



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional

2.3 Estrategia Unificada para resolver Deficiencias relacionadas con Seguridad Operacional.

**PROCEDIMIENTO RELATIVO A LA TRANSPARENCIA
Y LA DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota se presenta un procedimiento actualizado relativo a la transparencia y la divulgación de la información sobre un Estado que tenga deficiencias significativas en materia del cumplimiento de los SARPS relativos a la seguridad operacional, incluido el incumplimiento de sus obligaciones de vigilancia al respecto. En la Resolución A35-7, cláusula dispositiva 5, se pide un procedimiento para informar a todos los Estados contratantes, en el marco del Artículo 54 j) del Convenio. La propuesta se presenta en el contexto de los resultados del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y forma parte de la estrategia unificada para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. Se examinan aquí las fuentes y los análisis de datos que se utilizarán para determinar las situaciones respecto a las cuales habrán de tomarse medidas en el marco de la estrategia unificada. Figuran salvaguardias para asegurarse de que el procedimiento se aplicará de conformidad con los principios establecidos y se utilizará exclusivamente para objetivos relacionados con la seguridad operacional a fin de garantizar que no existe ninguna discriminación entre los Estados y para no perjudicar a los Estados que carezcan de los recursos necesarios para una vigilancia apropiada de la seguridad operacional. En el párrafo 6 figura la decisión de la Reunión.

Referencias

- *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos* (Doc 8585)
- *Reglamento interno del Consejo* (Doc 7559)
- *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300)
- *Resoluciones vigentes de la Asamblea* (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 25 de mayo de 2005, el Consejo examinó un informe de la Comisión de Aeronavegación sobre un procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información sobre deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. A la luz de los comentarios formulados durante el debate, y durante la presentación de la nota por el Presidente de la Comisión de Aeronavegación y el Director de navegación aérea, el Consejo pidió al Secretario General que presentara una nota de estudio al respecto para que el Consejo la examinara durante el 175 período de sesiones junto con el informe de la Comisión.

1.2 El USOAP y la estrategia unificada para corregir deficiencias relacionadas con la seguridad operacional tienen un objetivo común, a saber, promover la seguridad operacional de la aviación mediante una vigilancia adecuada por parte de los Estados. La estrategia unificada se ha establecido para resolver los problemas de seguridad operacional determinados mediante el USOAP. En el marco de dicha estrategia, la OACI tomará todas las medidas posibles para facilitar la solución de las deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional y fomentar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la seguridad operacional. Se prevén diversas situaciones respecto a las cuales habrán de tomarse medidas en el marco de la estrategia unificada a la luz de un análisis de los datos pertinentes.

1.3 Si persisten deficiencias significativas en el cumplimiento en un Estado y se han agotado todos los demás medios para resolver los problemas de seguridad operacional, el asunto se presentaría a la atención del Consejo, que podría formular una recomendación o tomar una decisión al respecto, según corresponda. Si un Estado no cumple dicha recomendación o decisión, se informará a todos los Estados contratantes de conformidad con el Artículo 54 j) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300); se ilustra aquí el correspondiente procedimiento. (Apéndice B). En la presente nota se aclara y actualiza el procedimiento para informar a los Estados, elaborado por la Comisión de conformidad con la cláusula dispositiva 5 de la Resolución A35-7 de la Asamblea; (Apéndice C), se describen los principios que deben acatarse y los indicadores de riesgo en materia de seguridad operacional (Apéndice D).

