



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: Instrucción y creación de capacidad en materia de aviación civil de la OACI

INICIATIVAS DE CREACIÓN DE CAPACIDAD EN ÁFRICA

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos²)

RESUMEN

La industria de la aviación de África está experimentando un significativo crecimiento, que a su vez genera dificultades para satisfacer la demanda de capital humano en el sector de la aviación de la región. Este crecimiento tiene repercusiones en la disponibilidad de profesionales técnicos de la aviación cualificados, así como en la capacidad de los Estados africanos de implementar eficazmente las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y otros programas y actividades de la OACI.

Por ende, existe una necesidad inherente de crear capacidad en el sector de la aviación civil de África y de mejorar las habilidades del personal, en especial el que participa en la reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a apoyar la Recomendación que figura en el párrafo 4 de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Altas
<i>Referencias:</i>	1) Hoja de ruta de la OACI para la instrucción y creación de capacidad en la aviación de los Estados 2) Política en materia de instrucción en aviación civil de la OACI - 25 de mayo de 2016 EN

¹ Versiones en inglés y francés facilitadas por la Comisión Africana de Aviación Civil.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se prevé que el tráfico aéreo mundial se duplique durante los próximos quince años, y en África este experimentará un crecimiento exponencial. Ello inevitablemente creará nuevos desafíos en términos de equipos (p. ej., aeronaves) e infraestructura (p. ej., sistemas de navegación aérea, procedimientos, etc.) pero también en términos de contratación, desarrollo y retención de personal competente para planificar, coordinar, gestionar, operar, mantener y supervisar todas las operaciones complejas en los distintos aeropuertos, espacios aéreos, aeronaves, etc. En este contexto, la educación e instrucción en el sector (tanto de carácter técnico como de gestión) debería verse no solo como un costo, sino también como la hoja de ruta para garantizar que los Estados africanos cuenten con los recursos humanos, las habilidades, la tecnología y el entorno operacional que se requieren para realizar todas las actividades de aviación en cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. La creación de capacidad mediante el desarrollo de personal técnicamente cualificado en las administraciones de aviación civil (CAA) y proveedores de servicios de África es imperativa en un sector cada vez más automatizado, por lo cual deberían diseñarse políticas apropiadas para hacer frente a las lagunas que existen en términos de conocimientos y habilidades.

1.2 Por otra parte, es importante alcanzar un nivel óptimo de personas técnicamente instruidas y cualificadas antes de que el tráfico aéreo alcance niveles sin precedentes, garantizando así la seguridad operacional de todas las partes interesadas. Abordar el tema de la educación e instrucción en el sector es de suma importancia desde una perspectiva cuantitativa (es decir, la cantidad de personal técnicamente cualificado) y cualitativa (a fin de acortar la brecha entre las habilidades que se requieren y las existentes).

1.3 En esta nota se destacan las iniciativas de creación de capacidad en África, las dificultades que enfrentan las autoridades de vigilancia de la seguridad operacional y seguridad de la aviación y las organizaciones de provisión de servicios de navegación aérea de África para contratar y retener personal, y se señalan diversas acciones recomendadas que pueden emprenderse para mejorar las iniciativas de creación de capacidad y hacer frente al crecimiento del tráfico aéreo proyectado para los próximos años.

2. LA CONTRATACIÓN E INSTRUCCIÓN COMO COMPONENTES INTEGRALES DE LA CREACIÓN DE CAPACIDAD

2.1 La contratación es una actividad clave para alcanzar los niveles adecuados de personal técnico. La instrucción garantiza que las personas estén debidamente cualificadas para cumplir con sus funciones, sea en la provisión de servicios de navegación aérea o en la reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, la instrucción en aviación es costosa. El costo de las actividades de instrucción y desarrollo en el sector de la aviación tiene dos componentes principales: el aspecto monetario en términos de aranceles educativos por un lado, y la dimensión de tiempo en términos de la cantidad de horas que se dedican a recibir instrucción por el otro. En ambos casos, alguien debe hacerse cargo de los costos correspondientes.

2.2 La contratación, cualificación y retención de personal técnicamente cualificado son algunas de las muchas dificultades a las que se enfrenta la aviación civil en África. Muchos Estados africanos no pueden garantizar suficientes fondos para contratar a personal técnico competitivo e implementar programas de instrucción integrales que aseguren el logro de competencias sostenidas. Por otra parte, en vista de los rápidos cambios en la tecnología y la necesidad de instrucción recurrente, es necesario un programa sostenible para garantizar que África no se quede atrás y que la seguridad operacional esté garantizada a través de la contratación, instrucción y retención de personal competente y debidamente cualificado.

2.3 África, en cooperación con la OACI, el Banco Africano de Desarrollo (AfDB) y otros socios vinculados al desarrollo, brinda oportunidades de instrucción a través de programas de becas de perfeccionamiento, talleres de creación de capacidad y conferencias. Sin embargo, estas iniciativas están lejos de ser adecuadas para asistir a los 54 Estados africanos a alcanzar un número suficiente de personal debidamente instruido y garantizar que “Ningún Estado africano se quede atrás”.

