



**Cuestión 2 del
Orden del día:**

Seguimiento al estado de los planes de implantación de los sistemas de navegación basados en la performance para las Regiones CAR y SAM y de las últimas enmiendas a los SARPS afines a las aéreas ATM y CNS

**SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DE CAPACITACION PARA LA COMPETENCIA DE
LOS PROFESIONALES AERONÁUTICOS**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un seguimiento a las actividades de capacitación y formación que conlleva la iniciativa de la OACI de la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP), las actividades regionales para orientar a los Estados CAR/SAM en el desarrollo de sus programas de instrucción aeronáutica y se propone un proyecto de conclusión para consideración de la Reunión.

Referencias:

- Simposio sobre la Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP), Montreal, Canadá, 1 al 4 de marzo de 2010;
- Informe de la Reunión GREPECAS CNS/ATM/SG/1, Lima, Perú, 15 al 19 de marzo de 2010; y
- Carta a los Estados Ref. NS2-21 — EMX0758 de fecha 23 de agosto de 2010.

**Objetivos estratégicos de la
OACI**

Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos A, D y E.

1. Introducción

1.1 Teniendo en cuenta que el *desempeño humano* se centra en las capacidades y limitaciones humanas, las cuales tienen un impacto en la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aéreas y la performance de los sistemas, se ha identificado que el objetivo de la planificación de recursos humanos debe garantizar que las Administraciones de Aviación Civil dispongan de personal calificado en los distintos servicios de navegación aérea. Para ello, se recomendó que las Autoridades de Aviación Civil inicien, lo más pronto posible, el proceso de planificación de los recursos humanos y de la instrucción que se requiere para implementar los nuevos sistemas emergentes. Las administraciones deberían por lo tanto, desarrollar programas de instrucción y de planificación de recursos humanos en las diferentes áreas aeronáuticas. Este desarrollo debe realizarse en función de una navegación aérea basada en la performance y la coordinación sustancial a todos los niveles.

Antecedentes

1.2 Durante la Primera Reunión del Subgrupo CNS/ATM (CNS/ATM/SG/1) se concluyó que los Estados, a través de sus Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC), deberían también adoptar un enfoque común que permita el desarrollo y la implantación de un sistema ATM basado en la performance. De igual forma, se hizo explícita referencia a la Instrucción Aeronáutica referida en el Apéndice H de la Resolución A36/13 de la OACI, así como al Programa de Instrucción Aeronáutica de la OACI para alentar y ayudar a los Estados contratantes para que mantengan un nivel elevado de instrucción de su personal aeronáutico, especialmente el que se ocupe de la prestación y funcionamiento de las instalaciones y servicios destinados a la navegación aérea internacional.

1.3 En este mismo sentido, la reunión CNS/ATM/SG/1 comentó las conclusiones y resultados del Onceavo Simposio y Conferencia Global TRAINAIR (GTC/11) y de las reuniones de los Directores de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) de la Región SAM y se presentó como referencia un listado de las necesidades de instrucción a corto y mediano plazo para consideración de los Estados, así como de un borrador de Guía para el Desarrollo de un Programa de Capacitación GNSS basado en GBAS y SBAS.

1.4 El Subgrupo CNS/ATM fue de la opinión de que los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM, a través de sus centros de instrucción, continúen sus esfuerzos con el fin de mejorar la capacitación de los profesionales aeronáuticos y planificar a mediano plazo la estructura y programas que permitan responder a los nuevos desafíos. A este respecto, se formularon la Conclusión CNS/ATM/1-10 - *Capacitación para la competencia de los profesionales aeronáuticos* y la Conclusión CNS/ATM/1-11 - *Capacitación GNSS*, para la elaboración de programas de instrucción aeronáutica que contemple los requerimientos regionales en materia de navegación aérea y seguridad operacional.