2. RESULTADOS DEL USOAP

2.1 Según la información del Consejo, han sido objeto de auditoría un total de 181 de los 188 Estados contratantes durante el primer ciclo de auditorías en el marco del USOAP, mientras que se visitó a 162 Estados para seguimiento de la auditoría. Globalmente, se ha logrado un adelanto significativo en la aplicación de los planes de medidas correctivas de los Estados para mejorar sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. No obstante, varios Estados siguen experimentando dificultades al respecto, principalmente por falta de recursos. Persiste la inquietud sobre la vigilancia de la seguridad operacional en la mayoría de los 19 Estados que no han sido visitados para seguimiento de la auditoría, pero que tenían inicialmente deficiencias de aplicación superiores, en promedio, en un 50% respecto a los 162 Estados que han recibido misiones de seguimiento. La falta de información fidedigna sobre la vigilancia de la seguridad operacional en los siete Estados que no han sido auditados por la OACI, principalmente por motivos de seguridad, causa aún mayor preocupación.

2.2 De conformidad con los principios de transparencia y divulgación de la información en la Resolución A35-6 de la Asamblea, los informes de auditoría del USOAP seguirán proporcionando información suficiente para que los Estados contratantes tomen decisiones fundadas respecto a la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados auditados y se proporcionará a todos los Estados contratantes acceso a toda la información pertinente derivada de la base de datos de constataciones y diferencias detectadas en las auditorías (AFDD), a través del sitio Web seguro de la OACI.

2.3 El objetivo principal de poner los resultados de las auditorías del USOAP al alcance de todos los Estados consiste en que concentren su función en vigilar todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio. En vista de las deficiencias observadas en la vigilancia de la seguridad operacional en varios Estados, así como la información crítica disponible sobre seguridad operacional, existe la necesidad de que todos los Estados adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional. El 35º período de sesiones de la Asamblea recordó dicha necesidad a los Estados (cláusula dispositiva 4 de la Resolución A35-7).

3. FUENTES Y ANÁLISIS DE DATOS

3.1 La eficacia de la estrategia unificada y, particularmente, el suministro de asistencia a los Estados, depende de la disponibilidad de información fidedigna, así como de la capacidad de determinar las posibles fuentes de riesgos para la seguridad operacional de la aviación. A este respecto, el USOAP constituye la fuente principal de información relativa a las deficiencias existentes en materia de cumplimiento de los SARPS relativos a la seguridad operacional. La AFDD se ha elaborado, entre otras cosas, para tomar nota de la falta de aplicación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional. Además, a partir de la información compilada en el marco del USOAP, puede determinarse el número de Estados que tienen problemas de aplicación, según lo revelen las auditorías (información cuantitativa). Los estrictos procedimientos aplicados en el USOAP deberían inspirar confianza en la validez de los datos obtenidos.

3.2 Desgraciadamente, no es suficiente basarse exclusivamente en los datos del USOAP y debe considerarse la posibilidad de utilizar fuentes adicionales. Primero, debería reconocerse que los datos obtenidos durante el primer ciclo de auditorías no está ni completo ni al día, puesto que algunos Estados no han sido objeto de ninguna auditoría, las auditorías son algo anticuadas y representan “instantáneas” de la situación de la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados únicamente en el momento en que se realizó la auditoría y, por último, la actualización o validación no es siempre posible mediante las auditorías del USOAP. No sería prudente aplazar las medidas relativas a la asistencia a los Estados hasta que se cuente con los resultados de una nueva auditoría llevada a cabo en el marco del enfoque sistémico global. En efecto, los Estados que no han sido auditados o en los cuales no se ha realizado una misión de seguimiento, probablemente necesitarán asistencia; el hecho de que un Estado no participe en el USOAP no debería ser una causa para que la OACI cierre los ojos ante la situación en dicho Estado.

3.3 Sean cuales fueren las fuentes de los datos utilizados en los análisis, cabe actualizar y validar los datos, de ser posible de común acuerdo con el Estado interesado, antes de planificar las medidas en el marco de la estrategia unificada. Según las circunstancias, esto puede lograrse mediante una auditoría especial, una misión de seguimiento de auditoría, una visita por el personal de una oficina regional o por correspondencia, con el apoyo, de ser necesario, de información actualizada procedente de otras fuentes fidedignas.

