



# CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### Cuestión 1: La situación actual de la seguridad aeronáutica

#### 1. CONCLUSIONES

##### 1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

###### a) *Seguridad operacional de la aviación*

Aunque el transporte aéreo es un modo muy seguro de transporte, es necesario lograr una mayor reducción en el número de accidentes y, específicamente, de accidentes mortales, a fin de mantener la confianza del público en la seguridad operacional del sistema de transporte aéreo mundial.

###### b) *Vigilancia de la seguridad operacional*

1) El primer ciclo del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha demostrado que la mayoría de los Estados contratantes de la OACI han avanzado en el mejoramiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, varios Estados aún no cuentan con la capacidad para cumplir en forma apropiada con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y no se tiene la certeza de que algunos de ellos lleguen un día a tener los recursos humanos y financieros y el grado de actividad necesario que les permita mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional independiente. Por lo tanto, es necesario promover enfoques, tales como el de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, que permitan a los Estados compartir los recursos necesarios para cumplir con sus obligaciones individuales de vigilancia de la seguridad operacional; y

2) el hecho de que un reducido número de Estados aún no haya presentado su plan de acción o la información sobre la situación en la que se encuentra la ejecución de sus planes de acción constituye una fuente de preocupación. Estos Estados deberían cooperar plenamente con la OACI y tomar las medidas necesarias.

###### c) *Iniciativas de los Estados y del sector aeronáutico*

1) Resulta alentador ver que los Estados y el sector aeronáutico han emprendido varias iniciativas para mejorar la seguridad operacional de la aviación. La conferencia tomó nota con interés de las iniciativas presentadas, tales como los

diferentes grupos regionales de seguridad operacional (CAST, PAAST, JSSI, ASET, NARAST, SARAST y SEARAST), y de las diferentes actividades del sector aeronáutico, tales como el programa IOSA de la IATA, la norma IS-BAO del IBAC, así como del programa desarrollado por la República de Corea para ayudar a supervisar el cumplimiento de los SARPS. La conferencia también tomó nota de que los datos de seguridad operacional recopilados por medio de dichas iniciativas pueden resultar de mucha utilidad para los Estados al preparar o realizar sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional o al desarrollar actividades relacionadas con dicha seguridad;

- 2) si bien las iniciativas de los Estados o del sector aeronáutico para mejorar la seguridad operacional de la aviación son útiles y eficaces, no siempre es posible lograr su pleno potencial debido a la ausencia de un orden de prioridades, a la duplicación de esfuerzos y a deficiencias en la comunicación. Existe un riesgo de que las lecciones que se han aprendido y las soluciones encontradas en diferentes lugares, las cuales entrañan conocimiento, procedimientos y técnicas, no puedan compartirse de modo que brinden beneficios para todos. En ese contexto, la conferencia recibe con agrado la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial que elaboró el sector aeronáutico a solicitud de la OACI, la cual proporcionará la base para que la Organización prepare un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional;
- 3) en los casos en los que iniciativas ulteriores den como resultado reglamentos adicionales, los reglamentos que se propongan deberían someterse a una evaluación de riesgos y a un análisis de costo-beneficios para determinar su plena validez;
- 4) la OACI debería analizar las recomendaciones de los diferentes grupos regionales de seguridad operacional y evaluar si algunos aspectos podrían incorporarse en los SARPS y textos de orientación de la OACI; y
- 5) la conferencia también reconoció el papel central que desempeña la OACI en garantizar la coordinación necesaria de los esfuerzos en todo el espectro de participación de los Estados y el sector aeronáutico.

## 2. RECOMENDACIONES

### 2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

#### a) *Seguridad operacional de la aviación*

El mejoramiento ulterior de la seguridad operacional de la aviación y la reducción del número de accidentes, y de accidentes y casos mortales, deberían seguir siendo uno de los objetivos de alta prioridad de la OACI, que requerirán un enfoque completo y proactivo, coordinado entre la OACI, los Estados, el sector aeronáutico y los proveedores de servicios.

