**JUSTIFICACIÓN TÉCNICA**

Modificación Manual Especifico de Funciones y Competencias Labores

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil

**Dirección de Gestión Humana**

Grupo Administración del Talento Humano

Contenido

[1. Presentación 3](#_Toc189559823)

[2. Manual de funciones actual 4](#_Toc189559824)

[3. Requisitos del empleo 4](#_Toc189559825)

[4. Aspectos relevantes sobre directrices competencia lingüística aeronáutica 5](#_Toc189559826)

[5. Requisitos adicionales al idioma en el marco de la normatividad aeronáutica 7](#_Toc189559827)

[6. Propuesta 8](#_Toc189559828)

[7. Conclusiones o recomendaciones 8](#_Toc189559829)

# Presentación

La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, con el propósito de mejorar la gestión y el desempeño de los funcionarios, y dando continuidad al fortalecimiento institucional y del modelo de operación que se refleja en los Decreto 1294, 1295, 1297 y 1329 en donde el Gobierno nacional sancionó y aprobó la modificación de la estructura orgánica, nomenclatura de empleos, escala salarial y planta de personal de la entidad con el propósito de modernizar y dotar a la Aerocivil con suficientes herramientas para afrontar los adelantos del sector aeronáutico y la innovación del sector transporte en el ámbito nacional, posicionando a esta industria y adaptándola a las reglamentaciones actuales y de modernidad del sector público en Colombia.

En la misma vía, el Decreto 1083 de 2015, específicamente lo dictado en su artículo 2.2.1.4.1., invita a las entidades a realizar acciones como mínimo cada dos años en su planta de empleos y para el caso particular, el literal c indica que es pertinente realizar análisis a los perfiles, así como medición de cargas laborales y a ello hubiera lugar, sin embargo para el caso presente, se identifica una particularidad en una de las fichas de empleos en las cuales se analizará la incidencia de modificación o ajuste de requisitos en el marco de los perfiles requeridos acorde a los parámetros del sistema de nomenclatura aeronáutico.

Que como se indicó en el primer párrafo, el Decreto 1295 de 2021, modificó el sistema de nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos de la Aerocivil, en el cual se determinaron las reglas propias de funcionamiento y administración de los empleos de la unidad. Sin embargo, para el empleo a ajustar en la presente justificación técnica, se establece y rige bajo los parámetros del Decreto 2489 de 2006, el empleo en mención es el de Director Técnico código 0100 grado 20, correspondiente a la Dirección de Investigación de Accidentes.

Entrando en materia, la presente justificación se centrará en los requisitos mínimos adicionales exigidos por los manuales de la Unidad y específicamente al que tiene que ver con el de idioma, el cual, para este empleo, es nivel de inglés C1. Es claro que por parte de la OACI, se establecen unos parámetros de competencia lingüística, aplicable para los empleos del sector y para el personal aeronáutico, el cual está siendo revisado, por las implicaciones de acceso al empleo como requisito mínimo y adicionalmente, que este requisito sea compatible con las competencias OACI.

Por medio del documento 9835 de la OACI, se establecen las bases y requisitos para certificar la **implementación del inglés de la OACI**, así como los procedimientos para las pruebas de Ingles OACI e introduce la escala de calificación de competencia lingüística. A partir de aquí, se crea la asociación internacional de inglés de aviación civil, por sus siglas en inglés -ICAEA- y que en cooperación con la OACI, establecerán las directrices señaladas en el documento 9835.

# Manual de funciones actual

Que por medio de la Resolución 2898 del 15 de diciembre de 2021, “Por el cual se adopta el Manual Especifico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil”, se establece el manual para el empleo de Director Técnico 0100 grado 20 perteneciente a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, sujeto a modificación.

Esta ficha de manual de funciones, internamente se identifica con el No. De ficha 0100-20-008.

# Requisitos del empleo

Los requisitos del empleo de Director Técnico código 0100 grado 20, son los siguientes.

|  |  |
| --- | --- |
| **VII. REQUISITOS DE FORMACIÓN ACADÉMICA Y EXPERIENCIA** | |
| **Estudio** | **Experiencia** |
| Título profesional en el (los) siguiente(s) núcleo(s) básico(s) del conocimiento: Administración o Economía o Derecho y afines o Ingeniería Civil y afines o Ingeniería Administrativa y afines o Ingeniería de Sistemas, Telemática y afines o Ingeniería Mecánica y afines o Ingeniería Industrial y afines o Ingeniería Electrónica, Telecomunicaciones y afines u otras Ingenierías.  Título de postgrado en la modalidad de maestría en áreas relacionadas con las funciones del empleo. | Cincuenta y dos (52) meses de experiencia profesional relacionada. |
| **OTROS** | |
| 1. Tarjeta o Matricula profesional en los casos requeridos por la ley. 2. Nivel de Inglés C1 | |
| **VIII. ALTERNATIVAS** | |
| **Estudio** | **Experiencia** |
| Título profesional en el (los) siguiente(s) núcleo(s) básico(s) del conocimiento: Administración o Economía o Derecho y afines o Ingeniería Civil y afines o Ingeniería Administrativa y afines o Ingeniería de Sistemas, Telemática y afines o Ingeniería Mecánica y afines o Ingeniería Industrial y afines o Ingeniería Electrónica, Telecomunicaciones y afines u otras Ingenierías.  Título de postgrado en la modalidad de maestría en áreas relacionadas con las funciones del empleo. | Sesenta y cuatro (64) meses de experiencia profesional relacionada. |
| **OTROS** | |
| 1. Tarjeta o Matricula profesional en los casos requeridos por la ley. 2. Nivel de Inglés C1 | |