3.4 Teniendo presente que las responsabilidades de los Estados respecto a la vigilancia de la seguridad operacional en lo que atañe al otorgamiento de licencias al personal, la aeronavegabilidad y las operaciones de aeronaves están claramente especificadas para el Estado de matrícula y el Estado del explotador, incumbe a la OACI concentrarse en la información relativa a la matrícula de aeronaves y los certificados de explotador de servicios aéreos (AOC). De conformidad con el Artículo 21 del Convenio, cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, la información relativa a los AOC ya existe en la OACI, dado que los Estados, en nombre de los explotadores de aeronaves dentro de su jurisdicción, obtienen de la OACI designadores de tres letras y designadores radiotelefónicos que se publican en Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (Doc 8585).

3.5 Con objeto de evaluar los datos relacionados con las responsabilidades y obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado, puede también utilizarse la información que figura en los informes de investigación de accidentes notificados oficialmente a la OACI por los Estados. Además, la Asamblea (cláusula dispositiva 7 de la Resolución A35-7) pidió al Secretario General que siguiera fomentado la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación, más concretamente la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL). Se reconoce que se necesita suma precaución para validar la veracidad y pertinencia de la información sobre seguridad operacional obtenida de fuentes externas, en particular inspecciones o auditorías llevadas a cabo por otros Estados y organizaciones, debido a posibles motivos inherentes no técnicos. En vista de una posible parcialidad en la información obtenida de fuentes ajenas al USOAP, la Secretaría tomará medidas especiales para validar la información y no basará ninguna propuesta al Consejo en información que no pueda corroborarse y validarse.

4. **SITUACIONES RESPECTO A LAS CUALES HABRÁN DE TOMARSE MEDIDAS EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA UNIFICADA**

4.1 El nivel de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado puede causar inquietud debido a resultados de auditoría constantemente deficientes, según lo determinado mediante el USOAP, o cuando no haya sido posible finalizar con éxito el procedimiento de auditoría USOAP. A medida que se amplía el alcance de este programa para abarcar todos los Anexos relacionados con la seguridad operacional, es razonable prever que algunos Estados causen inquietud respecto a su capacidad de corregir las deficiencias en materia de navegación aérea. Es importante comprender la manera en que los diversos mecanismos y actores responderían a las situaciones más probables que podrían presentarse actualmente y en el futuro. En el **Apéndice A** se presentan, únicamente a título ilustrativo, dichas situaciones respecto a los cuales habrán de tomarse medidas en el marco de la estrategia unificada. En el **Apéndice B** figura un diagrama que representa la preparación por la Secretaría, las deliberaciones confidenciales del Consejo y la divulgación de la información a los Estados.

4.2 La aplicación del procedimiento podría asistir a las administraciones de aviación civil en las zonas de conflictos civiles donde las actividades ilegales de los explotadores no puedan controlarse efectivamente. La información a todos los Estados contratantes acerca de tales situaciones podría evitar que se amplíen, se exporten a otros Estados y se desplacen dichas actividades, y contribuiría a proteger las operaciones de transporte de pasajeros.

5. **PROCEDIMIENTO RELATIVO A LA TRANSPARENCIA Y LA DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

5.1 El procedimiento propuesto constituye un instrumento para determinar los Estados que tengan deficiencias significativas en materia de cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional y que no cumplan sus obligaciones internacionales en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Dicho procedimiento, en el que se insta el cumplimiento apropiado, tiene por objeto servir como último recurso. Sólo deben tratarse los problemas sistémicos y no los casos ocasionales de incumplimiento de determinados SARPS. Si persisten las condiciones peligrosas, p. ej., condiciones que sean ajenas a la voluntad de un Estado y cuando las autoridades responsables no puedan resolverlas, aun con asistencia externa, se prevé en dicho procedimiento que se informe a todos los Estados contratantes, de conformidad con los principios de transparencia y divulgación de la información.

