



Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros asuntos

**RESULTADOS DE LAS INICIATIVAS RELATIVAS A LA NUEVA GENERACIÓN DE
PROFESIONALES AERONÁUTICOS**

(Presentada por la Secretaría)

Resumen	
En esta Nota de Estudio se presenta información sobre los resultados de las iniciativas referentes a la nueva generación de profesionales aeronáuticos.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• 37ª Asamblea, NE/64	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Protección del medio ambiente</i> <i>D - Eficiencia</i>

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Se han emprendido las iniciativas relativas a la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) para asegurarse de la disponibilidad de un número suficiente de profesionales aeronáuticos cualificados y competentes que puedan encargarse de la operación, gestión y mantenimiento del futuro sistema de transporte aéreo internacional. Se trata de una medida crítica porque una elevada proporción de la generación actual de profesionales aeronáuticos se jubilará, mientras que el acceso a una instrucción y capacitación de costo razonable es cada vez más difícil; además, la aviación debe competir con otros sectores para atraer a profesionales sumamente cualificados. La falta de competencias armonizadas en algunas disciplinas aeronáuticas y el hecho de que la “nueva generación” ignora los tipos de empleos aeronáuticos existentes complican aún más el problema.

1.2 La OACI ha estado apoyando la iniciativa de la IATA en materia de capacitación y cualificaciones [*IATA Training and Qualifications Initiative (ITQI)*], que se concentra en la instrucción y evaluación de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento de aeronaves. El Equipo especial NGAP fue creado para ocuparse de las funciones aeronáuticas que no figuran en la ITQI; además, participó en la preparación del simposio que tuvo lugar en la OACI del 1 al 4 de marzo de 2010.

1.3 La Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC), celebrada en Montreal en marzo de 2010, recomendó que los Estados y las organizaciones internacionales apoyaran la labor del Equipo especial NGAP, incluso respecto al perfeccionamiento de la instrucción para pilotos a fin de satisfacer las demandas de nuevos procedimientos y de tecnologías cada vez más complejas

2 **RESULTADOS DEL SIMPOSIO SOBRE LA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES AERONÁUTICOS (NGAP)**

2.1 Se adoptó para el simposio el tema siguiente: “Mirando más allá de la crisis económica: movilización de la comunidad aeronáutica para contratar, educar, capacitar y conservar a la próxima generación de profesionales de la aviación”. El simposio reunió a 403 participantes, incluidos más de 80 estudiantes que participaron activamente y presentaron las preocupaciones de la nueva generación. Los participantes procedían de 71 Estados y 14 organizaciones internacionales. Se hicieron 58 presentaciones que pueden consultarse en www.icao.int/ngap.

2.2 Los elementos siguientes se han extraído de las presentaciones y deliberaciones que tuvieron lugar durante el simposio.

- a) el desarrollo ordenado y seguro del sistema de transporte aéreo internacional depende de la disponibilidad de los recursos humanos necesarios, lo que la comunidad aeronáutica internacional debería reconocer como cuestión estratégica;
- b) la comunidad internacional tiene una responsabilidad colectiva de atraer y retener a los “mejores y más brillantes” estudiantes que serán miembros activos de la nueva generación de profesionales aeronáuticos y asegurarse de que tengan acceso a una instrucción y capacitación de calidad y de costo razonable;
- c) es necesario contar con datos fiables sobre recursos humanos respecto a las necesidades y la capacidad de instrucción a corto, medio y largo plazo;
- d) los marcos de reglamentación deberían permitir la aplicación de tecnologías de instrucción y aprendizaje modernas [instrucción basada en la competencia, instrucción basada tanto en elementos teóricos (procedentes de la investigación) como en datos pragmáticos y uso creciente de simulaciones] y no deberían constituir obstáculos para las mejores prácticas de la industria;
- e) deberían limitarse, en la medida de lo posible, las restricciones administrativas tales como los numerosos procedimientos de certificación de organizaciones, dispositivos y programas de instrucción. A este respecto, se ha observado que el costo de los datos proporcionados por los fabricantes de células para apoyar la homologación de los dispositivos de instrucción constituye un obstáculo para el acceso a una instrucción de costo razonable;
- f) deberían apoyarse las normas establecidas por la industria como prueba del cumplimiento de los requisitos de reglamentación (SARPS y reglamentos nacionales);

