suspendió en muchos países. La reanudación de estos programas llevará tiempo y requerirá recursos que no se han utilizado en mucho tiempo. En los casos en que continuó la instrucción, esta se llevó a cabo en un entorno real de muy poco tránsito, registrándose muchas horas de capacitación con poco o ningún tránsito en el sector.

1.2 En el CCG muchos de los procesos y procedimientos evolucionaron durante este tiempo para preservar la integridad de los programas de instrucción y de mantenimiento de las competencias. En el CCG, los ANSP tienen el privilegio de poder utilizar simuladores representativos del entorno operacional. Esta ventaja les permitió reaccionar ante los problemas causados por la grave reducción del tránsito operativo, reasignando al personal para mantener la competencia al nivel requerido en un entorno simulado. Esta situación no tenía precedentes, y muchas de las soluciones tuvieron que concebirse individualmente, lo que requirió una estrecha cooperación con la autoridad normativa antes de aplicarlas.

1.3 Durante la fase de recuperación de la interrupción de la red causada por la pandemia de COVID-19, el CCG ha sido testigo de un aumento significativo del tráfico con cifras actuales que superan el 80% de los niveles anteriores a la pandemia. La demanda de viajes aéreos está aumentando en consonancia con la reducción de las restricciones a los viajes, y es probable que esta recuperación continúe. En esta situación, los niveles de tráfico del CCG podrían recuperarse y superar las cifras anteriores a la pandemia en un futuro próximo.

2. MEDIDAS TOMADAS POR LOS ESTADOS DEL CCG

2.1 En el CCG, las autoridades normativas de la aviación civil emitieron varias decisiones de seguridad operacional importantes, con efecto a partir de marzo de 2020. Estas decisiones, emitidas temporalmente, autorizan la utilización de simuladores de ATC para complementar el requisito de experiencia mínima (MER), cuando no se cuenta con niveles de tránsito moderados o altos y la complejidad suficiente para fines de la actualización en ATC, las evaluaciones de la competencia y la instrucción.

2.2 En el centro de control de área (ACC) de los EAU, mientras se suspendió la formación *ab-initio*, se utilizó el simulador para múltiples propósitos, entre ellos para las actualizaciones, la competencia, la instrucción en ATC, así como para las evaluaciones periódicas y finales de validación. Para los alumnos que se encontraban en la fase final de su habilitación de unidad, se concibió y aprobó una evaluación final de dos días. En Omán, la verificación de la competencia se modificó para incluir un elemento de estudio individual teórico seguido por un examen sobre el contenido. Luego se realizó un control de aptitud en el simulador, diseñado con ejercicios basados en anteriores operaciones diarias típicas con tránsito intenso. El simulador también se utilizó para la instrucción de actualización en ejercicios de tránsito moderado a intenso en Kuwait y Arabia Saudita, diseñados para operaciones diarias con niveles de tránsito normales.

2.3 Los respectivos departamentos de instrucción de los ANSP reprogramaron los cursos y las tareas individuales del personal para poder asignar los puestos en el simulador y los recursos de personal a fin de mitigar el impacto de la reducción del tránsito. En los EAU y Omán, el personal de los turnos se redujo al 50% de los niveles normales. Además, en el ACC de Muscat se establecieron directrices para la dotación de personal según el nivel de tránsito (en relación con el normal). Se fijó el número mínimo de personas adecuado para cada nivel. Al prolongarse la crisis, la administración del ACC de los EAU formuló

un programa para que los alumnos de la última fase de formación *ab-initio* pasaran por el simulador a fin de exponerlos a niveles de tránsito y complejidad moderados/altos. Este programa también se aplicó a los/las ATCO para mantener su competencia.

2.4 Posteriormente la ALERTA DE SEGURIDAD 2022-02 de la AGAC puso de manifiesto la necesidad de mantener las responsabilidades del personal. Se rediseñaron y reformatearon los cursos de formación *ab-initio* para presentarlos en línea y en videoconferencias, y se impartieron utilizando sistemas de gestión del aprendizaje en línea (LMS). Esto permitió a los alumnos acceder a la instrucción de forma segura, desde sus casas u oficinas privadas, y garantizó que la formación siguiera siendo eficaz e interactiva.