2. Seguimiento

Resultados del USOAP de la OACI

2.1 Con base en los resultados de las auditorías USOAP, muchas conclusiones se relacionan con el insuficiente e inadecuado personal calificado con experiencia, instrucción adecuada, sistema de certificación/licencias, y autoridades que regulen y supervisen la performance de los proveedores de servicio; evidenciando la necesidad y prioridad de que se trabaje en este aspecto por parte de los Estados.

Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos

2.2 Bajo este mismo análisis, la aviación civil se enfrenta con algunas dificultades: retiros en bloque en la actual generación de profesionales aeronáuticos, acceso a instrucción asequible, competencia con otros sectores de la industria por empleados capacitados, una falta de armonización de competencias en algunas disciplinas de la aviación, y una falta de conciencia por parte de la “nueva generación” de los tipos de trabajos disponibles en la aviación. A lo cual se han citado unas interesantes y sorprendentes cifras:

- a) En los próximos 20 años, las aerolíneas tendrán que añadir 25,000 nuevas aeronaves a la actual flota comercial de 17,000;
- b) Para 2026, se necesitarán 480,000 nuevos técnicos para mantener estas aeronaves y más de 350,000 pilotos para operarlas; y
- c) Entre 2005 y 2015, el 73% de la población de controladores de tránsito aéreo de Estados Unidos estará apta para jubilarse.

2.3 Además, en el futuro la demanda de profesionales aeronáuticos excederá a la oferta. La capacidad de instrucción será insuficiente para cubrir la demanda y las metodologías de aprendizaje no empatarán con los estilos de enseñanza de la nueva generación.

2.4 Existen muchas herramientas a utilizar y se elaboran muchos enfoques para asegurar un número suficiente de profesionales aeronáuticos para el futuro, desde herramientas de planificación de recursos humanos hasta nuevas tecnologías y metodologías de aprendizaje que están bien adaptadas para la nueva generación. La aviación civil debe ser parte de la solución para asegurar una numerosa y bien capacitada nueva generación de profesionales aeronáuticos.

2.5 Para este fin, la OACI lanzó la iniciativa de la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) para asegurar que se tengan suficientes profesionales aeronáuticos competentes y calificados para operar, gestionar y mantener el sistema internacional futuro de transporte aéreo. En mayo de 2009 se creó el Grupo de Tarea NGAP y éste fue decisivo en el apoyo del trabajo preparatorio del Simposio NGAP que se celebró en la sede de la OACI del 1 al 4 de marzo de 2010. El Grupo de Tarea NGAP celebró su segunda reunión el 5 de marzo de 2010, después del simposio, y estableció un programa de trabajo que abordará las mejoras en la instrucción para miembros de la tripulación, gestión de tránsito aéreo y personal de mantenimiento de aeronaves, para cumplir con las demandas de nuevos procedimientos y con las cada vez más complejas tecnologías. La Conferencia de Alto Nivel de Seguridad Operacional (HLSC), celebrada en Montreal en marzo de 2010, recomendó que los Estados y organizaciones internacionales deberían apoyar el trabajo de este Grupo de Tarea NGAP.

2.6 La segunda reunión del Grupo de Tarea NGAP reconoció que varias profesiones de la aviación merecen atención y que se deben desarrollar capacidades para ellas. Para desarrollar el material oportunamente y de manera eficiente, se decidió seguir con un enfoque por fases. Participantes del Grupo de Tarea se ofrecieron a contribuir con los subgrupos que han sido creados para los siguientes resultados entregables:

a) **Acreditación/aprobación**

Resultado entregable: Apoyar el desarrollo de una política y criterios para las instituciones que están aprobadas para impartir instrucción relacionada con el *Anexo 1 – Licencias al Personal* e instrucción de Inspector de Seguridad Operacional de Gobierno para octubre de 2010, lo cual permitirá la aprobación voluntaria de la OACI de instituciones de instrucción aeronáutica para finales de 2010.

b) **Licencias a miembros de la tripulación de vuelo**

Resultado entregable: Desarrollar competencias para los miembros de la tripulación de vuelo en el asiento izquierdo, inspectores en vuelo e instructores de aviones grandes (más grandes que 5 700 kg) impulsados por turbinas para diciembre de 2011.

