

**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — SESIÓN MODELO ESPECIAL****PROPUESTA PARA IMPLEMENTAR EL PROGRAMA DE JÓVENES PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN EN LAS REGIONES**

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

Históricamente, la industria del transporte aéreo ha duplicado su volumen cada 15 años, pero hasta ahora la industria ha podido absorber la demanda de recursos para esta constante expansión. No obstante, el crecimiento previsto creará un problema de recursos mucho mayor para la industria. Adicionalmente, la industria de la aviación está ahora compitiendo con muchas otras profesiones interesantes y gratificantes para atraer personal calificado e idóneo. Además, el medio de trabajo más incierto de las empresas modernas y las preferencias laborales de la generación más joven están creando mayores dificultades para retener al personal calificado.

La OACI está desempeñando una función de liderazgo para hacer frente a este déficit de fuerza laboral, al organizar el Simposio sobre la nueva generación de profesionales de la aviación, en el que se tratarán de identificar mejor los problemas y formular soluciones. En el mismo sentido, la Organización también creó el Programa de jóvenes profesionales de la aviación (YAPP), colaborando con organizaciones de la industria basadas en Montreal, para ofrecer a jóvenes profesionales la oportunidad de desarrollar sus conocimientos de aviación a nivel mundial.

Se considera que este modelo multiinstitucional se podría aplicar a nivel regional y podría ofrecer mayores oportunidades para desarrollar los conocimientos y la comprensión de otros elementos de la industria. También puede ofrecer la diversidad que busca esta generación, y motivar al mismo tiempo a la gente a quedarse en la industria y contribuir a su crecimiento sostenible.

Decisión: Se invita al Consejo a aprobar las medidas propuestas en el párrafo 6 de esta nota.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las organizaciones participantes seguirían financiando el programa propuesto. Alternativamente, los Estados podrían copatrocinar candidatos, o Estados donantes podrían aportar fondos para esta iniciativa.
<i>Referencias:</i>	C-WP/14180 (Nota de información) Pronósticos mundiales y regionales para 20 años, Doc 9956 Informes de instrucción de la OACI http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/icao_training_report_vol1_no2.pdf http://www.icao.int/publications/journalsreports/2013/icao_training_report_vol3_no1.pdf 1er Simposio NGAP, discursos y presentaciones http://www.icao.int/Meetings/AMC/NGAP/Pages/documentation.aspx

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento previsto de la industria del transporte aéreo está presentando dificultades a muchas partes en la aviación. La industria del transporte aéreo está enfrentando presiones económicas, operacionales y ambientales. Sin embargo, la atención se está centrando cada vez más en la demanda de recursos y personal.

1.2 Es cada vez más difícil atraer a personas cualificadas, aptas y entusiastas al sector de la aviación. Con los salarios y condiciones competitivas de otras industrias, las carreras en la aviación ya no se consideran tan atractivas como antes. Un problema adicional es la retención del personal en la aviación. Para superar estas dificultades, es necesario adoptar un enfoque multifacético.

1.3 En esta nota de estudio se presenta una propuesta para la expansión gradual del modelo del Programa de jóvenes profesionales de la aviación (YAPP), una iniciativa para resolver el déficit de personal de administración superior de la aviación y promover la planificación de la sucesión entre organizaciones.

2. ANTECEDENTES

2.1 En 2010, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) auspició el primer Simposio sobre la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), para empezar a determinar el déficit de recursos previsto en muchos sectores de la industria de la aviación a corto y mediano plazo. Se habló de los problemas de personal de primera línea en la aviación (pilotos, controladores del tránsito aéreo y en menor grado ingenieros). Hubo otros debates sobre las diferencias en los métodos de aprendizaje de la nueva generación, particularmente como resultado de los adelantos tecnológicos.

