

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/26-NE/07
21/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

Cuestión 3 del
Orden del Día: Capacitación

Cuestión 3.1 del
Orden del Día: Propuesta de un nuevo enfoque estratégico para la Macrotarea
“Capacitación” (Brasil).

(Nota de estudio presentada por Brasil)

Antecedentes

1. El Comité Ejecutivo, en su 70ª Reunión (Santo Domingo, República Dominicana, septiembre 2006), acogió favorablemente la propuesta de implantación de un Plan Estratégico de las Actividades de la CLAC, mediante el cual se modificaba la estructura tradicional de trabajo para que fuera más operativo y trajera mejores resultados al Organismo. La idea era que cada Estado miembro del Comité Ejecutivo (Presidente y Vicepresidentes) liderase cada uno de los temas esquematizados, con el apoyo de los Grupos de Expertos y de la Secretaría.

2. Este Plan Estratégico fue sometido a la 17ª Asamblea General Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre 2006) obteniendo su aprobación, y definiendo las 6 Macrotareas:

- A. Transporte y Política Aérea
- B. Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente
- C. Capacitación
- D. Seguridad Operacional
- E. Navegación aérea
- F. Facilitación y Seguridad de la Aviación

3. Cuando de la 74ª Reunión del Comité Ejecutivo (Ciudad de México, México, septiembre 2008) la Delegación de Chile presentó la Nota de Estudio NE- 09 en la cual sugería reformular el Plan Estratégico de la CLAC con el fin de promover iniciativas visando alcanzar los

objetivos de la CLAC, a través de acciones claras, con metas definidas y mensurables, aprovechando mejor la experiencia de sus Estados miembros.

4. De acuerdo con esta Nota de Estudio, el propósito del Plan Estratégico sería de: *Establecer las Macrotareas, sus Pontos Focales, el calendario de cumplimiento y los mecanismos de medición, que permitan apoyar la gestión de las Autoridades y el desarrollo de la industria de la aviación, cumpliendo los objetivos trazados.*

5. Los Pontos Focales deben presentar, en la primera Reunión del Comité Ejecutivo de cada período, para su aprobación, los objetivos y actividades para el desarrollo de cada Macrotarea. De la misma forma deben establecer y presentar los indicadores que permitan evaluar el cumplimiento de las metas y su cronograma.

6. Esta Nota de Estudio presenta, aún, los procedimientos de control de cumplimiento de los objetivos de cada Macrotarea.

7. Cuando de la realización de la 19ª Asamblea (Punta Cana, República Dominicana, noviembre 2010) fue acordada y aprobada la modificación de las Macrotareas del Plan Estratégico, y, en la 80ª Reunión del Comité Ejecutivo ocurrida en la misma ciudad, fueran definidos los Pontos Focales para el bienio 2011/2012:

A. Transporte y Política Aérea	-	Colombia
B. Gestión Aeroportuaria	-	Perú
C. Capacitación	-	Brasil
D. Medio Ambiente	-	Guatemala
E. Seguridad Operacional	-	Chile
F. Facilitación y Seguridad	-	República Dominicana

Análisis y Propuestas

1. Una vez confirmada la indicación de Brasil como Punto Focal de esta macrotarea durante la realización de la 19ª Asamblea General Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010), la Dirección de la Agencia determinó la creación de un grupo de trabajo encargado de analizar las tareas incluidas en el Plan Estratégico y propusiese las diferentes acciones que deberían ser tomadas, tanto por la propia Agencia cuanto por la CLAC, para que los anhelos y necesidades de los Estados miembros de la CLAC en materia de “capacitación” sean plenamente satisfechos.

2. Este grupo de trabajo realizó diversas reuniones para análisis de cada una de las tareas que constan en el Plan Estratégico. El resultado de la análisis de cada una de las tareas está resumido a la continuación:

I. Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico para el bienio 2007/2008, con el objetivo de evaluar la situación de los centros de instrucción en los Estados miembros, considerando los diferentes cursos que ofrecen.

