



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

PRÁCTICAS QUE PERJUDICAN EL DESARROLLO ORDENADO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

Como se consagra en el preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), uno de los principios fundamentales es el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. La presente nota de estudio tiene como objetivo poner de manifiesto las prácticas que influyen desfavorablemente en la capacidad de los Estados contratantes para desarrollar la aviación civil internacional de manera ordenada.

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

- reconocer que el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional, consagrado en el preámbulo del Convenio de Chicago, requiere salvaguardias adecuadas para la estabilidad y el desarrollo sostenido de los servicios de aviación en todo el mundo;
- tomar nota de que la migración no coordinada y sin períodos normalizados de preaviso del personal de aviación calificado –en particular, pilotos y pilotos, profesionales de la ingeniería aeronáutica, personal técnico aeronáutico y la tripulación de cabina–, influye desfavorablemente en la capacidad de los Estados contratantes de llevar a cabo operaciones de aviación ordenadas y seguras; y
- solicitar al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) que elabore textos de orientación específicos para crear un modelo de código de conducta para los Estados contratantes a fin de que la migración sin previo aviso del personal de aviación calificado se compagine con los intereses legítimos de los Estados de mantener la continuidad operacional y las normas de seguridad operacional de la aviación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota no tiene repercusiones financieras directas para la OACI.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Convenio de Chicago) CAR sección 7, serie X, parte II, número III publicado por la India

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), entre otras cosas, establece: "Por consiguiente, los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada..."

1.2 El mercado de la aviación civil de la India, que había experimentado un crecimiento exponencial antes del inicio de la pandemia de COVID-19, se ha recuperado y ha alcanzado una capacidad nacional que supera los niveles anteriores a la pandemia. Se prevé que el mercado de la aviación nacional de la India siga registrando un crecimiento anual de dos dígitos durante la próxima década, por lo que los transportistas indios han hecho grandes pedidos de aeronaves y tienen planes definitivos para incorporar personal técnico y calificado para satisfacer las crecientes necesidades de las flotas en continua expansión.

1.3 En el contexto de lo anterior, esta nota de estudio tratará de identificar los problemas que enfrenta el sector de la aviación civil en la India y que afectan la capacidad del país para desarrollar eficazmente la aviación civil internacional de manera ordenada, y sugerirá medidas para reducir al mínimo los efectos de esos problemas.

2. ANÁLISIS

2.1 El mercado de la aviación nacional de la India ha experimentado un crecimiento sin precedentes: el tráfico de pasajeros pasó de 61 millones (2013-14) a 166 millones (2024-25) de personas transportadas, con un aumento del 135%. Los pedidos de aeronaves de los transportistas indios superan en su totalidad las 2 000 unidades, y se prevé que el tráfico nacional de pasajeros alcance los 300 millones para 2030.

2.2 Esta rápida expansión de la aviación civil requiere la contratación y retención de personal calificado y con sólidos conocimientos técnicos. Sin embargo, ciertas prácticas de los Estados contratantes influyen negativamente en la capacidad de la India para desarrollar su aviación civil internacional de manera ordenada, lo que contraviene los principios del Convenio de Chicago y la garantía de oportunidades equitativas para el desarrollo que establece el artículo 44.

2.3 Por ejemplo, la capacidad de los transportistas indios para poner en el mercado las aeronaves adicionales que están siendo incorporadas a su flota se ve perjudicada por las prácticas de los transportistas de la competencia, provenientes de otros Estados contratantes, que tienden a contratar personal técnico y calificado de los transportistas indios sin notificación previa a dichos transportistas, reduciendo así la capacidad de la India para desarrollar su sector de la aviación civil de manera ordenada.

2.4 Para ampliar las operaciones, las líneas aéreas indias invierten mucho tiempo y recursos en la contratación de nuevos pilotos y pilotas, profesionales de la ingeniería, personal técnico, personal técnico/mecánico de mantenimiento de aeronaves (AME) y tripulación de cabina y, posteriormente, en el desarrollo profesional de todos ellos, especialmente en la promoción de los nuevos pilotos y pilotas al puesto de pilotas o pilotos al mando. El gobierno indio y las partes interesadas de la aviación han puesto en práctica múltiples iniciativas para fomentar el establecimiento de organizaciones de instrucción de vuelo, creando un eje sólido de instrucción de personal para apoyar el crecimiento de la aviación india. Por ejemplo, la Administración de Aeropuertos de la India (AAI), una empresa del Estado, ha racionalizado los alquileres de terrenos para que las operaciones de las organizaciones de instrucción de vuelo sean más asequibles y ha eliminado el requisito de distribución de ingresos de las organizaciones de instrucción de

vuelo que funcionan en los aeropuertos que son propiedad de la AAI. Del mismo modo, otras partes interesadas, como los gobiernos estatales y los aeropuertos privados, están proporcionando incentivos y tarifas reducidas a las empresas que establezcan organizaciones de instrucción de vuelo en sus respectivas jurisdicciones.