5.2 El procedimiento no debería tener carácter discriminatorio y no tiene por objeto perjudicar a los Estados que carezcan de recursos para una vigilancia adecuada de la seguridad operacional. El procedimiento podría ayudar a resolver las condiciones peligrosas causadas por los Estados y explotadores que descuidan los SARPS relativos a la seguridad operacional. En ninguna circunstancia debería aplicarse el procedimiento para lograr beneficios políticos u económicos; en el procedimiento y los principios e indicadores de riesgo para la seguridad operacional conexos existen salvaguardias apropiadas.

5.3 En el **Apéndice C** figura el procedimiento propuesto relativo a la transparencia y la divulgación de la información y en el **Apéndice D**, los principios e indicadores de riesgo para la seguridad operacional conexos.

6. **ACCIÓN POR LA REUNIÓN**

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de las situaciones respecto a las cuales habrán de tomarse medidas en el marco de la estrategia unificada (Apéndice A) y del diagrama conexo (Apéndice B);
- b) notar el procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información (Apéndice C) y los principios e indicadores de riesgo para la seguridad operacional conexos (Apéndice D); y
- c) tomar nota que el diagrama en el Apéndice B está siendo cambiado de acuerdo con el párrafo 2.4 del Apéndice C..

APÉNDICE A

SITUACIONES RESPECTO A LAS CUALES HABRÁN DE TOMARSE MEDIDAS EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA UNIFICADA

1. SITUACIÓN 1

1.1 En la primera situación, un Estado participa plenamente en el procedimiento USOAP y obtiene de manera constante resultados deficientes. El Estado cuenta con limitados recursos que puedan dedicarse a la vigilancia de la seguridad operacional. Puede carecer aun de un marco de reglamentación básico y contar con pocos o ningún personal calificado para participar en la certificación y vigilancia de los explotadores. Al examinar su nivel de actividad aeronáutica, resulta claro que dicho nivel es relativamente bajo, siendo dicha actividad esencial para mantener su economía. Esto indica un equilibrio voluntario entre la capacidad de vigilancia y la actividad aeronáutica esencial.

1.2 Se ofrecerá asistencia a este Estado en el marco de la estrategia unificada. Será objeto de apoyo de la Sede de la OACI, de sus oficinas regionales y de la Dirección de cooperación técnica. La OACI señalará las necesidades de este Estado a la atención de donantes y entidades financieras. Trabajarán también con dicho Estado para formar asociaciones regionales y subregionales apropiadas para apoyar la vigilancia de la seguridad operacional. Todas las partes tendrán el objetivo de aumentar rápidamente las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de dicho Estado de manera que pueda beneficiarse del desarrollo seguro y ordenado de su sector aeronáutico. El propio Estado se ocupa de la gestión del riesgo para la seguridad operacional; los mecanismos de transparencia en virtud de la Resolución A35-7 de la Asamblea proporcionarán a los demás Estados la información necesaria para vigilar las operaciones extranjeras y se están tomando todas las medidas posibles para resolver los problemas. El Estado en cuestión no sería objeto de consideraciones especiales por parte del Consejo en lo que atañe al procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información en el marco del Artículo 54 j).

2. SITUACIÓN 2

2.1 En la segunda situación, un Estado podría tener dificultades en la gestión de la seguridad operacional y la eficacia de sus instalaciones de navegación aérea. Las deficiencias concretas en materia de navegación aérea se observarán normalmente mediante el procedimiento regional de planificación ya establecido. Al realizarse la auditoría USOAP, probablemente se formularán conclusiones y recomendaciones relativas a la capacidad del Estado para administrar los aspectos relativos a la seguridad operacional de la navegación aérea. Esta situación no ha sido un problema hasta la fecha, pero puede preverse que se presente con mayor frecuencia a medida que se realiza un mayor número de auditorías en el marco del enfoque sistémico global para el programa USOAP cuando se amplíe a todos los Anexos relacionados con la seguridad operacional.