# Aspectos relevantes sobre directrices competencia lingüística aeronáutica

La relevancia de estas directrices radica en la necesidad de garantizar la seguridad operacional en el sector, puesto que una comunicación eficaz y estandarizada en inglés es esencial para la coordinación entre pilotos, controladores y demás actores en situaciones críticas. Asimismo, se contrastarán las especificidades de la enseñanza del inglés aeronáutico con la formación en inglés general, destacando la importancia de contextos y contenidos especializados.

**Objetivo final: Seguridad operacional y competencia lingüística**

La meta primordial de la enseñanza y evaluación del inglés aeronáutico es mejorar la seguridad operacional. En Colombia, donde la geografía y la dispersión de centros urbanos demandan una coordinación precisa en el transporte aéreo, contar con profesionales que manejen un inglés operativo estandarizado se traduce en respuestas rápidas y efectivas ante situaciones de emergencia y en la prevención de incidentes. Las directrices indican que los exámenes y la formación deben permitir la implementación de los requisitos de competencia lingüística establecidos por la OACI, adaptándolos a la realidad local y a las particularidades del entorno aeronáutico colombiano.

**Diferenciación entre el inglés aeronáutico y el inglés general**

Uno de los aspectos más destacados de las directrices es la diferenciación clara entre la enseñanza del inglés aeronáutico y otras modalidades de enseñanza del idioma. Mientras que el inglés no aeronáutico puede ser orientado a ámbitos académicos, de negocios o de comunicación general, el inglés aeronáutico posee características únicas, en las que se enfatiza el carácter oral, la precisión en la comunicación y la relevancia operativa. En Colombia, por ejemplo, los vuelos nacionales e internacionales requieren que los pilotos y controladores manejen un lenguaje que minimice ambigüedades y malinterpretaciones, ya que cualquier error podría tener consecuencias graves para la seguridad.

La formación en inglés aeronáutico debe contemplar no solo aspectos lingüísticos generales, sino también terminología técnica, frases estandarizadas y protocolos comunicativos específicos. Esto contrasta con la enseñanza del inglés general, en la que se abordan temas cotidianos, gramática y vocabulario de uso común, sin la misma rigurosidad en la aplicación a contextos críticos. En el ámbito aeronáutico colombiano, esta especialización es indispensable, pues garantiza que cada interacción, tanto en tierra como en vuelo, se desarrolle con el máximo nivel de claridad y precisión.

**La pertinencia del contenido y la tendencia comunicativa**

Las directrices hacen hincapié en que la pertinencia del contenido, los objetivos y las actividades de enseñanza deben evaluarse a la luz de los requisitos operacionales reales. Esto significa que los materiales didácticos y las metodologías utilizadas deben reflejar situaciones cotidianas en la aviación: desde la comunicación durante el despegue y aterrizaje hasta la coordinación en situaciones de emergencia. En el contexto colombiano, donde el tráfico aéreo se ha incrementado y las condiciones operacionales pueden variar significativamente en función de la geografía y las condiciones climáticas, resulta vital que la formación se centre en escenarios auténticos y desafiantes.

Por ello, la enseñanza moderna del inglés aeronáutico debe ser predominantemente comunicativa, focalizada en el desarrollo de habilidades orales que permitan una interacción efectiva en el entorno operacional. Se plantea la necesidad de trabajar los seis niveles de competencia establecidos por la OACI, lo cual asegura que tanto pilotos experimentados como personal en formación reciban una capacitación adaptada a su nivel y función. Esta progresión también permite que la enseñanza sea un proceso continuo, en el que el aprendizaje no se detiene una vez alcanzada la competencia operativa, sino que se refuerza a través de evaluaciones periódicas y ejercicios de mantenimiento.

**Comparación con el inglés no aeronáutico**

El inglés no aeronáutico, generalmente orientado a usos cotidianos, académicos o comerciales, no requiere la misma precisión ni adherencia a protocolos estrictos que el inglés aeronáutico. En contextos generales, el énfasis se coloca en la comunicación fluida y en el desarrollo de habilidades lingüísticas amplias, sin la necesidad de utilizar un vocabulario técnico o de ajustarse a procedimientos estandarizados. Por el contrario, en la aviación, cada palabra y cada frase pueden tener implicaciones directas en la seguridad de los vuelos.