2. Durante el bienio 2009/2010, Argentina, Punto Focal de esta Macrotarea en el período, inició estudios sobre una metodología capaz de ampliar y perfeccionar esta base de datos para que se pudiese contar con la información necesaria para la elaboración de un “diagnóstico regional sobre os centros de instrucción”, decidiendo elaborar un formulario específico para obtención de informaciones, el cual fue presentado a los Estados por ocasión de la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, mayo 2009).

3. El análisis de las respuestas enviadas por los Estados a este formulario evidenció: a) una limitación cuantitativa de la información recibida; y, b) inconsistencia en las informaciones debido a la falta de estandarización en la forma de rellenar las informaciones requeridas.

4. Tal hecho llevó el Punto Focal a presentar, durante la 25ª Reunión del GEPEJTA (Buenos Aires, Argentina, agosto 2010) un nuevo formulario, debidamente actualizado, incluyendo variables de fácil respuesta, así como el adjunto con las “Instrucciones” para su relleno.

5. Una vez recibida algunas respuestas, procedió al análisis de los datos y a la elaboración de una nueva Base de Datos incluyendo los Centros de Instrucciones y los de Formación de Pilotos.

Análisis

1. Al analizar esta tarea el grupo de trabajo concluyó que las definiciones y objetivos no están claramente especificados, dificultando su operacionalización y alcance de las metas. De acuerdo con lo mencionado en algunas de las correspondencias sobre este asunto, la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción” visa a la elaboración y publicación en la página web de la CLAC de una base de datos que permita, en primer término, conocer la situación actual de los mismos en los Estados miembro de la CLAC y, consecuentemente promover y/o fortalecer la cooperación académica entre ellos.

2. El grupo de trabajo de la ANAC opina que la amplitud de los niveles de información, la diversidad de conceptos y los diferentes términos lingüísticos utilizados por los idiomas español, portugués e inglés en la denominación de conceptos básicos torna por demás complejo y de difícil consulta la elaboración de una base de datos que recoja todas las especialidades de Centro de Instrucciones.

3. Objetivando desarrollar esta tarea de forma a obtener resultados prácticos en el menor espacio de tiempo posible, y buscando facilitar a los Estados miembros el envío de informaciones al Punto Focal para la elaboración de la base de datos, el grupo de trabajo de la ANAC acordó llevar a la apreciación del GEPEJTA las siguientes propuestas:

1. Elaborar diferentes bases de datos sobre Centros de Instrucción existentes en la América Latina, separándoles por:
 - i) público a que se destina:
 - reguladores (funcionarios de las diferentes Administraciones de Aviación Civil de los Estados miembros);
 - regulados (funcionarios de las aerolíneas, administraciones aeroportuarias, industria aeronáutica, etc.);
 - ii) en el caso de los Centros de Instrucción para “regulados”:
 - aquellos que ministran cursos cuyas especialidades exigen autorización específica de la Autoridad de Aviación Civil y sufren inspecciones periódicas de esta Autoridad;
 - aquellos que no dependen de este procedimiento;
 - iii) en el caso de los Centros que dependen de autorización y supervisión de la Autoridad de Aviación Civil, separar por objetivo de los cursos:
 - Formación de Pilotos;
 - Formación de Mecánicos de Aeronaves;

- Formación de Auxiliar de Vuelo.
- a) Distribuir entre los Estados miembros los distintos formularios para cada una de las bases de datos sugeridas en el ítem anterior, solicitando que las respuestas sean enviadas al Punto Focal así que un determinado formulario tenga sido completado (las informaciones pedidas para cada base de datos son de diferentes niveles de dificultad que demandan mayor o menor tiempo para la respuesta).
 - b) Una vez que estas bases de datos estén finalizadas, deberán ser publicadas en la página web de la CLAC y deberán ser revisadas/actualizadas por lo menos 1 vez por año.
 - c) Después de lo recibimiento de una cantidad mínima (masa crítica) en cada base de datos, de por lo menos el 50% de los Estados miembros, elaborar estadísticas sobre los datos, de manera a facilitar una visión analítica de lo escenario de los Centros de Instrucción en el ámbito de la CLAC.
 - d) Paralelamente, Brasil se queda encargado de encontrar posibles soluciones tecnológicas que permitan el desarrollo de un mecanismo descentralizado de inserción electrónica de datos por cada Estado miembro, resultando en la actualización en tiempo real de la base de datos.