2.2 Como en la primera situación, el Estado recibirá asistencia apropiada en el marco de la estrategia unificada para corregir sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Incumbirá al Estado y a los mecanismos regionales de planificación apoyar la solución de las deficiencias concretas en materia de navegación aérea. El Programa de cooperación técnica proporcionará asistencia a los Estados para resolver dichos problemas de infraestructura, como lo hace actualmente. El Estado en cuestión no será objeto de

consideraciones especiales por parte del Consejo en lo que atañe al procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información en el marco del Artículo 54 j). En este caso, los riesgos para la seguridad operacional son objeto de una gestión mediante cooperación entre los procedimientos regionales de planificación; se garantiza la transparencia necesaria respecto a la situación de las deficiencias en materia de navegación aérea; y dichas deficiencias se están resolviendo mediante los mecanismos más apropiados.

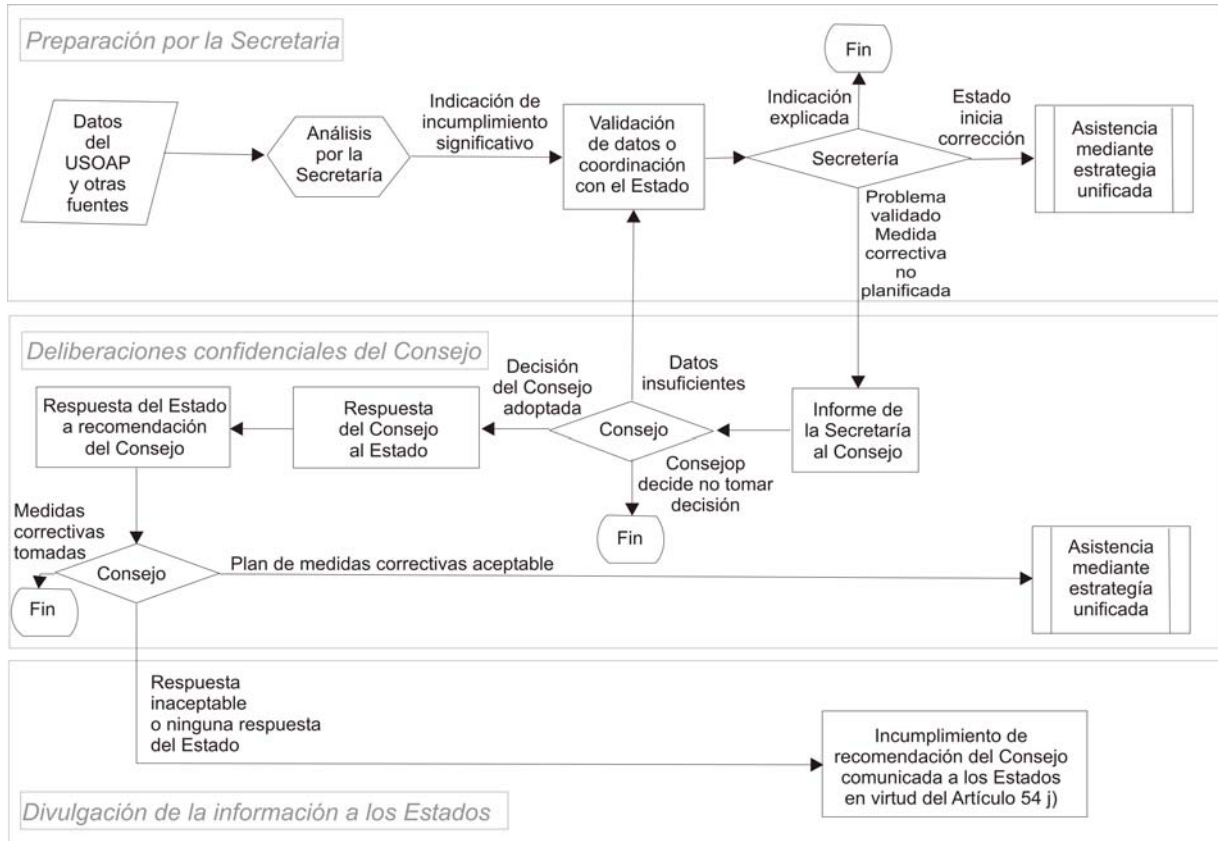
3. SITUACIÓN 3

3.1 La tercera y última situación es la más difícil. Un Estado indica deficiencias graves y persistentes en materia de vigilancia de la seguridad operacional, al igual que el Estado descrito en la primera situación. Sin embargo, a diferencia de este último, el Estado en cuestión tal vez no haya participado plenamente, o de ninguna manera, en el procedimiento de auditorías del USOAP. Tal vez sean insuficientes los datos sobre su capacidad limitada para vigilar la seguridad operacional. Además, los datos indican que sus actividades aeronáuticas parecen improbables, dado lo que se conoce acerca de su capacidad para vigilar la seguridad operacional. Por ejemplo, puede haber solicitado a la OACI un número excesivo de designadores de tres letras y designadores radiotelefónicos para apoyar a los explotadores de líneas aéreas para los cuales ha emitido un AOC. Puede haber matriculado un número excesivo de grandes aeronaves de transporte, lo que sería muy superior a su capacidad para vigilar la seguridad operacional. Los datos relativos a dichas aeronaves y sus explotadores indican que efectúan operaciones exclusivamente en países y regiones lejanos que pueden estar situados a miles de kilómetros del Estado, sin que éste haya concertado arreglos apropiados, tales como la transferencia de ciertas funciones y obligaciones de conformidad con el Artículo 83 bis del Convenio, de modo que le es prácticamente imposible vigilar efectivamente la seguridad operacional. El Estado en cuestión puede anunciar abiertamente servicios de matrícula mediante el pago de derechos y en los informes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas algunas de sus operaciones pueden hasta vincularse con actividades ilegales.