2.2 En foros similares sobre planificación de la fuerza laboral se ha determinado que la generación actual tiende a tener ambiciones profesionales y valores diferentes. Uno de los problemas más pertinentes de la aviación es la percepción de que esta generación prefiere movilidad y diversidad en lugar de empleos de más largo plazo. Muchas personas transfieren las habilidades adquiridas en la aviación a industrias alternativas que tienen el atractivo de mejores salarios y perspectivas de carrera.

2.3 Además, como resultado de la edad avanzada de la fuerza laboral en muchas partes del mundo, existe un riesgo muy real de perder conocimientos importantes específicos de la aviación, a menos que se implementen programas eficaces de planificación de la sucesión o transferencia de conocimientos. En consecuencia, para la aviación es cada vez más importante retener al personal y los conocimientos en la industria.

2.4 Una de las iniciativas clave desde el último NGAP ha sido el establecimiento del Programa de jóvenes profesionales de la aviación (YAPP), iniciativa encabezada por la OACI con la participación de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos, para exponer a jóvenes profesionales en la aviación a perspectivas mundiales desde la sede. Los primeros candidatos llegaron a Montreal, Canadá, a principios de 2014, y durante el año han tenido oportunidades de aprender, observar y contribuir en aspectos de la aviación mundial, así como de establecer relaciones profesionales y ampliar su perspectiva de la industria en tres organizaciones muy diferentes.

2.5 En diciembre de este año la OACI auspicia el segundo simposio NGAP para continuar las deliberaciones y las actividades relacionadas con el problema de los recursos humanos en la industria de la aviación. Se prevé que en el simposio de este año se obtenga más información sobre algunas de las necesidades de recursos humanos y causas del déficit, y se identifiquen nuevas soluciones a los problemas.

3. CONSIDERACIONES

3.1 Dado que la generación actual prefiere movilidad y diversidad en lugar de un empleo a largo plazo, la industria tiene que adaptarse a las preferencias laborales de esta generación. Las oportunidades profesionales y los medios de trabajo deben diseñarse y crearse de modo que los jóvenes puedan explorar nuevas organizaciones, nuevos elementos de la industria y aspectos más diversos pertinentes para los niveles superiores. Esto puede inspirar y motivar a las personas cualificadas a permanecer en la industria de la aviación y a contribuir a su crecimiento sostenible; también se promoverá la importante transferencia de conocimientos y la planificación de la sucesión.

3.2 El YAPP es un ejemplo de iniciativa de la industria que está dando a los jóvenes una oportunidad única para ampliar sus conocimientos sobre la aviación. Los principios de este modelo están bien fundamentados y muchos departamentos gubernamentales y empresas del sector privado lo consideran como una de las mejores prácticas en el mundo para incorporar a los universitarios recién graduados a la fuerza laboral.

3.3 El programa ofrece beneficios obvios para los candidatos aceptados. Hay oportunidades para desarrollar las aptitudes técnicas y los conocimientos. El modelo multiinstitucional permite comprender la forma en que tres organizaciones responden y resuelven problemas mundiales. Además, da a los jóvenes oportunidades de vivir y trabajar en el extranjero, atendiendo las preferencias de movilidad y diversidad de esta generación. El programa tiene también beneficios institucionales. Fuera de conseguir recursos temporales para su programa de trabajo, las tres principales organizaciones de la aviación internacional tienen una oportunidad más de colaborar en una importante iniciativa de la industria y de demostrar el compromiso conjunto.

3.4 Las tres organizaciones participantes han adoptado este modelo y, con el compromiso y determinación institucional apropiados, el YAPP tiene las bases para prosperar.

4. PROPUESTA

4.1 El modelo del YAPP tiene potencial de éxito a otro nivel, específicamente a nivel regional. Montreal se considera la sede de las organizaciones participantes, pero cada organización tiene oficinas regionales en varios lugares del mundo. Aunque la estructura regional puede no coincidir totalmente, y las oficinas regionales respectivas no estén en las mismas ciudades, hay suficientes similitudes como para que este modelo pueda funcionar fuera de las sedes.