2.5 Sin embargo, las líneas aéreas de otros Estados miembros tienden a contratar pilotas y pilotos, profesionales de la ingeniería, personal técnico y tripulación de cabina con experiencia que trabajan para transportistas indios, impidiendo así que el sector de la aviación civil de la India logre un crecimiento planificado y ordenado. Esta práctica crea un círculo vicioso en el que los transportistas indios se ven obligados a contratar y formar continuamente personal de reemplazo desviando recursos de las actividades de expansión y mejoras operacionales. El impacto es especialmente grave en el caso de puestos especializados como los del personal técnico/mecánico de mantenimiento de aeronaves y de pilotas/os con especialización, ya que la instrucción necesaria para su reemplazo puede tomar meses o incluso años. Esta práctica crea una desventaja competitiva injusta en la que los transportistas indios subsidian, de hecho, los costos de instrucción de las líneas aéreas extranjeras, mientras ellos asumen los costos de interrupción de las operaciones.

2.6 Para los transportistas indios con operaciones nacionales e internacionales, cualquier pérdida de personal técnico y calificado tiende a repercutir primero en su capacidad para atender a los mercados internacionales, dada la escala actual y planificada de sus operaciones internacionales. Estas dificultades que surgen de la migración del personal también crean un efecto en cascada en múltiples áreas operacionales. Las interrupciones de las operaciones, que incluyen frecuentes cancelaciones de vuelos y modificaciones de horarios, contribuyen directamente al aumento de los costos de instrucción y la insuficiencia en la asignación de recursos. Estas dificultades inmediatas crean obstáculos para la expansión planificada de la flota y el desarrollo de rutas, ya que los transportistas deben concentrar los recursos en la estabilización de las operaciones en curso en lugar de buscar iniciativas de crecimiento. La inestabilidad socava aún más la planificación y la inversión en recursos humanos a largo plazo, lo que dificulta que las líneas aéreas puedan crear estrategias sostenibles de planificación de su fuerza laboral en un mercado en rápida evolución, como es el de la India. Además, estas dificultades causan pérdidas económicas que influyen en la capacidad de los transportistas indios para competir en mercados internacionales, lo que podría limitar la capacidad del país de convertirse en uno de los mercados de la aviación de más rápido crecimiento en el mundo y lograr su ambiciosa meta de alcanzar los 300 millones de pasajeros nacionales para 2030. Estas demoras en el despliegue de la capacidad planificada acorde con el número de aeronaves adquiridas también repercuten económicamente en las organizaciones de aviación civil de la India, empañando así el concepto de "igualdad de oportunidades" consagrado en el Convenio de Chicago.

2.7 El gobierno indio ha promulgado recientemente un nuevo requisito en la sección 7, serie X, parte II, edición III de su código aeronáutico, según el cual se exige un período mínimo de preaviso y la emisión de un certificado de conformidad para el personal con rango de primer oficial y comandante, lo que permitirá que las operaciones de la aviación civil en el mercado nacional indio sean ordenadas en lo que respecta al movimiento de pilotas y pilotos entre transportistas indios.

3. CONCLUSIONES

3.1 Con esta nota, la India desea expresar su preocupación ante la reiterada tendencia de los transportistas de algunos Estados contratantes de incorporar en sus filas al personal técnico calificado de los transportistas indios sin ninguna consulta o preaviso, lo que podría causar trastornos en el funcionamiento ordenado de la aviación civil en la India, e insta a que se elabore un código de conducta que regule el movimiento de personal entre los Estados miembros para aliviar el efecto de los problemas

detallados anteriormente en los transportistas indios. Esta salvaguardia ayudaría a los transportistas de todos los Estados miembros a velar por que las operaciones de aviación civil se lleven a cabo de manera ordenada.

- FIN -