c) **Profesionales de gestión de tránsito aéreo**

Resultado entregable: Desarrollar competencias para los controladores de tránsito aéreo y profesionales en electrónica para la seguridad del tránsito aéreo (ATSEP) para diciembre de 2011.

d) **Segundo Simposio NGAP y su alcance**

Resultado entregable: Guiar a la Organización en la planificación del siguiente simposio mundial y/o evento alternativo programado provisionalmente a fines de 2011.

Resultado entregable: Desarrollar e implementar una estrategia de comunicación para alcanzar a la nueva generación de profesionales aeronáuticos.

Acciones regionales

Regiones CAR/NAM

2.7 En atención a Resolución A36/13 de la OACI y a las conclusiones de Directores Generales de Aviación Civil de las regiones NAM/CAR, la Oficina Regional NACC de la OACI está en la elaboración de una Propuesta de Plan de Instrucción en la Aviación para la Región CAR (2012 – 2016) a presentarle a los Directores en la próxima reunión NACC/DCA/4. Para lo cual se ha solicitado a los Estados de la región CAR completar la encuesta para este fin, referencia NS2-21 — EMX0758 de fecha 23 de agosto de 2010, la cual se encuentran disponibles en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI: <http://mexico.icao.int/restricted/StateLetters>.

Región SAM

2.8 En la Región SAM, anualmente se realizan reuniones de los Directores de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) donde se evalúan los requerimientos presentes y futuros relacionados con la navegación aérea. La primera reunión del CIAC se realizó en Lima, Perú, en noviembre de 1996. Las mismas se vinieron ejecutando anualmente hasta el año 2003 (CIAC/7) y, después de un periodo de inactividad, la reunión CIAC/8 se realizó en noviembre del 2008. La reunión CIAC/10 se realizará en Lima, del 8 al 12 de noviembre del 2010. Los informes y documentación producida por las reuniones CIAC se encuentran disponible en el sitio WEB de la Oficina Regional SAM de la OACI: <http://www.lima.icao.int/MeetProg/MeetingProgramme.asp>. En consideración a los nuevos requisitos derivados de la implantación del Concepto Operacional ATM, los Estados de la Región SAM están considerando la planificación del Desarrollo de Recursos Humanos y Gestión de la Competencia, teniendo en cuenta las iniciativas del plan mundial de navegación aérea, así como nuevas disposiciones y requisitos para su implantación a corto y mediano plazo.

2.9 Considerando todas las actividades y guías arriba mencionadas, se invita a la Reunión a adoptar el siguiente proyecto de Conclusión para el seguimiento a las actividades de capacitación para la competencia de los profesionales aeronáuticos para las regiones CAR/SAM:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN CNS/ATM/2-X - Programa de capacitación para la competencia de los profesionales aeronáuticos de las regiones CAR/SAM

Que, para la formación de los profesionales aeronáuticos en cuanto a sus competencias necesarias, los Estados/ territorios y organismos internacionales de las regiones CAR/SAM:

- a) dar seguimiento y consideren las recomendaciones del Simposio de Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos (NGAP) y los resultados del Grupo de Tarea NGAP;

- b) en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI, establezcan un programa de capacitación que responda a los objetivos de performance identificados en los planes de implantación basados en la performance de las Regiones CAR y SAM para el periodo 2011-2016; e
- c) informar a las Oficinas Regionales de la OACI de sus avances en el desarrollo de este Programa a más tardar el 30 de septiembre de 2011.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) considerar dentro de la planificación nacional de recursos humanos de los Estados/Territorios, los resultados y las actividades vigentes del Grupo de Tarea de la Nueva Generación de Profesionales Aeronáuticos, así como la guía desarrollada por el GREPECAS; y
- b) revisar y aprobar el proyecto de Conclusión presentado en el párrafo 2.9.