



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

EQUILIBRIO ENTRE SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD: LOS RETOS DE INTEGRAR LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN EN EL PROGRAMA TRAINAIR PLUS

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos)²

RESUMEN

En esta nota de estudio se reconoce el papel fundamental que desempeña la seguridad de la aviación en la protección de los sistemas de transporte aéreo, y se ilustran las dificultades de integrar los centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) en el Programa Trainair Plus (TPP). Los ASTC están diseñados para impartir instrucción especializada y centrada en la seguridad, que contribuye directamente a un ecosistema de aviación más seguro y eficaz. Sin embargo, la integración de la instrucción sobre seguridad de la aviación (AVSEC) en un marco de instrucción más amplio, como el programa Trainair Plus, corre el riesgo de diluir el énfasis en el contenido crítico de seguridad.

La implementación de programas de instrucción sobre seguridad de la aviación debe ser proactiva, no reactiva. Además, el nuevo modelo de integración podría suponer un aumento significativo de los costos de instrucción en todo el sector de la seguridad de la aviación, lo que tendría consecuencias para los Estados, las líneas aéreas, los aeropuertos, los servicios de restauración y las empresas que ofrecen servicios de escala, lo que, a su vez, podría socavar el desarrollo de las competencias y los conocimientos especializados esenciales en estas regiones.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) alentar a la OACI a explorar modelos alternativos que preserven la integridad y la especialización de la instrucción en AVSEC dentro del ecosistema de instrucción más amplio;
 - b) pedir al Consejo que vele por que la integración de la actual red de centros de instrucción en seguridad de la aviación (red ASTC) no suponga una carga para los Estados, en particular para los países en desarrollo;
 - c) solicitar a la OACI que evalúe el impacto operacional y financiero de la integración en los ASTC regionales, prestando especial atención a la sostenibilidad, el acceso equitativo y la viabilidad a largo plazo de los centros de instrucción. En esa evaluación se deberían considerar especialmente las cargas financieras a las que se enfrentan los Estados y las industrias, y la posibilidad de que algunos centros cierren o reduzcan sus servicios, lo que llevaría a una escasez de cursos de instrucción a nivel regional;
- y

¹ Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por AFCAC

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudan, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

d) instar a la OACI a que abogue por consultas inclusivas con todas las partes interesadas para que las reformas propuestas se ajusten a los principios de creación de capacidad, asistencia y a la Iniciativa Ningún País se Queda Atrás. Las consultas deben abordar específicamente las posibles repercusiones financieras para las economías locales y el sector de la seguridad de la aviación en su conjunto.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros; Ningún País se Queda Atrás.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Por determinar
<i>Referencias:</i>	Documentos de la OACI, resolución A41-18 de la Asamblea

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Atendiendo a la resolución A41-18 de la Asamblea, apéndice E, se ordenó a la Secretaría de la OACI que promoviera esfuerzos coordinados, específicos y prioritarios de creación de capacidad en el ámbito de la seguridad de la aviación a nivel mundial. Durante el último trienio la Secretaría ha respondido a este llamamiento mediante el trabajo realizado en coordinación con las oficinas regionales. Los ASTC tienen un papel importante en la impartición de instrucción especializada, que es crítica para la seguridad de la aviación.

1.2 La seguridad de la aviación es esencial para proteger a las personas pasajeras, las tripulaciones, el personal de tierra, el público en general, las aeronaves y las infraestructuras de la aviación. Los ASTC han proporcionado sistemáticamente instrucción específica para hacer frente a las amenazas a la seguridad con el fin de prevenir accidentes e incidentes. Durante el año pasado la Secretaría ha desplegado esfuerzos para transferir la administración de los ASTC de la Dirección de Transporte Aéreo a la sección de instrucción mundial en aviación en el marco del programa Trainair Plus, con el objetivo de mejorar la calidad de la instrucción.

1.3 Sin embargo, existe la preocupación de que la integración de la instrucción sobre AVSEC en el programa Trainair Plus más amplio pueda diluir el énfasis en la seguridad y plantear dificultades financieras significativas. Para muchos Estados, esta integración podría dar lugar a un aumento de los costos de instrucción y limitar la participación de los países con escasos recursos, además de ejercer una presión financiera aún mayor sobre los ASTC. La integración en el marco más amplio del programa Trainair Plus podría socavar el grado de especialización de los cursos y, además, el aumento de las tarifas de instrucción asociado al nuevo sistema podría hacerlo inasequible para muchos Estados y proveedores de instrucción locales, limitando así el acceso a una instrucción de importancia crítica.

1.4 La integración presenta desafíos de sostenibilidad financiera para los ASTC, ya que la estructura de tarifas del programa Trainair Plus impone cargas operacionales significativas. Las altas tasas diarias de las instructoras e instructores y las elevadas tarifas de los cursos podrían limitar el acceso, especialmente en regiones con recursos limitados, lo que podría disminuir la participación. Las consecuencias económicas no solo afectan a los ASTC, sino también a los aeropuertos, las líneas aéreas, las empresas que ofrecen servicios de escala y servicios de restauración ya que también tendrán que hacer frente a costos crecientes para la instrucción de su personal. En última instancia, este aumento de los costos se transmitirá a la cadena de suministro, afectando al ecosistema de la aviación en su conjunto.

