

**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — SESIÓN ESPECIAL MODELO****RETOS RELACIONADO CON LA ESCASEZ PREVISTA DE PERSONAL CUALIFICADO
EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN – LA POSIBLE CONTRIBUCIÓN DE LA OACI
A LA INSTRUCCIÓN DE PROFESIONALES DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por el Reino Unido)

RESUMEN

Con el objeto de responder a la necesidad apremiante de profesionales en el sector de la aviación, la OACI debería desempeñar una función más activa en la instrucción de la próxima generación de profesionales de la aviación. Por consiguiente, esta nota de estudio tiene por objeto analizar la posibilidad de que la OACI aumente su nivel de participación en el desarrollo de actividades de instrucción armonizadas así como la atracción de talentos de todo el mundo para responder a las necesidades futuras de la industria de la aviación.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- a) convocar a un grupo de estudio cuyo mandato sea establecer un marco a fin de determinar la factibilidad de que la OACI acelere su programa de acreditación, de conformidad con su *Política de instrucción en aviación civil*;
- b) encargar a la Dirección de administración y servicios de la OACI (ADB) que, después de consultar con los Estados miembros, cree una plataforma web que constituiría la referencia central sobre las diversas carreras profesionales disponibles en la aviación; y
- c) pedir a la Secretaría que prepare un plan de acción a fin de aumentar la representación de la mujer en la industria de la aviación.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las medidas se financiarán con los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular y/o mediante contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/64, <i>Informe sobre los resultados de las iniciativas relativas a la nueva generación de profesionales aeronáuticos</i> A37-WP/86, <i>Enfoque para el futuro de profesionales aeronáuticos competentes</i> EB 2010/40 – Adjunto, <i>Boletín electrónico de la OACI – Política de instrucción en aviación civil de la OACI</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Habida cuenta del crecimiento previsto del tráfico aéreo y a fin de remplazar a los profesionales de la industria que se jubilarán en el próximo decenio, será necesario contratar y capacitar a miles de nuevos funcionarios para ocupaciones en todo el sector que requieren un conjunto de cualificaciones pericias específicas a la aviación. Muchas de las funciones del sector del transporte aéreo exigen una fuerza laboral altamente cualificada y una considerable labor de capacitación. Según el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG), los empleados del transporte aéreo (empleos directos, excluyendo las actividades que no corresponden a la parte aeronáutica de los aeropuertos) generarán 3,6 veces el valor agregado por empleado con respecto a la economía en su totalidad, lo cual indica una fuerza laboral más productiva.

1.1 Las estadísticas demuestran que en los próximos dos decenios, se necesitarán 498,000 pilotos y 556,000 técnicos. A este respecto, la más reciente proyección publicada por Boeing indica que durante ese período la demanda será especialmente importante en las regiones de Asia y Pacífico, Europa y Norteamérica.

1.2 Con el objeto de resolver la apremiante necesidad de profesionales en el sector de la aviación, la OACI debería desempeñar una función más activa en la instrucción de la próxima generación de profesionales de la aviación. Por consiguiente, esta nota de estudio tiene por objeto analizar la posibilidad de que la OACI aumente su nivel de participación a fin de responder a las necesidades futuras de la industria de la aviación.

2. ANTECEDENTES

2.1 En 2010, durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, en el marco de la Cuestión 45: Nueva generación de profesionales aeronáuticos, el Consejo de la OACI presentó una nota de estudio titulada “Informe de los resultados de las iniciativas relativas a nueva generación de profesionales aeronáuticos” (A37-WP/64). En dicha nota se indicaba que el Equipo especial sobre la nueva generación de profesionales aeronáuticos (NGAP) había celebrado su segunda reunión en marzo de 2010 y había establecido un programa de trabajo en que se trataría el perfeccionamiento de la instrucción para la tripulación de vuelo y el personal de gestión del tránsito aéreo y mantenimiento de aeronaves para satisfacer las demandas de nuevos procedimientos y de tecnologías cada vez más complejas.

2.2 También se señaló que el Equipo especial exploraría medios que permitan a la OACI reconocer los programas aeronáuticos de estudios universitarios a través de la acreditación. Asimismo, se deliberó sobre la posibilidad de que la OACI preste apoyo en la implantación de un mecanismo para respaldar los programas impartidos por los proveedores de servicios de instrucción.

2.3 Además, los Estados Unidos presentaron para consideración de la Comisión técnica, una nota de estudio titulada “Enfoque para el futuro de profesionales aeronáuticos competentes” (A37-WP/86). En dicha nota de estudio, presentaban, entre otras cosas, las diversas posibilidades que los Estados Unidos estaban examinando con el fin de enfrentar la demanda importante de pilotos preparados, cualificados y profesionales.

2.4 Además, se sugería que el Equipo especial NGAP examinara los programas establecidos en todo el mundo para formar profesionales de la aviación y creara una fundación mundial a fin de usar normas armonizadas para la formación y el otorgamiento de licencias a los pilotos.

2.5 En el Informe de la Comisión Técnica se afirmó que la Comisión expresaba su apoyo a la labor del Equipo especial NGAP y confirmaba la necesidad de elaborar textos que se incorporarían a las normas y métodos recomendados de la OACI y textos de orientación para armonizar y normalizar los requisitos de instrucción de los profesionales de la aviación.

2.6 Por último, cabe mencionar que el 28 de septiembre de 2010 el Secretario General publicó (EB 2010/40 - Adjunto) la *Política de instrucción en aviación civil de la OACI*. En dicha política se establece que “la Organización no debería participar en el manejo de los establecimientos de instrucción, sino alentar y asesorar a los que administran dichos establecimientos”. Asimismo, en la política se señala que “se considera que la impartición de instrucción es una función de apoyo y no una de las funciones principales de la OACI”.

3. ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES

3.1 Es un hecho reconocido que en los próximos años, habrá una escasez de profesionales cualificados en el sector de la aviación. Sin embargo, a fin de satisfacer la creciente demanda de trabajadores cualificados, la OACI podría tomar distintas medidas, en colaboración con los Estados miembros, para abordar esta cuestión.

Normas internacionales para una industria internacional

3.2 Como primera medida, proponemos que, por medio de la OACI, se introduzcan normas internacionales más rigurosas para certificar los programas de instrucción y programas de formación específicos. Estas normas promoverían consideraciones de seguridad operacional al inicio mismo del ciclo de aviación.

3.3 En colaboración con los gobiernos nacionales, líneas aéreas, fabricantes y otras partes interesadas, la OACI validaría los diferentes programas disponibles en el ámbito de la aviación por medio de un proceso de acreditación. El funcionamiento efectivo de las actividades e instalaciones de instrucción seguiría siendo responsabilidad de los Estados miembros y del sector privado, de conformidad con la *Política de instrucción en aviación civil de la OACI*.

3.4 El alcance de la acreditación podría ampliarse con el tiempo para que abarque la gama más amplia posible de profesiones dentro de la industria de la aviación. No obstante, para abordar la necesidad apremiante de pilotos en la industria de la aviación, este sector en particular debería ser el primero en ser objeto de armonización.

3.5 Por consiguiente, las normas de certificación internacionales contribuirían a crear una fuerza laboral más integral y coherente, alentando al mismo tiempo la movilidad y la promoción profesional para los jóvenes profesionales de la aviación.

Atracción de talentos mundiales

3.6 Sin embargo, la certificación por si sola aborda únicamente un aspecto de la cuestión y no bastará para atraer talentos mundiales. Las carreras en la industria de la aviación deben ser más fácilmente asequibles para los jóvenes profesionales. De hecho, los posibles jóvenes profesionales de la aviación del futuro a menudo carecen de información pertinente en relación con los programas de instrucción, las oportunidades de carrera y las cualificaciones profesionales.

3.7 El Equipo especial NGAP ya está concluyendo la elaboración de competencias para controladores de tránsito aéreo y para especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad del tránsito aéreo. Esta labor representa un avance en la iniciativa de facilitar el acceso de jóvenes trabajadores a la

industria de la aviación. Sin embargo, haciendo uso de su posición central, la OACI podría dar un paso más. La OACI debería ayudar a desarrollar y establecer una plataforma web que podría constituir la referencia central sobre las diversas carreras profesionales disponibles en la aviación.

3.8 La información podría comunicarse por regiones geográficas y sería proporcionada por los distintos Estados miembros sobre una base anual. Todos los programas certificados figurarían en esta plataforma, facilitando así atraer a nuevos talentos y el desarrollo de la fuerza laboral existente.

Cierre de la brecha

3.9 En los debates relacionados con la escasez de una fuerza laboral cualificada en la industria de la aviación y en la promoción de la nueva generación de profesionales de la aviación, a menudo se olvida el bajo nivel de representación del género femenino en este sector. La mujer está considerablemente subrepresentada en el sector de la aviación y será importante tener este aspecto en cuenta al tratar la cuestión de la escasez de fuerza laboral en el futuro.

3.10 Por consiguiente, con el apoyo de la OACI, los Estados miembros deberían promover programas e iniciativas que aborden esta cuestión, lo cual inevitablemente tendrá repercusiones en la escasez de personal de aviación cualificado. La OACI debería colaborar con asociaciones y organizaciones (p. ej. la Asociación internacional de mujeres en la aviación) que promueven a las mujeres en el campo aeroespacial a fin de promover los programas disponibles y asegurar la proactividad en este campo.

4. REPERCUSIONES FINANCIERAS

4.1 Por el momento no nos es posible determinar el costo oficial de las medidas que se proponen. Se efectuará un análisis a fin de evaluar tanto el costo del programa de acreditación como el de la plataforma web. Sin embargo, todos los costos relacionados con las medidas propuestas podrían financiarse con cargo al Presupuesto del Programa regular de la OACI. Además, proponemos que el costo relacionado con la creación de la plataforma web sea financiado mediante donaciones o patrocinios de asociados clave dentro de la industria de la aviación (p. ej., organizaciones internacionales, fabricantes y proveedores de instrucción).

5. MEDIDAS

5.1 Convocar a un grupo de estudio cuyo mandato sea establecer un marco a fin de determinar la factibilidad de que la OACI acelere su programa de acreditación, de conformidad con su *Política de instrucción en aviación civil*.

5.2 Encargar a la Dirección de administración y servicios de la OACI (ADB) que, después de consultar con los Estados miembros, cree una plataforma web que constituiría la referencia central sobre las diversas carreras profesionales disponibles en la aviación.

5.3 Pedir a la Secretaría que prepare un plan de acción a fin de aumentar la representación de la mujer en la industria de la aviación.

6. CONCLUSIONES

6.1 La OACI debería aprovechar su función central en la industria de la aviación para promover normas de instrucción y programas de formación relacionados con la aviación. Esto permitirá una mejor movilidad de la fuerza laboral cualificada, así como el desarrollo profesional y retención de profesionales. La promoción de programas disponibles por medio de una plataforma web central también

permitirá que la próxima generación de profesionales de la aviación comprenda mejor las posibilidades y carreras profesionales a su disposición. Por último la escasez de profesionales cualificados en la industria de la aviación debe vincularse a la escasez de mujeres en esta industria. Las medidas indicadas armonizarán la instrucción en todo el mundo y aumentarán las posibilidades de movilidad de profesionales cualificados de la aviación y la retención de la fuerza laboral en el futuro.

— FIN —