3.2 En este caso, la primera medida consistiría en obtener información más precisa sobre la capacidad de dicho Estado para vigilar la seguridad operacional y sus actividades aeronáuticas. Se tomarían todas las medidas necesarias para llevar esto a cabo mediante colaboración con el Estado interesado. Puede recomendarse una misión USOAP especial y la OACI puede optar por solicitar a dicho Estado que proporcione información actual válida sobre matrícula y propiedad de aeronaves, con referencia al Artículo 21 del Convenio. Es posible que el Estado no esté en condiciones hacer frente a dichas medidas de validación o que fuerzas externas puedan impedir su participación. A medida que se compila la información, el Estado en cuestión recibiría consideración prioritaria para recibir asistencia en el marco de la estrategia unificada. El objetivo de todas las partes interesadas consistiría en establecer mecanismos de apoyo y asociaciones regionales que podrían resolver los problemas del mencionado Estado. Si éste no está dispuesto a participar en dichas actividades, o no está en condiciones de hacerlo, dicho caso se presentaría al Consejo de la OACI para consideración especial y posibles futuras decisiones en relación con el procedimiento relativo a la transparencia y la divulgación de la información en el marco del Artículo 54 j). Esto sería necesario porque el riesgo para la seguridad operacional que plantean los explotadores de dicho Estado no está bajo control, los mecanismos relativos a la transparencia en virtud de la Resolución A35-7 de la Asamblea no son eficaces y no se logra ningún progreso para resolver el problema.

APÉNDICE B

DIAGRAMA



APÉNDICE C

PROYECTO PROCEDIMIENTO PARA INFORMAR A TODOS LOS ESTADOS CONTRATANTES EN CASO DE QUE UN ESTADO TENGA DEFICIENCIAS SIGNIFICATIVAS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS SARPS RELATIVOS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL, INCLUIDO EL INCUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Secretaría vigila de manera permanente la información obtenida del USOAP y demás información sobre seguridad operacional a fin de fomentar la asistencia a los Estados en el marco de la estrategia unificada, de manera individual o colectiva, para fortalecer su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, cuando corresponda.