2.5 Debido a las instrucciones de distanciamiento social, y para garantizar la máxima disponibilidad del simulador para los programas de competencia e instrucción, se diseñó la instrucción de emergencia y continuación (ECT) como un programa en línea al que los/las ATCO podían acceder a través del LMS. En 2021 se ahorraron más de 300 horas de formación. En 2022, el programa ECT continuará en línea. Esto facilitará el uso del simulador para el entrenamiento del personal que validó justo antes de la recesión y durante esta.

3. DIFICULTADES QUE SE HAN PRESENTADO CON LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

3.1 Dado que la situación de la pandemia evolucionaba constantemente, y que las restricciones en el mundo se aplicaban en momentos diferentes y de manera diferente, fue muy difícil para los ANSP predecir la situación y adaptarse a un entorno siempre cambiante.

3.2 Los ANSP del CCG siguieron teniendo presente la necesidad de continuar con los programas de instrucción en un momento en que la capacidad de los simuladores podía utilizarse eficazmente para cumplir los requisitos de actualización y de competencia. La demanda de simuladores como parte integral de la formación superó la capacidad.

3.3 El cambio a los sistemas de aprendizaje en línea se aceleró debido a la necesidad de limitar el contacto estrecho innecesario entre el personal. El personal tuvo que familiarizarse con nuevo software, hardware y plataformas de aprendizaje.

3.4 La dirección de los ANSP en los Estados del CCG siguió trabajando activamente en la gestión del personal debido a enfermedad, al distanciamiento social y a los requisitos de actualización. Fue necesario enmendar tanto los procedimientos locales como regionales debido al bajo volumen de tránsito y consultar a los reguladores antes de implantar nuevos procedimientos. También fue necesario aplicar restricciones de vuelo e implementar procesos.

4. RECOMENDACIONES PARA UN PLAN DE CONTINGENCIA EN CASO DE EVENTOS ANORMALES FUTUROS

4.1 Lo siguiente podría considerarse al establecer planes de contingencia para casos similares en el futuro:

- a) comparar los datos sobre el impacto global de los ANSP, incluyendo los métodos que utilizaron para evitar la degradación de las competencias y la garantía de que la planificación de los recursos humanos satisfaría la demanda durante las fases de recuperación y posteriores;

- b) intervenciones escalonadas basadas en el volumen medio de tránsito normal que determine el ANSP. Cuando los movimientos se reduzcan más allá de las cifras predeterminadas, se activarían acciones específicas basadas en la magnitud de la reducción en las distintas áreas;
- c) destacar las considerables ventajas que un simulador de varios puestos, plenamente funcional, puede tener para la actualización operacional y la continuidad de la instrucción durante una reducción importante y sostenida del tránsito, y garantizar una dotación de personal adecuada para maximizar su efectividad;
- d) crear estructuras de niveles de tránsito para fines de requisitos de instrucción y actualización, a fin de garantizar que se mantenga la efectividad de la instrucción, complementándola con ejercicios simulados durante las interrupciones en la red;
- e) crear muestras de tránsito del mundo real que reflejen alta densidad o complejidad del tránsito para simularlas, y agregarlas a una cartera de ejercicios para el mantenimiento de la competencia o la instrucción de actualización;
- f) ajustar los requisitos de actualización operacional y sustituir algunas partes con exposición al tránsito simulado;
- g) regresar a la instrucción en simulador para alumnos que no puedan obtener los niveles de tránsito suficientes para la etapa de formación, y extensión de los MER de entrenamiento operacional para ofrecer una exposición adecuada al mundo real; y
- h) preparar contenido para instrucción en línea y evolucionar a nuevas plataformas digitales de aprendizaje a las que se puede acceder a distancia, además de presencialmente.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En el CCG, los ANSP siguieron de cerca la situación previendo cómo evolucionaría durante las fases iniciales de la pandemia, e hicieron cambios importantes en muchos aspectos de la prestación del servicio en un momento en que era imperativo enmendar los procedimientos y procesos de manera rápida y efectiva. En algunos ANSP compuestos de varios departamentos fue necesario realizar una coordinación muy rápida entre sus dependencias y los organismos normativos, a fin de garantizar que la respuesta fuera segura, efectiva y cumpliera la normativa correspondiente.

5.2 La preparación de planes de contingencia escalonados que tengan en cuenta estas áreas resultaría útil durante futuros eventos anormales, para garantizar una transición fluida a las operaciones de contingencia.

5.3 La colaboración estrecha y continua con las autoridades normativas fue vital y un factor clave para mitigar oportunamente los riesgos detectados.