II. Armonización de Programas

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico 2007/2008 objetivando seleccionar programas homogéneos que puedan introducirse a nivel regional.

2. Por ocasión de la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, mayo 2009) la Delegación de Argentina, Punto Focal de la Macrotarea “Capacitación”, presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/03, en la cual informaba que, como parte de la tarea “Armonización de Programas”, y llevando en consideración la importancia y la magnitud del asunto, era fundamental que los Estados miembros sean partícipes, intercambiando experiencias y criterios visando lograr la armonización deseada.

3. La Nota de Estudio sugería, en primera instancia, la creación de un Grupo *ad hoc* que se encargara de determinar el alcance, los procedimientos, especialidades y temas que serían analizados, designando subgrupos de especialistas para cada una de las especialidades involucradas.

4. El GEPEJTA acogió favorablemente las propuestas hechas por Argentina, habiendo definido la conformación del Grupo *ad hoc* con Argentina (Ponente), Brasil y la Secretaría.

5. Durante la 23ª Reunión del GEPEJTA (Santo Domingo, República Dominicana, agosto 2009), la Delegación de Brasil presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/34, en la cual daba a conocer la metodología para el desarrollo de programas de licencias de personal promulgado por la OACI en su Anexo 1, y que consiste en:

- a) Investigación del derecho internacional;
- b) Análisis de las necesidades del mercado;

- c) Determinación del plan de estudios pertinentes para el alcance de cada licencia;
- d) Determinación de las competencias (habilidades, conocimientos y actitudes) necesarias para el cumplimiento de cada elemento del contenido del programa;
- e) Organización de los contenidos de los cursos en módulos y componentes curriculares;
- f) Determinación de la carga de trabajo de cada módulo y de cada componente curricular;
- g) Determinación de las experiencias de aprendizaje adecuadas a cada curso;
- h) Determinación de los requisitos mínimos para las instalaciones físicas (laboratorios, equipos, oficinas);
- i) Determinación de los procesos de evaluación y criterios de evaluación;
- j) Desarrollo del glosario técnico pedagógico para cada licencia.

6. Esta Nota de Estudio informaba, aún, que, como resultado de la metodología antes descrita, su país elaboró manuales de los cursos - documentos legales que presentan el programa mínimo para un determinado curso, junto con la orientación didáctica, la evaluación del proceso, así como las instalaciones y equipos necesarios para ministrar un curso.

7. Con base en la experiencia de crear y utilizar la metodología anterior, la Nota de Estudio proponía que los primeros programas a ser armonizados fueran los siguientes:

- a) Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves (de célula, aviónicas y grupo moto propulsor);
- b) Piloto Privado (avión o helicóptero);
- c) Piloto Comercial (avión o helicóptero);

8. La Nota de Estudio ofrecía, aún, la experiencia acumulada por los expertos brasileños en este tipo de proceso para que, llevando en consideración la propuesta de la Secretaría, Brasil recibiese, de cada Estado miembro, para resumir y analizar, los siguientes requisitos relativos a los programas enumerados en el párrafo anterior:

- a) Conocimientos;
- b) Actuación Humana;
- c) Pericia;
- d) Experiencia.