- g) la libre circulación de profesionales no debería obstaculizarse con procedimientos administrativos innecesarios y debería más bien facilitarse mediante normas y prácticas de evaluación convenidos internacionalmente;
- h) con objeto de contribuir al éxito de la implantación del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), es esencial facilitar la transferencia de los conocimientos y procedimientos en todo el mundo de la manera más armoniosa posible; e
- i) la comunidad mundial de instrucción y capacitación aeronáutica necesita un mecanismo permanente de coordinación para atender a las cuestiones y problemas de instrucción y capacitación aeronáutica y colaborar con otras partes interesadas del mundo entero para fomentar el desarrollo seguro, eficiente y ordenado de la aviación en todas sus manifestaciones.

3 **PROGRAMA DE TRABAJO DEL EQUIPO ESPECIAL SOBRE LA NUEVA GENERACIÓN DE PROFESIONALES AERONÁUTICOS (NGAP)**

3.1 Durante su segunda reunión, el Equipo especial NGAP reconoció que merecían atención especial varias profesiones aeronáuticas para las que deberían elaborarse competencias. Para algunas profesiones aeronáuticas, el equipo especial debería explorar qué beneficios se obtendrían de establecerse requisitos para otorgar licencias o la certificación de competencias convenidas a nivel internacional. Con objeto de elaborar textos de manera oportuna y eficaz, se decidió seguir un enfoque por etapas. Durante la primera etapa, se llevaría a cabo trabajo en lo que respecta a otras profesiones aeronáuticas relacionadas con el Anexo I — Licencias al personal. En las siguientes etapas, se realizaría trabajo en lo tocante a otras profesiones aeronáuticas conexas, por ejemplo, meteorología, aeródromos, gestión de aeropuertos, etc. Los participantes en el equipo especial ofrecieron contribuir en los subgrupos creados en relación con los resultados esperados que se indican a continuación.

- a) **Reconocimiento de la OACI**
 - El equipo especial explorará cómo la OACI puede reconocer los programas aeronáuticos de estudios universitarios a través de acreditación. También, prestará apoyo en la implantación de un mecanismo de la OACI para avalar los programas impartidos por los proveedores de servicios de instrucción.
 - *Resultado esperado:* Apoyar la elaboración de una política y criterios para instituciones que se hayan aprobado con el fin de que ofrezcan instrucción y educación relacionadas con el Anexo 1 y para la capacitación de inspectores gubernamentales de seguridad operacional, para octubre de 2010. Se tiene previsto que el aval voluntario de la OACI a las instituciones de instrucción aeronáutica se inicie para finales de 2010.
- b) **Licencias para las tripulaciones de vuelo**
 - *Resultado esperado:* Para diciembre de 2011, elaborar competencias para pilotos al mando y los verificadores e instructores de vuelo para aviones grandes (cuya masa sea superior a 5 700 kg) con motor de turbina.

- c) **Profesionales de gestión del tránsito aéreo**
- *Resultado esperado:* Elaborar competencias para controladores de tránsito aéreo y personal de electrónica para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP) (diciembre de 2011).
- d) **Segundo simposio NGAP y estrategia de comunicación**
- *Resultado esperado:* Asesorar a la Organización en la planificación del próximo simposio u otra actividad mundial programada a título provisional para finales de 2011.
 - *Resultado esperado:* Elaborar y aplicar una estrategia de comunicación para tender la mano a la nueva generación de profesionales aeronáuticos.

4

CONCLUSIÓN

4.1 La OACI ha iniciado la elaboración de políticas a fin de asegurarse de que se cuente con un número suficiente de personal competente para encargarse de la operación, gestión y mantenimiento del sistema de transporte aéreo mundial del futuro. A medida que la industria de la aviación emerge de un contexto económico difícil, los cambios demográficos y las nuevas tecnologías con posibilidades de gran alcance intensificarán las dificultades en materia de recursos humanos. Por ello, en asociación con todas las partes interesadas de la industria, es urgente considerar la disponibilidad de recursos humanos competentes como factor estratégico fundamental para aplicar el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP), federar recursos para atraer y retener a la siguiente generación, establecer un mecanismo de coordinación permanente para tratar cuestiones relativas a la capacitación y educación, y para revisar los reglamentos vigentes y proponer un nuevo entorno normativo que facilite la contratación, capacitación, instrucción y retención de la nueva generación de profesionales aeronáuticos.

— FIN —