Esta diferencia fundamental implica que la metodología, el contenido y la evaluación en la enseñanza del inglés aeronáutico deben ser mucho más rigurosos y específicos. Mientras que en una clase de inglés general se pueden trabajar temas culturales, conversaciones informales y estructuras gramaticales variadas, en la formación aeronáutica se enfatiza el uso de la fraseología estandarizada, la claridad y la precisión. Esto se traduce en entrenamientos que simulan situaciones de vuelo reales, en el uso de grabaciones auténticas y en la incorporación de tecnologías que permitan replicar entornos operacionales, elementos que rara vez se encuentran en la enseñanza del inglés no especializado.

**La aplicación en la realidad aeronáutica colombiana**

En Colombia, la implementación de estas directrices adquiere una relevancia especial, dadas las características propias del entorno aeronáutico nacional. La geografía del país, con su diversidad de climas y altitudes, y la distribución de aeropuertos entre grandes centros urbanos y zonas rurales, demanda una comunicación impecable y una adaptación continua a diferentes escenarios. Por ello, las instituciones que ofrecen formación en inglés aeronáutico deben incorporar prácticas pedagógicas que reflejen estas condiciones, asegurando que tanto pilotos como controladores estén preparados para afrontar la realidad operativa del país.

La inversión en programas de enseñanza del inglés aeronáutico en Colombia no es solamente una cuestión académica, sino un componente esencial para la seguridad y eficiencia del sector. La correcta formación en este idioma puede significar la diferencia entre una operación exitosa y la ocurrencia de incidentes que pongan en riesgo vidas humanas y la integridad de las aeronaves. Además, la estandarización del lenguaje y la mejora de las competencias comunicativas contribuyen a una mayor integración en el contexto internacional, facilitando la colaboración y el intercambio de información con profesionales de otras naciones.

# Requisitos adicionales al idioma en el marco de la normatividad aeronáutica

Si bien es cierto, que el campo aeronáutico se especializa de manera muy minuciosa en sus áreas de autoridad y prestación de servicio y esto se evidencia en los MEFCL de los empleos misionales de la entidad, es relevante también poder contar con perfiles y requisitos de los niveles directivos que se ajusten a la realidad, den cuenta del conocimiento y experiencia, además de la cualificación e instrucción necesarias sujetas a la experiencia para dirigir con eficiencia las materias a su cargo, claramente del campo aeronáutico como es el presente caso.

Mencionado lo anterior, se realiza una búsqueda y análisis de factores de cualificación adicionales con los que podría contar el Director Técnico de Investigación de Accidentes, no se contempla un estándar o recomendación general en documentos OACI o de investigación de accidentes, sin embargo, a partir de estos mismos podríamos establecer los siguientes parámetros.

* Licencias y Cursos Requeridos:

1. Licencias:

Aunque no se especifica una licencia particular para el cargo de Jefe de Investigación de Accidentes, es deseable que el candidato posea licencias aeronáuticas pertinentes, como piloto o técnico de mantenimiento, según lo establecido en el **RAC 65 - Licencias para el personal aeronáutico**, diferente de la tripulación de vuelo.

1. Cursos de formación

* Curso de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación: Este curso es fundamental para adquirir las competencias necesarias en la investigación de sucesos aeronáuticos.
* Cursos Avanzados en Factores Humanos y Gestión de la Seguridad Operacional: Estos cursos proporcionan una comprensión más profunda de los elementos que influyen en la seguridad y la prevención de accidentes.
* Formación en el uso de sistemas de notificación y análisis de datos de seguridad operacional, como ECCAIRS/ADREP.

Atendiendo a lo anterior y como recomendación de esta justificación técnica, se propondrá, para el caso específico del empleo de Director Técnico de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, solicitar en el requisito mínimo, la **Licencia de Personal Aeronáutico**, atendiendo a lineamientos y parámetros establecidos para su emisión por la Aerocivil y claramente por el Centro de Estudios Aeronáuticos según sea el caso.

# Propuesta

A partir de la información presentada anteriormente, se propone en primera instancia, ajustar los requisitos de estudio y experiencia, específicamente en los elementos adicionales mínimos al cargo, enfatizando en la competencia lingüística, en la cual se solicitará ingles Nivel 4 OACI, atendiendo a la referencia citada y que aplicaría no solo para este empleo, sino para los demás empleos que actualmente cuenten con el requisito en la Aeronáutica Civil.

# Conclusiones o recomendaciones

Principalmente, es importante y necesario tener en cuenta la necesidad que se hará manifiesta, de realizar la modificación de todos los manuales específicos de funciones y competencias laborales que en su requisito requieren de la competencia lingüística y que no contempla el requisito para inglés nivel 4 OACI, acorde a las justificaciones adelantadas en el presente documento de justificación técnica.

Por último, acorde al nivel, se hace necesario, establecer licenciamiento de personal aeronáutico al empleo en mención, atendiendo al nivel, la experiencia solicitada y la temática y desarrollo de trabajo de esta dirección.