9. La Nota de Estudio sugería, finalmente, el siguiente calendario de actividades para el grupo *ad hoc*:

- a) Reunión entre Brasil, Argentina (Punto Focal) y la Secretaría en Septiembre/09;
- b) Transmisión de la documentación del párrafo 6 por los Estados miembros a Brasil: Octubre/09;
- c) Reunión para la síntesis y la presentación preliminar de resultados: Febrero/10;

Análisis

1. Al analizar esta tarea el grupo de trabajo concluyó que las sugerencias hechas por Brasil en la 23ª Reunión del GEPEJTA siguen válidas y acordó proponer al GEPEJTA la aprobación de formulario a ser distribuido a los Estados miembros con el objetivo de obtener las informaciones necesarias para el inicio de los trabajos de Armonización de programas.
2. Por otro lado, el grupo de trabajo consideró que la composición actual del grupo *ad hoc* por, únicamente, Argentina, Brasil y la Secretaría, no corresponde a la importancia del asunto y decidió instar a los demás Estados miembros de la CLAC a consideraren su participación en el referido grupo.

III. Divulgación de Cursos

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico con el objetivo de elaborar un sistema estándar para divulgar los cursos de los centros de instrucción.
2. Durante estos últimos años fueron realizados muchos esfuerzos, principalmente por los Estados que, como Punto Focal de la Macrotarea Capacitación, estuvieron a frente del asunto, culminando con la elaboración de una base de datos unificada para Centros de Instrucción y Centros de Formación de Pilotos, incorporando la información recibida y creándose diferentes alternativas de acceso.

Análisis

1. Analizando esta tarea el grupo de trabajo consideró que el mantenimiento y la actualización de una base de datos de tal envergadura es extremadamente compleja, ocasionando una enorme dificultad su actualización constante.
2. Por otro lado, basado en sus conclusiones relacionadas con la tarea sobre “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, considera más oportuno incluir en la base de datos relacionada con este asunto, un “link” para la página web de cada Centro de Instrucción o Capacitación allí inserido, y direccionado para acceder la página en que esté publicado su Programa Anual de Cursos, sugiriendo al GEPEJTA la eliminación de esta tarea ya que sus objetivos están encampados por otra tarea.

IV. Certificación de Curso

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico visando desarrollar las bases y los programas para certificación regional de los cursos.
2. Esta tarea aún no fue iniciada.

Análisis

1. El grupo de trabajo de la ANAC entiende ser esta tarea bastante importante para la homogeneización de los procedimientos para la certificación de cursos ofrecidos por los diversos Centros de Instrucción existentes en la región, principalmente aquellos destinados al personal regulado

por las Autoridades de Aviación Civil, y, ante todo, aquellos que visan tanto a la seguridad operacional (*safety*) cuanto a la seguridad de la aviación (*security*).

2. A tal efecto, el grupo de trabajo de ANAC decidió sugerir al GEPEJTA la formación de un grupo *ad hoc* que se responsabilice por:

- a) Obtener de los Estados miembros los procedimientos utilizados y las exigencias requeridas para la certificación de cursos a los Centros de Instrucción subordinados a la autorización de funcionamiento y a la supervisión periódica.
- b) Analizar estos procedimientos y cualificarlos por grado de exigencias, tomando lo que mejor convenga para servir de modelo a todos los Estados miembros.
- c) Elaborar proyecto de Recomendación a ser presentado al Comité Ejecutivo para apreciación y autorización de encaminamiento a la Asamblea para aprobación final y publicación.

V. Reactivación del IPAC

Antecedentes

1. Esa tarea fue incluida en el Plan Estratégico con el fin de evaluar la situación del Instituto Panamericano de Aviación Civil - IPAC, y reactivarlo, con la participación de la CLAC y del Gobierno Panameño, buscando fuentes apropiadas de financiamiento.

2. Es importante recordar que, en 1997, la República de Panamá creó el Instituto Panamericano de Aviación Civil "Assad Kotaite", vinculado a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para inducir el desarrollo de la aviación civil a través del aumento del nivel de cualificación de gerentes, profesionales, funcionarios y expertos del sector aeronáutico en la región.

3. En reunión de los miembros del Comité Ejecutivo, realizada en la ciudad de Lima, Perú, en junio de 2005, el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, y Primero Vice-Presidente de la CLAC, Ingeniero Tomás Paredes, propuso la reestructuración del IPAC para convertirlo en un ente internacional, permanente, autosustentable, a servicio de la aviación civil nacional e internacional y con sede en la Ciudad de Panamá.

