

**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — SESIÓN ESPECIAL MODELO****DESAFÍOS QUE PLANTEA LA ESCASEZ PREVISTA DE PERSONAL DE AVIACIÓN CUALIFICADO**

(Nota presentada por Nigeria)

RESUMEN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prevé que, a partir de ahora hasta 2030, la tasa anual de crecimiento del tráfico mundial aumente 4,7%, lo que generará una demanda de hasta un millón de pilotos, un millón de miembros del personal de mantenimiento y más de 100 000 controladores de tránsito aéreo para prestar servicios a la industria mundial de la aviación. Los problemas que enfrenta Nigeria son similares a los que afrontan otros países africanos y exigen soluciones regionales que estén respaldadas por un enfoque global.

Bajo la égida de las iniciativas relativas a la nueva generación de profesionales de la aviación, se ha puesto énfasis en atraer hacia la industria a personal potencial nuevo. Por tal motivo, se consideran prioritarias las propuestas que buscan inspirar a estudiantes y graduados jóvenes a interesarse en profesiones de la aviación y a promover ese interés. Sin embargo, para alcanzar la meta de mejorar la seguridad operacional en el sector de la aviación, también se considera que desarrollar las capacidades de la fuerza laboral existente y realizar mayores esfuerzos por retener a los mejores elementos es de gran importancia para el crecimiento futuro de la industria.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- considerar la información contenida en esta nota;
- aprobar el establecimiento de un Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF) voluntario y de una iniciativa regional de investigación y desarrollo;
- instar a la industria a incorporarse al programa TRAINAIR PLUS;
- encargar al programa TRAINAIR PLUS que cree una introducción al Programa normalizado de instrucción (STP) para la aviación que implantarían los centros regionales de excelencia en instrucción;
- aprobar el establecimiento de una red para la juventud bajo el nombre de Consejo consultor para la nueva generación y/o un Foro OACI para la juventud, que tengan estatus de observadores en la OACI; y
- tomar nota del éxito de la Semana mundial del espacio y producir un informe anual en la OACI de las actividades de los Estados y las organizaciones relacionadas con la aviación, relativas al Día de la aviación civil internacional.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Se identificó la escasez mundial de personal y, por lo tanto, es posible determinar las repercusiones financieras de los programas de instrucción para enfrentar el crecimiento previsto de la industria con base en los costos actuales de instrucción. Será necesario que estos costos se compartan entre los gobiernos, la industria y los profesionales potenciales de la aviación.
<i>Referencias:</i>	<i>Pronósticos mundiales y regionales para 20 años</i> (Doc 9956 de la OACI) Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil (julio de 2014) Plan estratégico 2013-2015 de la Asociación de organizaciones africanas de instrucción en aviación

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prevé que a partir de ahora hasta 2030 la tasa de crecimiento anual del tráfico mundial aumente 4,7%, lo que generará una demanda de hasta un millón de pilotos, un millón de miembros del personal de mantenimiento y más de 100 000 controladores de tránsito aéreo para prestar servicios a la industria mundial de la aviación. Sin embargo, la magnitud del problema difiere a escala regional, dependiendo del pronóstico de crecimiento, la distribución de las aeronaves y los movimientos de aeronave en la región, lo cual exige soluciones regionales que estén respaldadas por un enfoque global.

2. ANTECEDENTES

2.1 En el documento *Pronósticos mundiales y regionales para 20 años* (Doc 9956 de la OACI) se compara el número de miembros nuevos del personal de la aviación que debe capacitarse en los próximos 20 años con la capacidad anual de instrucción de la actual infraestructura de instrucción y se concluye que, para 2030, habrá escasez de pilotos, controladores de tránsito aéreo y personal de mantenimiento altamente cualificados. Aunque la flota comercial de la región africana representa sólo el 5% del total mundial, con un fuerte crecimiento de la flota aérea y del tráfico de hasta el 5%, según los pronósticos de mediano y largo plazos, se prevé en África un déficit en lo que respecta a la instrucción específicamente para pilotos y profesionales de mantenimiento. La Asociación de organizaciones africanas de instrucción en aviación también revela tendencias deficitarias similares, particularmente para las operaciones de las líneas aéreas.