1.5 A medida que aumentan los costos de instrucción, estas entidades podrían verse obligadas a asignar más recursos financieros para mantener los niveles necesarios de cumplimiento de la seguridad. La presión financiera adicional en estos sectores podría dar lugar a ineficiencias operacionales y a una capacidad reducida para manejar eficazmente las amenazas de seguridad emergentes. Además, las líneas aéreas y otras partes interesadas pueden trasladar este aumento de los costos al público consumidor mediante una subida del precio de los billetes de avión o de las tarifas de servicio, lo que podría reducir la accesibilidad de los viajes aéreos.

1.6 La tensión financiera causada por la integración podría obligar a los ASTC más pequeños o con menor solvencia económica a cerrar o reducir sus servicios. Muchos de estos centros se han diseñado específicamente para atender las necesidades locales y dar respuesta a las amenazas a la seguridad regional, y su cierre podría limitar gravemente el acceso a la instrucción de los Estados con recursos limitados. Los Estados que han hecho cuantiosas inversiones en el establecimiento y mantenimiento de estos centros perderán, no solo sus inversiones en infraestructura, sino también parte de su capacidad para desarrollar las competencias en seguridad de la aviación de su propia fuerza laboral. La pérdida de estos centros también podría tener un impacto a largo plazo en la economía local, especialmente si estos centros sirven como fuente de empleo y de conocimientos especializados en seguridad en las regiones de que se trate.

2. ANÁLISIS

2.1 Competencia en el mercado e instrucción de calidad

2.1.1 La competencia en el mercado para atraer participantes podría dar prioridad al número de inscripciones en detrimento de la calidad de la instrucción, lo que va en contra del principio de Ningún País se Queda Atrás de la OACI. Podría suceder que muchas regiones no pudieran permitirse una instrucción centralizada en el programa Trainair Plus, lo que afectaría a la eficacia general de la creación de capacidad AVSEC. La introducción de tasas más altas puede agrandar la brecha entre las regiones más ricas y las más pobres, en particular en el caso de las que tienen centros de instrucción menos desarrollados o menos recursos financieros. Este cambio podría resultar en un menor nivel de concienciación y de preparación con respecto a la seguridad de la aviación en regiones críticas.

2.2 Aumento de los costos de instrucción y efecto dominó en la industria

2.2.1 Las partes interesadas de la aviación, entre ellas las líneas aéreas, los aeropuertos, los servicios de restauración y las empresas que ofrecen servicios de escala, tendrán que afrontar mayores costos de instrucción como resultado de la integración en el programa Trainair Plus. Tradicionalmente estos sectores han utilizado a los centros regionales para impartir una instrucción especializada y a un costo razonable. El aumento de las tarifas que conlleva el modelo nuevo hará que tengan mayores gastos de funcionamiento. Esto es particularmente preocupante para los Estados con sectores de aviación más pequeños o en desarrollo, ya que este aumento de las tarifas de instrucción podría limitar drásticamente el número de personas que reciben instrucción esencial en seguridad de la aviación. Además, es probable que las tarifas de instrucción también resulten en una menor participación de las empresas más pequeñas del sector de la aviación, lo que exacerbará las disparidades en el acceso a una instrucción de alta calidad y a preparación en materia de seguridad.

2.3 Escasez de instructoras e instructores y retrasos en la impartición de instrucción

2.3.1 La escasez de instructoras e instructores de AVSEC puede empeorar bajo el marco del programa Trainair Plus, ya que las personas expertas cualificadas quedan absorbidas en un grupo más amplio. La necesidad de cumplir los requisitos tanto de seguridad como de competencia podría restringir la disponibilidad de personal instructor, retrasar la impartición de los cursos o reducir su calidad. El traslado de las instructoras y los instructores cualificados entre centros o su incorporación a sistemas de instrucción centralizados más grandes podría suponer una pérdida de conocimientos especializados a nivel regional, lo que resultaría en una disminución de la capacidad para impartir una instrucción eficaz en seguridad sobre el terreno.

2.4 Cargas administrativas y acceso reducido

2.4.1 La fusión de las operaciones de los Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) y del programa Trainair Plus trae consigo un aumento de los gastos fijos de administración. Los Estados que dependen de la asistencia de la OACI pueden ver reducido el acceso a instrucción esencial en AVSEC, lo que dificulta su capacidad para mantener el grado de preparación necesario en materia de seguridad frente a las amenazas emergentes. Además, es probable que los costos administrativos vinculados

al sistema nuevo hagan que se desvíen los limitados recursos de las actividades básicas de instrucción, lo que pondría aún más a prueba la capacidad financiera de los centros de instrucción. Esto reducirá la eficacia general de la impartición de cursos y disminuirá la capacidad de los Estados para administrar sus programas de seguridad de manera eficaz.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A la luz de todas estas dificultades, es vital que el proceso para atender las preocupaciones relacionadas con la integración sea transparente e inclusivo. Es necesaria una mayor interacción con las partes interesadas de los ASTC y el Grupo Experto AVSEC para determinar si sus preocupaciones se derivan de malentendidos, brechas técnicas o desacuerdos más profundos. Debería emplearse la retroalimentación para revisar la estrategia de integración, en consonancia con la visión de inclusión mundial de la OACI. Sin embargo, es esencial que se comprendan plenamente las consecuencias financieras de ese modelo, en particular el modo como podría dar lugar a una reducción de la disponibilidad de instrucción, aumentar los costos para los Estados y disminuir la capacidad general del ecosistema de seguridad de la aviación. El aumento de las cargas financieras podría tener consecuencias de gran alcance, afectando no solo a la accesibilidad de la instrucción AVSEC, sino también a la capacidad del sector de la aviación en general para responder eficazmente a las amenazas a la seguridad.

— FIN —