4. Por ocasión de la 21ª Reunión del GEPEJTA, realizada en la ciudad de Bogotá, Colombia, junio 2008, la Delegación de Panamá presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/21-NE/05 en la cual sugería la creación de un grupo *ad hoc* encargado de elaborar el boceto jurídico del Convenio entre Panamá y la CLAC, el programa de trabajo y las proyecciones sobre el instituto. Esta Nota de Estudio presentaba, aún, una minuta del Estatuto del IPAC para su apreciación por el grupo *ad hoc*.

5. Durante la 22ª Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, Panamá, mayo 2009), se reunió el grupo *ad hoc*, constituido por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá y la Secretaría, con el fin de elaborar un proyecto de Acuerdo Sede, el Estatuto del IPAC, el programa de trabajo y las proyecciones financieras del Instituto.

6. Cuando de la reunión del grupo *ad hoc* durante la realización de la 23ª Reunión del GEPEJTA (Santo Domingo, República Dominicana, agosto 2009) Panamá ofreció utilizar el Instituto de Ciencias y Técnicas Aeronáuticas - ICTA como infraestructura para el reinicio de las actividades del IPAC, aunque asumiese que no contaba con recursos suficientes para financiar su funcionamiento, proponiendo al grupo *ad hoc* dar un plazo de 12 meses para que la Autoridad de Aeronáutica Civil

podiese consultar con las demás autoridades del Estado de Panamá la viabilidad de reactivar el instituto. El Grupo *ad hoc* decidió sugerir al GEPEJTA que independientemente de esperar la respuesta del gobierno panameño, la Secretaría de la CLAC debería buscar alternativas con otros Estados da región que tuviesen interés en domiciliar el IPAC.

7. Por ocasión de la 25ª Reunión del GEPEJTA (Buenos Aires, Argentina, agosto 2010) fue acordado que la Secretaría mantuviese una reunión con as autoridades panameñas con el fin de definir la reactivación del IPAC en aquel Estado antes de desarrollar entendimientos con otros Estados para definir una nueva sede.

Análisis

2. El grupo de trabajo de la ANAC, al revisar este asunto y analizar los esfuerzos necesarios para reactivar el IPAC, con el objetivo original de disponer a las administraciones de los Estados miembros un Centro de Capacitación de alto nivel para diseminación de cursos dirigidos a sus colaboradores en todos los niveles jerárquicos, llevó en consideración los siguientes hechos:

- a. En el actual escenario de la aviación civil mundial, existen centros de capacitación de excelencia en nivel internacional, notoriamente en Europa, América del Norte, Singapur y Australia, debidamente estructurados y con experiencia en la oferta de cursos para autoridades de aviación civil y empresas privadas de varios continentes.
- b. Algunas de esas instituciones – como el JAA TO, de la ECAC, y la Dédale, de Francia – ya han manifestado el interés en abrir sucursales de sus centros de instrucción en Brasil, para atender a la América Latina, en el transcurrir de 2011. Si acaso eso se confirmar, probablemente atraerá la atención de otras instituciones de enseñanza de aviación para el mercado regional latinoamericano.
- c. Paralelamente, ANAC está en negociaciones para realizar en Brasil, en 2011, cursos internacionales de instituciones tales como ACI, IATA, EASTI, Academia de Aviación de Singapur y FAA. En 2010, ANAC tuvo una primera experiencia bien sucedida, a través de la realización de cuatro cursos de la JAA TO exclusivos para servidores da Agencia. El suceso de la iniciativa de ANAC muestra la viabilidad de realizar cursos de forma a atender a otros Estados da región.
- d. Con relación a la propuesta de se recrear el IPAC, el grupo de trabajo detectó, e su análisis, algunos posibles obstáculos a tal iniciativa:
 - i. La necesidad de investimentos significativos, tanto para la localización física (sede) cuanto para la contratación y entrenamiento de instructores y de personal administrativo de apoyo;
 - ii. La necesidad de se crear boceto jurídico tanto junto a la CLAC cuanto junto a los Estados miembros para viabilizar la creación y el financiamiento del nuevo instituto;
 - iii. La necesidad de se contratar, entrenar e mantener un cuadro profesional dedicado, en tiempo integral o como *free-lancers*, para atender a los cursos demandados por los Estados miembros;
 - iv. El plazo para su concretización, estimado en por lo menos 2 años;