	Necesidades de personal para 2030		Necesidades de instrucción anual	Capacidad anual de instrucción	Déficit/excedente	
	Mundial	África	África	África	Mundial	África
Pilotos ¹	1 097 402	56 991	3892	1010	6475	2882
Mantenimiento	1 164 969	58 635	3769	600	18 071	3169
Controladores de tránsito aéreo (ATC)	139 796	2863	169	210	1978	+41

Tabla 1: Necesidades y capacidad de instrucción en África para 2030. Fuente: ICAO.

3. CONSIDERACIÓN DE LAS CUESTIONES

Problemas que enfrenta África en materia de creación de capacidades

3.1 Como lo señaló el Comité directivo del Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI), los problemas que enfrenta África en materia de creación de capacidades incluyen: requisitos de instrucción y competencias no identificados por las autoridades de aviación civil y la industria de la aviación; la instrucción se imparte sólo para fines determinados en lugar de en forma planificada y se ha determinado que los alumnos no tienen el nivel requerido para ser admitidos; los cursos de instrucción no son congruentes y la capacitación que se ofrece no concuerda con las responsabilidades del personal; y la supervisión que se realiza de las organizaciones y programas de instrucción en África y en el extranjero no es adecuada.

¹ Con base en el promedio de los pronósticos realizados por la OACI correspondientes a los escenarios alto y bajo.

3.2 A la luz de los problemas antes mencionados, debería apoyarse el establecimiento de un Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF) voluntario, a fin de crear oportunidades de creación de capacidades para el sector de la aviación civil. En África se aprobó un HRDF que se utilizará para apoyar adscripciones a la OACI y ofrecer pasantías para profesionales africanos en formación y jóvenes, así como en otras áreas, de acuerdo con las necesidades que se determinen. Esta iniciativa podría reproducirse en otras regiones. Actualmente, también existe la necesidad de establecer iniciativas regionales de investigación y desarrollo para garantizar la innovación continua en el sector de la aviación.

Cómo inspirar e impulsar a la nueva generación de profesionales de la aviación

3.3 La política de instrucción de la OACI se aplica, en parte, a través del Programa TRAINAIR PLUS, con cuatro modalidades de reconocimiento que comprenden: organizaciones de instrucción reconocidas, centros regionales de excelencia en instrucción, programas normalizados de instrucción (STP) e instructores cualificados. Se propone que los centros regionales de excelencia en instrucción ofrezcan una nueva introducción al Programa normalizado de instrucción para la aviación en un esfuerzo por apoyar la incorporación de la nueva generación de profesionales de la aviación.

Creación de una nueva introducción al STP para la aviación: Programa de dos fases

3.4 Los actuales cursos del STP se dedican a impartir instrucción en aviación sobre aspectos relacionados con la seguridad operacional y la capacidad y eficiencia de la navegación aérea para los profesionales *existentes* de la aviación. Se propone diseñar un curso de dos fases como introducción a la aviación para promoverlo entre estudiantes y jóvenes graduados que *aún no están* en la industria de la aviación. Con el apoyo del gobierno y la industria, los centros regionales de excelencia en aviación de la OACI implantarían el programa de dos fases.

3.5 La **Fase 1** del programa cubriría de manera interdisciplinaria todos los aspectos de los temas relacionados con la aviación y tendría el apoyo de los gobiernos nacionales, por medio de becas o préstamos sin intereses, como parte de sus actividades destinadas a aumentar el interés por la aviación. El programa podría lograrse en un período de tres meses como se especifica en el currículum normalizado elaborado por la OACI, prestando cierta atención a los factores locales. Luego de finalizar la Fase 1 y mostrarles todas las facetas de la aviación, los estudiantes pueden elegir presentar un examen de admisión en el área que eligieron especializarse y solicitar ingresar a la Fase 2.

3.6 La **Fase 2** se prepararía en asociación con la industria y con el apoyo de la misma para incluir un programa de formación o pasantía. Para implantar esta fase sería necesario crear asociaciones industriales con organizaciones, con base en la cadena de valor de la aviación: desde fabricantes de equipo original (OEM) hasta organizaciones de mantenimiento y organizaciones de supervisión. El centro regional de excelencia celebraría estos acuerdos de asociación con organizaciones a fin de desarrollar programas de formación que estarían abiertos a graduados exitosos de la Fase 1 del programa. En Nigeria, un ejemplo de dicho programa de formación es el programa para alumnos pilotos de Arik Air (Arik Air Cadet). Al iniciar operaciones en 2006, este programa dio comienzo al Programa de instrucción de alumnos pilotos como iniciativa para atender creativamente el inminente problema de la escasez de pilotos en la industria de la aviación de Nigeria. El primer grupo de 16 estudiantes procedentes de 15 Estados de la federación se envió al Colegio de Tecnología de Aviación de Nigeria (NCAT), situado en Zaria, para el curso regular para pilotos. Otros muchos han sido capacitados dentro de Nigeria y en el extranjero.