4.2 Considerando las diferencias regionales, se propone un proyecto piloto en una región, para evaluar su idoneidad y su éxito. Una evaluación inicial indica que la región de Asia-Pacífico presenta las mayores similitudes y podría ser la más apta para ensayar esta propuesta. Las oficinas regionales de la OACI, la IATA y el ACI están en Bangkok, Singapur y Hong Kong respectivamente, relativamente cerca unas de otras, y los gastos de viaje entre ellas se consideran mínimos.

4.3 Aunque esta propuesta se centra en la ya establecida relación entre la OACI, la IATA y el ACI, podrían considerarse otras organizaciones de aviación apropiadas que quieran participar en ese programa en un formato más amplio. Esto es importante al considerar las limitaciones geográficas. La Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) o fabricantes de aeronaves tales como Boeing, Airbus, Bombardier y Embraer son ejemplos de organizaciones que también podrían participar en un programa similar utilizando el modelo multiinstitucional.

4.4 De igual manera, organizaciones regionales de aviación civil tales como EUROCONTROL, la Unión Europea (UE), el Organismo para la seguridad de la navegación aérea en África y Madagascar (ASECNA), la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Comisión

Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) son algunas de las organizaciones que podrían participar en un programa de ese tipo.

4.5 Se propone que se establezca un YAPP regional en 2017 para dar tiempo suficiente de ajustar y mejorar el programa a nivel de sedes y de coordinar entre las organizaciones de una región. Si este proyecto piloto se considera exitoso, se propone su extensión en los años siguientes, con tiempo suficiente para su implementación efectiva. Un programa de mejoras continuas, con retroinformación regular, permitirá que el YAPP siga evolucionando.

5. REPERCUSIONES FINANCIERAS

5.1 El modelo actual del YAPP está cofinanciado por la OACI, la IATA y el ACI, a un costo total de aproximadamente \$50,000 USD por candidato. El programa YAPP ampliado a nivel regional seguiría siendo cofinanciado por las organizaciones participantes con prestaciones similares. Se propone que la OACI siga encargada de la coordinación de este modelo y absorba los posibles costos administrativos.

5.2 Otras fuentes de financiación podrían ser los Estados, que podrían copatrocinar candidatos para tales programas, o Estados y organizaciones donantes. Estas alternativas reducirían la carga financiera de las organizaciones participantes.

5.3 Ahora que va a comenzar el ciclo presupuestario trienal de la OACI, sería necesario considerar las repercusiones financieras según los procesos y cronogramas de la OACI. Es necesario también coordinar y acordar consideraciones similares de las repercusiones financieras para la IATA, el ACI y otras organizaciones participantes.

6. DECISIÓN DEL CONSEJO

6.1 Se invita al Consejo a aprobar en principio un proyecto piloto del YAPP en la región Asia-Pacífico a partir de 2017.

6.2 Se invita al Consejo a encargar a la Secretaría que formule una propuesta detallada, incluyendo cálculos presupuestarios. Esto implica tomar las medidas necesarias para coordinar con la IATA, el ACI y/o identificar otras organizaciones dispuestas a participar.

6.3 Con sujeción al éxito del proyecto piloto, se pide al Consejo que considere la implementación del modelo de YAPP regional en todas las regiones.

7. CONCLUSIÓN

7.1 En esta nota se ha propuesto la expansión del modelo YAPP a las regiones, comenzando con un proyecto piloto en la Región de Asia-Pacífico. La introducción en las regiones de este modelo ya establecido puede no sólo inspirar una mayor colaboración interinstitucional, sino, muy importante, motivar a los jóvenes profesionales en el sector administrativo de la aviación a buscar mayores logros a nivel regional, al mismo tiempo que se atienden los aspectos de la transferencia de conocimientos y la planificación de la sucesión.

7.2 Esta propuesta tiene el potencial de inspirar y motivar a personas capacitadas a permanecer en la industria de la aviación y contribuir a su crecimiento sostenible.