- e. En ámbito de la región, el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), ya ofrece algunos cursos relevantes para sus 10 Estados miembros, creados a partir de solicitudes de esos Estados. Tratase de una iniciativa aún bastante limitada, en términos de cantidad de cursos y de Estados contemplados, pero que viene teniendo éxito en su misión.
- f. Los estudios para el mapeo de demandas de capacitación de los Estados miembros, inclusive en el ámbito del SRVSOP, aún están muy incipientes y no fornecen una visión consistente de la necesidad de los Estados miembros ni los subsidios mínimos necesarios para se realizar un planeamiento estratégico de las necesidades de capacitación de la CLAC.

3. Delante del expuesto, el grupo de trabajo concluyó que la primera etapa para esta tarea sería la elaboración de un Plan Estratégico de Capacitación de la CLAC, a partir de un mapeo profundo de las reales necesidades regionales, que podría ser desarrollado por una “Subcomisión de Planeamiento Estratégico de Capacitación” - SPEC, directamente subordinada al Comité Ejecutivo de la CLAC, con las siguientes características, objetivos y funciones;

- a. No habría un Centro de Capacitación, pero solamente un sector de la CLAC responsable por:
 - i. Crear un sistema de mapeo de demandas de capacitación de los Estados miembros de la CLAC, visando el montaje optimizada de turmas con número mínimo de participantes de varios Estados miembros;
 - ii. Verificar cuales de esas demandas podrían ser atendidas por el SRVSOP;
 - iii. Mapear internacionalmente instituciones que ofrezcan las capacitaciones demandadas que no puedan ser atendidas por el SRVSOP y contactarlas, objetivando viabilizar la realización de eventos necesarios en la región latinoamericana, de acuerdo con el número de participantes de los Estados miembros, llevándose en cuenta las diferentes posibilidades presupuestarias y requerimientos burocráticos de cada país para la contratación de capacitación internacional;
 - iv. Negociar precios especiales para eventos demandados por la CLAC.
- b. La estructura necesaria para operacionalizar la Subcomisión propuesta sería la más reducida posible, con la participación de 3 o 4 funcionarios, inicialmente cedidos por las administraciones de los Estados miembros, los cuales acumularían la demanda de trabajo de la Subcomisión con sus actividades de rutina. La comunicación entre tales funcionarios sería, preferiblemente realizada por los medios electrónico, telefónico y vídeo-conferencia, evitando dislocaciones innecesarios.
- c. Sería necesario incluir en el presupuesto de la CLAC aprovisionamiento para pagamento de viajes de prospección de los funcionarios cedidos a esa Subcomisión (billetes aéreos y viáticos). Debe ser destacado que tales costos serían mayores en los primeros años de actividad de la Subcomisión, reduciéndose paulatinamente.

VI. Centros de Formación de Pilotos

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria (Santiago, Chile, noviembre 2008) teniendo como objetivo elaborar una base de datos conteniendo informaciones sobre los Centros de Formación de Pilotos existentes en la región.
2. Durante los últimos años, los Puntos Focales de esta Macrotarea (Panamá y Argentina) trabajaron arduamente en la obtención de informaciones y en la elaboración y actualización de esta base de datos.
3. Llevando en consideración que las actividades realizadas para cumplir con esta tarea son análogas a las realizadas para el desarrollo de la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, Argentina, durante el período en el cual actuó como Punto Focal, procedió a unificar las bases de datos referentes a estas dos tareas.