1.2 Si, de conformidad con los principios e indicadores de riesgo para la seguridad operacional que se adjuntan, en el análisis por la Secretaría de los datos debidamente validados se observan deficiencias significativas en el cumplimiento de los SARPS relativos a la seguridad operacional y que se ha alcanzado un nivel de riesgo para la seguridad operacional que justifique medidas urgentes, la Secretaría desplegaría todos los esfuerzos necesarios para analizar el problema con el Estado interesado a fin de obtener una explicación, iniciar medidas correctivas por parte del Estado o iniciar una asistencia mediante la estrategia unificada para adoptar medidas correctivas.

1.3 Si se confirma el riesgo para la seguridad operacional y la consulta con el Estado interesado indica que no prevé tomar medidas correctivas o que éstas no resolverían el mencionado riesgo, aún con la asistencia de la Estrategia Unificada, la Secretaría informaría al Consejo de conformidad con el procedimiento que se indica a continuación.

1.4 El procedimiento es un instrumento que permite determinar los Estados que tengan deficiencias significativas en el cumplimiento de los SARPS de la OACI relativos a la seguridad operacional y que no cumplan sus obligaciones internacionales en materia de vigilancia de la seguridad operacional. El procedimiento, en el que se insta un cumplimiento apropiado, tiene por objeto servir como último recurso. Si persisten las condiciones peligrosas, p. ej., condiciones que las autoridades responsables no puedan resolver, aun con asistencia externa, se prevé en el procedimiento que se informe a todos los Estados contratantes, de conformidad con los principios de transparencia y divulgación de la información.

2. PROCEDIMIENTO

2.1 Las propuestas de la Secretaría para que el Consejo tome decisiones se documentan en notas de estudio de distribución limitada y se analizan en sesiones del Consejo a puerta cerrada. Se informará en consecuencia a los Estados interesados y, de conformidad con el Artículo 53 del Convenio y el Artículo 32 del *Reglamento interno del Consejo* (Doc 7559), se les invitará a participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo.

2.2 El Consejo tiene diversas opciones a su alcance. Podría no estar convencido de que los datos son adecuados y encargar que se emprendan nuevas medidas de validación o coordinación con el Estado interesado. Podría también decidir que no se necesitan otras decisiones. Si considera que es necesario tomar una decisión respecto a las deficiencias significativas de un Estado en el cumplimiento de los SARPS relativos a la seguridad operacional, inclusive cuando un Estado no cumpla sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional, el Consejo podría formular una recomendación o adoptar una decisión, según corresponda. Se podrían contemplar las siguientes recomendaciones o decisiones:

- Que el Estado explique su actuación dentro de determinado plazo.
- Que el Estado rectifique los problemas observados en materia de (vigilancia de la) seguridad operacional dentro de determinado plazo.
- Que el Consejo decida que determinada actividad es claramente incompatible con las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado y lo inste a prohibir o suspender inmediatamente esta actividad y a tomar medidas correctivas apropiadas en determinado plazo.

2.3 Al recibir la respuesta del Estado, o si no se recibe una respuesta dentro del plazo especificado, el Consejo considerará en sesión a puerta cerrada si el Estado ha cumplido o no sus recomendaciones o decisiones. El Estado en cuestión podría participar en la mencionada sesión. El Secretario General informará a todos los Estados contratantes en nombre del Consejo, en virtud del Artículo 54 j) del Convenio, que el Estado en cuestión no ha cumplido dichas recomendaciones o decisiones.

2.4 Si ulteriormente un Estado presentara información al Consejo indicando que tomó medidas apropiadas y el Consejo reconoce que el Estado ha cumplido sus recomendaciones o decisiones, se informará inmediatamente a los Estados. Podría ser necesario que la OACI valide que en efecto se han tomado medidas apropiadas.

