



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA38-NE/07
26/05/2017

**TRIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/38)**

(Isla de Flores, Guatemala, 31 de Mayo al 2 de Junio de 2017)

**Cuestion 3 del
Orden del Día:**

Avances en materia de Capacitación

(Nota de Estudio presentada por Argentina)

Antecedentes:

1. En el marco del Plan Estratégico de la CLAC, aprobado por Resolución A20-1, la REPÚBLICA ARGENTINA ha sido asignada como punto focal de la denominada “Macrotarea: Capacitación”, actualmente contemplada desde el Proyecto que tiene como objetivo fortalecer la capacitación de los recursos humanos del sistema de aviación civil. Desde este rol se considera que la constante capacitación en competencias operativas, técnicas y de gestión son esenciales para elevar el nivel de profesionalismo del personal aeronáutico de la aviación civil, y el desarrollo eficiente y eficaz de los recursos humanos con los que disponen las organizaciones en materia de aviación civil, en general.
2. Como consecuencia de ello, la REPÚBLICA ARGENTINA presentó la Nota de Estudio Número 20 en la cual, se llevó adelante un pormenorizado repaso respecto al análisis del panorama regional de la oferta y demanda de capacitación y fundamentalmente del sistema de encuestas implementado a nivel regional como herramienta de relevamiento (CLAC/GEPEJTA/34).
3. Se advierte que las diferentes tareas incluidas en el marco de la entonces Macrotarea hasta el momento han presentado diferencias marcadas en cuanto al avance operativo de cada una.
4. Las propuestas sobre la implementación de la enciclopedia aeronáutica, como así también, el Inventario Regional de los Centros de Instrucción han presentado escasos avances por lo que se sugiere rediseñar las estrategias de acción. Caso contrario ha sucedido en materia de los avances del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC) y la actualización de las encuestas de necesidades de instrucción que han alcanzado los niveles óptimos de resultado. Por ende, en la presente Nota de Estudio se desarrollan los dos primeros puntos anexando otras instancias de capacitación de acuerdo a lo relevado como punto focal de la materia en estudio.

Análisis:

5. La implementación de la enciclopedia aeronáutica puede constituir un eje nodal en materia de capacitación ya que la instrumentación de la misma permitirá crear una herramienta de conocimiento y aumentar los niveles de accesibilidad al material bibliográfico que se ha compilado. A los fines de optimizar la concreción de esta tarea se sugiere realizarla en forma conjunta con el Equipo Técnico del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC). Este redireccionamiento en la ejecución de esta tarea se funda en la optimización de los recursos disponibles y el logro de aportar criterios de eficacia y eficiencia en los mecanismos de cooperación entre los organismos internacionales de aviación civil.

6. En segunda instancia, en lo que refiere al Inventario Regional de los Centros de Instrucción se presenta pendiente la respuesta de los Estados Miembros, a los fines de presentar los resultados y las tabulaciones de las encuestas diseñadas. Por lo cual, se solicita a cada uno el relevamiento de dichos Centros con el objetivo de avanzar en la estrategia de acción. A los fines de agilizar la información se considera conveniente que el Equipo Técnico del INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC), junto a los estados miembros que participan de esta tarea se comuniquen directamente con cada Centro de Instrucción de los Estados.

7. Dentro del tenor de las actividades referentes a capacitación, la autoridad aeronáutica de la REPÚBLICA ARGENTINA continuó trabajando sobre el tema en forma conjunta con el INSTITUTO PANAMERICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IPAC) detectando diferentes necesidades de instrucción y capacitación en materia de aviación civil, así como también, la brecha existente entre la oferta y la demanda en este ámbito. En este contexto se detectaron diferentes poblaciones objetivos en los niveles de las estructuras orgánicas de las organizaciones (mandos bajos, medios y altos) que, exponen diferentes demandas en instrucción de competencias genéricas y técnicas sobre disímiles temáticas, entre las que se destacan:

8. *Capacitación mandos medios en sistema de aeronaves no tripuladas (RPAS): gestión operativa, factores humanos, e investigación de accidentes.* Esta cuestión se halla en consonancia con la Nota presentada por los Estados de la CLAC en la Trigésimo Séptima Reunión del GEPEJTA, cuestión N°XX, en la ciudad de Lima, REPÚBLICA DEL PERÚ, el pasado 7 y 8 de julio de 2016. Los avances en los diseños y las estructuras de este tipo de Sistema de Vehículos Aéreos Piloteados a distancia (RPAS por sus siglas internacionales en idioma inglés) merece un análisis relevante debido al impacto que ha ejercido la irrupción de estas nuevas tecnologías para la operación de aeronaves, la gestión de control y el desarrollo de las competencias técnicas necesarias para el factor humano. Cabe destacar que, es de real importancia que los Estados Miembros desarrollen políticas activas en materia de regulación de RPAS ya que de esta manera contribuirán al desarrollo de una operación segura y controlada en el sistema aeronáutico internacional. Del mismo modo, la aviación tripulada a distancia viene a irrumpir la lógica de las gestiones en materia de aviación convencional, de tal manera, la correcta gestión en la investigación de accidentes e incidentes, nos proporcionará datos para realimentar Sistemas de Seguridad Operacional vitales para el crecimiento continuo de la actividad.

9. *Capacitación en el manejo de stress en la aviación civil, la problemática y solución sobre el impacto del stress en relación a la seguridad operacional.* Desde hace ya unos años se ha instaurado en la comunidad aeronáutica internacional la importancia del control del factor humano en la aviación, específicamente en lo que refiere a la mitigación de errores con el propósito de alcanzar los más altos niveles en materia de seguridad operacional. En este sentido, el manejo del stress en la aviación ha cobrado relevancia. De forma tal que, la OACI ha establecido políticas de abordaje a la problemática a través del OACI Doc. 9683 AN/950 y sus documentos relacionados. En este sentido, esta temática requiere de políticas activas de capacitación en técnicas específicas que permitan disminuir los niveles de stress que se encuentran sometidos los pilotos, controladores aéreos, entre

otros factores humanos, y que ponen en juego no sólo la calidad de vida sino también los estándares de seguridad operacional en el mundo de la aviación.

10. *Capacitación en competencias de gestión producto del impacto producido por el ingreso de las aerolíneas low- cost en el mercado aeronáutico latinoamericano.* La introducción de esta temática en materia de capacitación, ya existente en otras regiones, instala una nueva lógica de acción educativa dentro del contexto latinoamericano actual. La presencia de las líneas de bajo coste en el mercado marca nuevos desafíos para cada uno de los Estados Miembros y la industria. En los Estados donde han autorizado este modelo se han observado nuevos parámetros en términos de competencia, tráfico aéreo, desafíos en materias aeroportuarias y de infraestructura, participación de nuevos actores en el mercado, y un alto impacto en la comercialización de los servicios aéreos. Este complejo contexto sostiene la necesidad de ofrecer instrucción de competencias genéricas y de gestión destinada a los recursos humanos de las organizaciones: empresas, asociaciones de defensa de los derechos del consumidor, asociaciones gremiales, organismos públicos y privados, entre otros, con el objetivo de garantizar las adecuadas políticas públicas regulatorias y de contralor y las mejores prácticas comerciales que se traduzcan en ventajas estratégicas para los diferentes actores.

11. *Capacitación en competencias de gestión en materia ambiental.* Particularmente, luego de la última Asamblea de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), la industria y las autoridades tienen el desafío de capacitarse para el cumplimiento de la normativa vigente.

12. En virtud de todo lo expuesto, la REPÚBLICA ARGENTINA continúa promoviendo el diseño y consolidación de ejes de intervención en materia de capacitación e invita a los Estados Miembros a trabajar de manera coordinada y activa en el marco de mecanismos de cooperación estratégica consolidando los pilares del Proyecto asignado.

Medidas Propuestas:

13. Se solicita a cada uno de los Estados Miembros prestar colaboración para culminar las tareas pendientes.

14. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento y analizar la información presentada.