Análisis

1. Después del análisis de los antecedentes referentes a esta tarea y llevando en consideración su interpretación sobre la tarea “Diagnóstico Regional sobre Centros de Instrucción”, el grupo de trabajo decidió sugerir al GEPEJTA la eliminación de esta tarea.

VII. Optimización del Recurso Humano

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria teniendo como objetivo la realización de seminarios, talleres y reuniones que permitan perfeccionar el recurso humano existente en las administraciones de los Estados miembros.
2. Por ocasión de la 24ª Reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, abril 2010) Argentina, a través de la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/24-NE/18 propuso a los Estados evaluar los recursos utilizados a la hora de designar tareas a su personal, la experiencia en las funciones, la capacitación y el perfeccionamiento con que cuenta el servidor.
3. También sugiere que se efectúe un análisis sobre los métodos empleados, al programar un determinado curso, para designar docentes e instructores, al fin de que sean suficientes para el éxito final.
4. Por otro lado, esta Nota de Estudio propone la utilización de una encuesta entre los alumnos de los diferentes eventos realizados bajo esta óptica para que se pueda extraer informaciones sobre el desempeño docente y del curso en sí mismo.

Análisis

1. El grupo de trabajo de la ANAC entiende ser esta tarea una excelente herramienta para el perfeccionamiento del cuadro funcional de las administraciones de los diferentes Estados miembros, decidiendo sugerir al GEPEJTA las siguientes acciones:
 - a) Realizar entre los Estados miembros una encuesta sobre los asuntos de interés para la realización de seminarios, talleres e reuniones que permitan alcanzar el objetivo inicial.

- b) Una vez obtenidos estos datos, coordinar, con la ayuda de la Secretaría, la realización de estos eventos de capacitación.

VIII. Homologación Normativa

Antecedentes

1. Esta tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado por la 18ª Asamblea General Ordinaria, pero no fue posible localizar ninguna mención sobre los motivos para su inclusión y los objetivos que se pretenden lograr con ella.
2. De acuerdo con el Informe de Transición gentilmente enviado por la Delegación Argentina con el actual status de cada tarea, este asunto no fue analizado en el último período.

Análisis

1. El grupo de trabajo de ANAC no ha sido capaz de llegar a la conclusión sobre el porqué de la inclusión de esta tarea en el Plan Estratégico ni tampoco cuanto a las metas a ser alcanzadas.

IX. Migración de Recurso Humano

Antecedentes

1. La tarea fue incluida en el Plan Estratégico aprobado en la 18ª Asamblea General Ordinaria teniendo como objetivo la realización de estudios sobre el tema de la Migración de Recursos Humanos, en el área de la aviación civil. Es de destacar que este tema no fue motivo de Nota de Estudios específica en reuniones anteriores del GEPEJTA.

Análisis

1. Al estudiar el tema, el grupo de trabajo de ANAC consideró importante que el asunto fuera tratado en dos dimensiones:
 - a) Migración de Recursos Humanos – entendida como el movimiento de profesionales cualificados en aviación civil entre los Estados miembros; y
 - b) Emigración de Recursos Humanos – entendida como el movimiento de profesionales cualificados en aviación civil que salen de los Estados miembros en dirección a otras regiones.
2. El flujo de profesionales entre diferentes Estados no es un fenómeno nuevo en las relaciones de trabajo. Entretanto, el movimiento de profesionales entre diferentes naciones se intensificó en las últimas dos décadas. De hecho, el estudio “La emigración de recursos humanos calificados desde Estados de América Latina y el Caribe – Tendencias contemporáneas y perspectivas”, desarrollado por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) en 2009, apunta a América Latina y Caribe como la región del mundo que presentó el mayor crecimiento porcentual del flujo de profesionales cualificados emigrados para otras regiones del mundo: un incremento del 155% en el período comprendido entre 1990 y 2007.
3. Otro punto importante del estudio mencionado es el de evidenciar que el movimiento de profesionales cualificados viene aumentando, en términos porcentuales, más de que el flujo de trabajadores no-cualificados. Vale decir, por lo tanto, que el mundo contemporáneo tiene aumentado las barreras al movimiento de personas no cualificadas y flexibilizado las reglas para permitir un incremento del flujo de personas cualificadas, ampliando las oportunidades para los profesionales de calidad.