APÉNDICE D

PROYECTO PRINCIPIOS E INDICADORES DE RIESGO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

1. PRINCIPIOS

1.1 Los principios siguientes se seguirán al aplicar el procedimiento.

Equidad Sólo se utilizarán datos fidedignos, validados o corroborados respecto a los cuales se tenga un elevado nivel de confianza. Se invitará al Estado interesado a participar en el procedimiento.

Transparencia El método de validación o corroboración de los datos, así como su fuente y aplicación en el procedimiento serán transparentes.

No discriminación El procedimiento se utilizará únicamente para fines relacionados con la seguridad operacional, para asegurarse de que no exista discriminación entre los Estados y para no perjudicar a los Estados que carezcan de recursos para una vigilancia apropiada de la seguridad operacional. La falta de recursos por si misma, no provocará la aplicación del procedimiento.

Oportunidad El procedimiento debería iniciarse y llevarse a cabo de manera oportuna. Debería informarse a todos los Estados sin demora acerca de la decisión del Consejo, cuando éste haya formulado recomendaciones o adoptado decisiones, así como las medidas apropiadas llevadas a cabo por el Estado interesado.

2. INDICADORES DE RIESGO PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 Deberían tenerse en cuenta los siguientes indicadores de riesgo para la seguridad operacional para determinar que se ha alcanzado un nivel de riesgo que justifica una decisión del Consejo:

- 1) No participar en el procedimiento de auditoría USOAP.
- 2) No llenar el cuestionario sobre actividades aeronáuticas y las listas de verificación de cumplimiento.
- 3) No participar en una auditoría sobre el terreno en el marco del USOAP.
- 4) No presentar un plan de medidas correctivas aceptable.
- 5) No corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional observadas en la auditoría del USOAP.
- 6) Nivel de actividad incompatible con la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.¹
- 7) Naturaleza de la actividad incompatible con la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.^{1,2}
- 8) Datos sobre accidentes e incidentes de aviación relacionados con las responsabilidades y obligaciones del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

1 Es importante tomar nota de que, si un Estado tiene capacidad insuficiente para vigilar la seguridad operacional, este solo hecho no daría inicio a la aplicación del procedimiento. Para muchos de estos Estados, el mejor método para aumentar dicha capacidad consiste en la cooperación y la asistencia.

2 Los tipos siguientes de actividades indicarían que el nivel o la naturaleza de la actividad aeronáutica de un Estado no es compatible con su capacidad para vigilar la seguridad operacional:

- Un Estado, que no cuenta con capacidad suficiente para vigilar la seguridad operacional de sus operaciones de manera adecuada, emite un gran número de AOC a explotadores de aeronaves que realizan operaciones principalmente en países lejanos o con un número significativo de aeronaves matriculadas en un Estado que efectúan operaciones en diferentes partes del mundo.
- Un Estado emite AOC o certificados de aeronavegabilidad mediante el pago de derechos, sin ninguna vigilancia de la seguridad operacional.
- Un Estado emite certificados de aeronavegabilidad para aeronaves que luego son arrendadas por explotadores extranjeros, sin haberse concertado con el Estado (o Estados) del explotador, cuando corresponda, un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis* del Convenio para la transferencia de ciertas funciones de vigilancia, de modo que sea difícil vigilar de manera adecuada la seguridad operacional en cuanto al mantenimiento de las aeronaves y el mantenimiento de la aeronavegabilidad. (este texto está siendo ampliado para cubrir los casos donde virtualmente todas las operaciones de una aeronave son llevadas a cabo in un país que está a cierta distancia del Estado de Registro.
- Existen discrepancias significativas entre la información proporcionada por el Estado en el procedimiento USOAP y la información validada obtenida de otras fuentes respecto a los AOC y los certificados de aeronavegabilidad otorgados.
- Se efectúan cambios frecuentes del Estado de matrícula de una misma aeronave, limitándose así la capacidad de los Estados interesados para vigilar la seguridad operacional.