2.4 Si bien distintos Estados africanos han brindado diversas oportunidades de instrucción al personal de la aviación, todavía existen lagunas, por lo que ya es hora de que los Estados africanos adquieran capacidad para instruir a su personal en habilidades técnicas y de gestión. Con una mayor cooperación y asistencia de la OACI y de otros socios, se podría impartir el curso de instrucción para instructores (TTT) a más personal técnico experimentado y cualificado de Estados africanos abordando áreas clave, dando lugar así a la creación y el mantenimiento de competencias tanto para el nuevo personal contratado como para el personal técnico experimentado, respectivamente.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En vista del análisis anterior, se deben enfrentar las siguientes dificultades relativas a la creación de capacidad:

a) *Satisfacer las necesidades de una industria en crecimiento:* Se pronostica que en los próximos años, la industria de la aviación en África seguirá creciendo a un ritmo más acelerado que en otras partes del mundo. Este crecimiento generará una mayor demanda de personal en todas las áreas del sector de la aviación. África debe estar preparada para este desafío tan bienvenido.

b) *Competencia por el personal:* Las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación contratan a su personal recurriendo a la industria de la aviación y a los proveedores de servicios. Por ende, las organizaciones de provisión de servicios de navegación aérea requieren continuamente de instrucción para reemplazar al personal que opta por trabajar en organizaciones de vigilancia. Sin esa instrucción, la competencia por el personal podría tener efectos negativos en las organizaciones de provisión de servicios de navegación aérea y poner en peligro la seguridad operacional. Las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional también deberían elaborar programas de instrucción sostenibles y realizar proyecciones respecto de su personal para alcanzar y mantener cualificaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional en todo momento.

c) *Retención:* Uno de los problemas relacionados con las dificultades de contratación de nuevos recursos humanos es la retención del personal. Dadas las necesidades de aumento de personal, tanto las CAA como las Organizaciones de proveedores de servicios de África tendrán que desarrollar programas de instrucción internos para facilitar este crecimiento. La retención de personal es un problema especialmente en África, en vista de los bajos niveles salariales, debido a que el personal puede migrar a puestos mejor pagos fuera de la región. Por ende, es sumamente importante crear oportunidades de crecimiento y mejorar las remuneraciones en estas regiones de bajo nivel salarial.

d) *Brindar oportunidades de instrucción:* La industria de la aviación no puede satisfacer plenamente sus necesidades de instrucción por sí sola. En consecuencia, debe asociarse con instituciones educativas y otras organizaciones de instrucción en aviación. Las instituciones educativas tradicionales parecen ser las que están mejor preparadas para brindar las “habilidades blandas” que la industria necesita. Sin embargo, la industria de la aviación debe competir con otras industrias para

conseguir estas nuevas contrataciones. La industria de la aviación puede aumentar sus chances de contratar nuevo personal recurriendo a estas instituciones educativas mediante distintas alternativas, como por ejemplo ofreciendo pasantías, trabajando junto con las oficinas de colocación de las instituciones educativas y participando voluntariamente como oradores invitados en las clases. Por otra parte, la instrucción en habilidades técnicas podría impartirse en forma interna o en asociación con organizaciones de instrucción especializadas.

e) *Eliminar la brecha de género y abordar la diversidad.* África adolece de numerosas prácticas culturales que desalientan la igualdad de oportunidades para ambos géneros, lo que provoca disparidades. En particular, se requerirá la contratación de un mayor número de mujeres, dado que el porcentaje de mujeres en la aviación es relativamente bajo en comparación con sus pares varones. Es más fácil retener los servicios de mujeres dentro de la organización de vigilancia de la seguridad operacional y ANS que los de varones.

4. RECOMENDACIÓN

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) trabajar juntamente con los Estados para garantizar que se realicen los estudios apropiados con el fin de concientizar acerca de la situación integral respecto del estado y las necesidades de instrucción a nivel regional y nacional, e identificar las prioridades clave;
- b) apoyar el desarrollo de asociaciones eficaces entre la industria de la aviación y los órganos de instrucción para establecer un marco que dé respuesta a las prioridades de instrucción del futuro, a través de becas de perfeccionamiento y becas de estudio;
- c) trabajar juntamente con la asociación de la industria para identificar las mejores prácticas pertinentes que se aplican en otras industrias para competir exitosamente por la contratación y retención de personal cualificado;
- d) garantizar el desarrollo de programas y procesos de instrucción con mejores prácticas, para así desplegar y re-instruir al actual personal eficazmente;
- e) garantizar que todas las iniciativas y acciones relacionadas con educación e instrucción en aviación tengan en cuenta el desequilibrio que existe en materia de diversidad; y
- f) trabajar con los Estados y las RSOO para desarrollar grupos de instructores/as experimentados/as que mejoren la instrucción interna y el desarrollo de capacidades en África.