4. Si es verdad que las especificidades regulatorias de la aviación civil en alguna medida atenuaron por muchos años ese fenómeno, es igualmente verdadero que se observa un considerable y continuo incremento en el movimiento de profesionales en el sector. Particularmente, observase las regiones de Asia y del Oriente Medio como las zonas que atraen mano de obra del sector. Sumase a eso las crecientes preocupaciones con la incapacidad de la aviación civil en términos mundiales formar el número de profesionales previstos como demandados para las próximas tres décadas, según diversos estudios presentados en marzo de 2010 en el Seminario “The Next Generation of Aviation Professionals”, realizado por la OACI en Montreal.

5. A partir de este escenario, algunas preguntas relevantes pueden ser formuladas. El grupo de trabajo de ANAC sugiere al GEPEJTA el análisis de las siguientes cuestiones:

- a) ¿Cual el impacto del aumento en el movimiento de profesionales cualificados de aviación civil para la CLAC y para cada uno de los Estados miembros? ¿En que medida se observan los fenómenos “*brain drain*”, “*brain circulation*” y “*brain waste*”?
- b) ¿Cuales los Estados que más fuertemente tienen experimentado este fenómeno? ¿Cuales son las políticas laborales, con relación a los profesionales de aviación civil, en los Estados de origen y destino?
- c) ¿Los Estados miembros deben dar tratamiento diferenciado a los flujos de migración y emigración, como acá han sido definidos?
- d) ¿Cabe a la CLAC tomar acciones específicas con relación a este tema?

X. Auditorías Externas

Antecedentes

1. Anualmente, la Secretaría de la CLAC haz circular entre los Estados miembros la relación de Estados que recibirán las Auditorías de la OACI. La Secretaría también tiene estimulado el cambio de impresiones y opiniones entre los Estados miembros acerca de las Auditorías Externas, en un esfuerzo para elevar la seguridad operacional en los Estados miembros.

Análisis

1. Es importante resaltar la fuerte interrelación entre las Macrotareas “Seguridad Operacional”, “AVSEC” y “Capacitación” en esta tarea en particular. El Doc. 9734 AN/959, denominado “Manual de vigilancia de la seguridad operacional” en su Parte B, “Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional” dedica su sexto capítulo al tema capacitación, instando las regiones a formalizaren programas de cooperación técnica entre Estados, para compartir experiencias y análisis de problemas en esferas de interés común.

2. Convergiendo con lo discutido en la presente Nota de Estudio acerca del IPAC, debe se destacar la evidente economía de escala y ganancias de eficiencia que una mayor integración entre los Estados miembros puede propiciar.

3. El grupo de trabajo de ANAC entiende la tarea “Auditorías Externas”, en el ámbito de la Macrotarea “Capacitación”, como una oportunidad para intensificar la articulación de acciones entre los Estados miembros.

4. Por lo expuesto, se sugiere al GEPEJTA que los puntos focales de las tres Macrotareas mantengan una reunión para evaluar y presentar al plenario los denominadores comunes y un programa de trabajo cuanto a los siguientes temas, inspirados en el Capítulo 6 del Doc. 9734:

- a) Determinación de las necesidades de instrucción; y
- b) Elaboración de cronograma para la creación y establecimiento gradual de un programa regional de instrucción en las áreas de “Safety” e “Security”.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

Se invita al GEPEJTA a:

- a) Analizar y considerar los comentarios del grupo de trabajo de ANAC;
- b) Aprobar las sugerencias efectuadas por el grupo de trabajo para el desarrollo de las tareas atribuidas por el Plan Estratégico a la Macrotarea “Capacitación”; y
- c) Instruir a la Secretaría que notifique al Comité Ejecutivo las alteraciones aprobadas.