



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación

## SOSTENIBILIDAD DE LA CAPACIDAD DE VIGILANCIA DE LOS ESTADOS

(Nota presentada por Indonesia)

## RESUMEN

El aumento de las actividades de aviación civil en los Estados significa que la frecuencia de las actividades de inspección aumentará también en relación con el nivel de seguridad operacional que debe conseguirse. El aumento de estas actividades conduciría a un incremento del número de inspectores que debe proporcionar el Estado, así como de los costos de la instrucción y la vigilancia. El creciente número de inspectores plantea la cuestión de la falta de recursos y de conocimientos prácticos en la preparación de un presupuesto adecuado con respecto al personal, dado que los inspectores deben contar con competencias conexas y experiencia adecuada. Con respecto a los recursos financieros, los Estados tienen que preparar muy por adelantado los presupuestos de inspección.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a pedir al Consejo y al Secretario General que convoquen un foro regional habilitante adecuado sobre seguridad operacional (RASG o COSCAP) para analizar normas, directrices o mejores prácticas relativas a atraer, retener y financiar inspectores de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación, preparación de un presupuesto de vigilancia de la seguridad operacional para inspectores, número de inspectores y ciertas actividades conexas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No hay consecuencias financieras.
<i>Referencias:</i>	Plan global para la seguridad operacional de la aviación

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo en Indonesia aumentó considerablemente en los últimos años. Con arreglo a datos del Ministerio de transporte, en el período de 2009 a 2012 los movimientos de aeronaves han aumentado en un promedio de 11,34% y el de pasajeros de transporte aéreo lo hizo en un 21,08%, mientras que la producción de horas de vuelo de 2007 a 2012 se ha incrementado en un promedio del 40,62% anual. Este aumento ha hecho necesario mejorar la vigilancia de la seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional (ALOS) general.

1.2 Como se menciona en el documento del Plan global para la seguridad operacional de la aviación, la aplicación uniforme de normas y métodos recomendados de la OACI es un aspecto fundamental del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago) y constituye el fundamento para un sistema de aviación mundial seguro. Los esfuerzos por lograr una mayor normalización deben reconocer, no obstante, que los Estados miembros de la OACI enfrentan diversos problemas de seguridad operacional y que cuentan con recursos humanos, técnicos y financieros dispares para gestionar dicha seguridad.

1.3 El creciente número de aeronaves en Indonesia induce al gobierno a crear más infraestructura de apoyo, como el aumento de la capacidad aeroportuaria y la construcción de instalaciones de navegación aérea adicionales. Además, el gobierno también procura fomentar el desarrollo de recursos humanos (HRD) mediante el mejoramiento de la capacidad educacional y la certificación de nuevas instituciones de instrucción (véase la nota de información conexas de Indonesia en el marco de la Cuestión 38).

1.4 Además, el Gobierno de Indonesia ha establecido Air Nav Indonesia como único proveedor de servicios de navegación aérea para tener mayor concentración, eficacia y seguridad en la gestión del espacio aéreo, donde el aumento del tránsito exige mayores esfuerzos para mantener la seguridad operacional. El gobierno proporciona vigilancia de Air Nav Indonesia para garantizar la seguridad operacional y continúa apoyando el nuevo proveedor en sus actividades operacionales, que se desarrollan sobre la base de recuperación de costos y no tienen fines de lucro.

1.5 Los inspectores de aeronavegabilidad de Indonesia integraban un personal de 168 miembros en 2009, que aumentó actualmente a 201. Los requisitos para inspectores se basan en las necesidades en el campo de operaciones. Normalmente, el número de inspectores se relaciona con el número de aeronaves. Es una tarea de difícil ejecución, especialmente para impartir a los inspectores las competencias específicas. La DGAC de Indonesia tiene la política de contratar un experto con competencias específicas para cubrir la escasez de inspectores. El problema que se enfrenta al aumentar el número de inspectores se relaciona con la frecuencia de las inspecciones y el ámbito financiero que ha de prepararse.

1.6 La correlación entre la seguridad operacional de la aviación y el número de inspectores también es un aspecto importante para lograr el ALOS, sobre el cual cada Estado tiene un enfoque diferente. El enfoque preparado por cada Estado debería asegurar el logro del ALOS dentro del presupuesto existente y de acuerdo a sus propias políticas.

1.7 Un foro regional sobre seguridad operacional, como el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG) o el COSCAP deberían analizar las medidas que han de adoptarse y compartir la experiencia de los Estados en la realización de sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional para poder alcanzar el ALOS.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El aumento del tránsito de aviación civil requiere que el gobierno incremente el número de inspectores para realizar una adecuada vigilancia de la seguridad operacional de la aviación. Es a veces difícil lograr este objetivo, dado que los inspectores deben tener la experiencia y la competencia apropiadas. El ajuste de número de inspectores debería corresponder al aumento de las actividades de aviación civil y no puede necesariamente invertirse en caso de que las actividades disminuyan. Ello obliga a cada gobierno a adoptar ciertas medidas que deben ser inmediatas pero acordes con una política a largo plazo basada en las tendencias de la economía mundial.

2.2 El GASP pide a todos los Estados que hayan implantado capacidades efectivas de vigilancia de la seguridad operacional para el año 2017. Esto exige que todos los Estados miembros cuenten con los recursos y las estructuras jurídicas, normativas y de organización necesarias para cumplir sus obligaciones fundamentales en vigilancia de la seguridad operacional. Ello es necesario para asegurar el otorgamiento y la vigilancia de aprobaciones, autorizaciones y certificación de proveedores de servicios de aviación, así como de licencias al personal, con arreglo a los SARPS pertinentes de la OACI.

2.3 El Estado debería resolver por adelantado las dificultades presupuestarias que hubieren. En este caso, el presupuesto debería incluir salarios, instrucción y programas de inspección. Los salarios para inspectores deberían acercarse idealmente a los de profesionales equivalentes de los explotadores para atraer y retener personal. El Estado tiene varias opciones para asegurar la financiación en la preparación del presupuesto, mediante contribuciones de las actividades de aviación civil como el uso de servicios de navegación aérea o de combustible. La ausencia de una norma, directriz o mejor práctica internacional para atraer, retener y financiar los inspectores de vigilancia de seguridad operacional de la aviación puede provocar dificultades de implantación en algunos Estados miembros y conducir a la aplicación de enfoques diferentes.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Aunque cada Estado debería elaborar sus propias capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y ejecutar programas estatales de seguridad operacional con carácter individual, es un hecho que los Estados requieren considerables esfuerzos para satisfacer el nivel aceptable de seguridad operacional (ALOS) convenido. El GASP contiene recomendaciones relativas al objetivo mundial y proporciona una estrategia para la implantación de estas iniciativas de seguridad operacional. No obstante, a efectos de contar con orientación para la implantación de políticas y financiación de inspectores de vigilancia de la seguridad operacional y con fuentes financieras que permitan una financiación adecuada, sería útil analizar estos aspectos en un foro sobre seguridad operacional como el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG) o el COSCAP.