3.7 Actualmente, existen pocos miembros corporativos del Programa TRAINAIR, y el primer OEM, Bombardier, se integró en 2013. En caso de que la Fase 2 resulte exitosa, será necesario realizar mayores esfuerzos para incrementar, a nivel regional, el número de entidades industriales que se integren al Programa TRAINAIR.

Promoción de actividades de difusión

Día de la aviación civil internacional

3.8 La OACI celebra en diciembre de cada año el Día de la aviación civil internacional. Ésta puede ser una oportunidad para promover más eficazmente el sector de la aviación si se le da cierta prioridad al desarrollo de esta iniciativa. Por ejemplo, en el sector espacial, después de la declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 1999 para que los días del 4 al 10 de octubre fueran reconocidos como la Semana mundial del espacio, esta celebración se convirtió en uno de los más grandes eventos espaciales públicos a escala global. En 2013, se celebraron más de 1 400 eventos en 80 países para destacar los beneficios del espacio y lo emocionante que resulta su exploración. Las lecciones aprendidas de la Semana mundial del espacio también pueden aplicarse al celebrar el Día de la aviación civil internacional para lograr los mismos beneficios y optimizar los efectos.

Establecimiento de redes mundiales para la juventud

3.9 A fin de incorporar a la juventud y a más profesionales jóvenes en el sector de la aviación, debería establecerse un Consejo consultor para la nueva generación (NGAC) o un Foro OACI para la juventud. El NGAC podría adoptar la forma de una organización no gubernamental mundial apoyada por una red y su objeto sería representar a estudiantes universitarios y a profesionales jóvenes de la aviación ante la OACI, las empresas conexas del sector de la aviación y el sector académico. Al tener estatus de observadora en la OACI, la red o foro para la juventud podría aportar los puntos de vista de la nueva generación respecto a los asuntos de la aviación mundial. Establecida con sucursales nacionales, la red de voluntarios se concentraría en reunir miembros entre los 18 y 35 años de edad y llevaría a cabo actividades de difusión y de otra índole.

4. REPERCUSIONES FINANCIERAS

4.1 Se identificó la escasez mundial de personal y, por lo tanto, es posible determinar las repercusiones financieras de los programas de instrucción para enfrentar el crecimiento previsto de la industria con base en los costos actuales de instrucción. Será necesario que estos costos se compartan entre los gobiernos, la industria y los profesionales potenciales de la aviación.

5. DECISIÓN DEL CONSEJO

5.1 Se invita al Consejo a:

- a) considerar la información contenida en esta nota;
- b) aprobar el establecimiento de un Fondo para el desarrollo de los recursos humanos (HRDF) voluntario y de una iniciativa regional de investigación y desarrollo;
- c) instar a la industria a incorporarse al programa TRAINAIR PLUS;
- d) encargar al programa TRAINAIR PLUS que cree una introducción al Programa normalizado de instrucción (STP) para la aviación que implantarían los centros regionales de excelencia en instrucción;
- e) aprobar el establecimiento de una red para la juventud bajo el nombre de Consejo consultor para la nueva generación y/o un Foro OACI para la juventud, que tengan estatus de observadores en la OACI; y

- f) tomar nota del éxito de la Semana mundial del espacio y producir un informe anual en la OACI de las actividades de los Estados y las organizaciones relacionadas con la aviación para el Día de la aviación civil internacional.

6. CONCLUSIÓN

6.1 La OACI ha reconocido que la disponibilidad de recursos humanos competentes es una cuestión estratégica fundamental y que existe la necesidad cada vez mayor de facilitar la contratación, educación, instrucción y retención de la nueva generación de profesionales de la aviación. Será necesario que todas las partes interesadas, tanto de la OACI como de los Estados miembros y la industria, se aseguren de que la información relativa a las carreras relacionadas con la aviación se difunda entre los estudiantes y profesionales jóvenes que podrían aprovechar las oportunidades que ofrecerá el sector de la aviación en el futuro.

— FIN —