#### b) *Vigilancia de la seguridad operacional*

Una adecuada vigilancia de la seguridad operacional por parte de los Estados es uno de los principios básicos de la seguridad operacional de la aviación. En vista de las continuas dificultades que enfrentan varios Estados y de la consiguiente necesidad de

asistencia, la OACI, los Estados, el sector aeronáutico y las organizaciones donantes deberían dirigir sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

c) *Iniciativas de los Estados y del sector aeronáutico*

La OACI, en colaboración con todos los Estados y otros interesados, debería seguir desarrollando un enfoque integrado para las iniciativas de seguridad operacional, basado en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que proporcione un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional.

**Cuestión 2: Mejora de la seguridad aeronáutica**

**Tema 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional**

**1. CONCLUSIONES**

**1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:**

a) *Acceso a la información y asistencia por los Estados y el sector aeronáutico*

- 1) La transparencia es uno de los principios fundamentales de la seguridad operacional de la aviación. Todos los Estados contratantes y las partes interesadas deberían cooperar para garantizar el acceso a la información necesaria para la debida gestión de la seguridad operacional. Las mejoras adicionales de la seguridad operacional de la aviación exigen un aumento del intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes, la OACI y todas las partes interesadas de la aviación civil;
- 2) el intercambio de información entre los Estados contratantes es fundamental para mantener la confianza mutua; y
- 3) la implantación, por un Estado, de una política de transparencia con respecto a su nivel de vigilancia de la seguridad operacional, es clara señal de que dicho Estado reconoce cualquier debilidad que pudiera existir, y debería ser un incentivo para que otros Estados y donantes proporcionen asistencia.

b) *Acceso a la información por el público*

- 1) El público debería poder acceder, sin demora, a la información necesaria para adoptar una decisión fundamentada sobre la seguridad operacional del transporte aéreo, comprendida la información sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, algunos Estados necesitarán de tiempo para actualizar sus sistemas a fin de estar en condiciones de poner la información sobre las auditorías a disposición del público; y
- 2) la OACI debería adoptar una estrategia para comunicar eficazmente al público la información sobre seguridad operacional basada en los informes del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El

sistema debería diseñarse de modo que pueda prevenirse el uso indebido de la información.

c) *Aplicación del Artículo 21 del Convenio*

Cada Estado contratante debería tener acceso a información fiable y oportuna sobre la matrícula, propiedad y control de aeronaves que se emplean habitualmente en la navegación internacional; y

d) *Transparencia e intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad*

- 1) La implantación de una base de datos centralizada que facilitaría el intercambio oportuno de información relativa a la aeronavegabilidad respecto de aeronaves que se emplean en operaciones de transporte aéreo internacional regular y no regular constituiría un medio de mejorar la seguridad operacional; y
- 2) la comunicación y el intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad entre los Estados de diseño y de matrícula es fundamental para la seguridad de vuelo.

## 2. **RECOMENDACIONES**

### 2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Acceso a la información y asistencia por los Estados y el sector aeronáutico*

- 1) Los Estados contratantes deberían seguir compartiendo abiertamente entre sí los resultados de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global;
- 2) el Consejo debería facilitar la implantación de sistemas de notificación propios de una “cultura de equidad” en los Estados contratantes a fin de promover el intercambio de información sobre accidentes e incidentes y toda otra información relacionada con la seguridad operacional. La “cultura de equidad” debería crear un entorno en el que se aliente y facilite la notificación y el intercambio de información;
- 3) los Estados deberían proceder con plena transparencia para facilitar que otros Estados y donantes presten asistencia con más rapidez y eficacia a fin de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional; y
- 4) el Consejo debería considerar la posibilidad de preparar un informe anual sobre la infraestructura aeronáutica y las mejoras necesarias a fin de ayudar a los donantes a asignar el apoyo requerido por los Estados contratantes.

b) *Acceso a la información por el público*

- 1) Se insta a los Estados a que den su consentimiento a la OACI para que publique los resultados de sus auditorías iniciales de la vigilancia de la seguridad operacional o de seguimiento de las mismas, lo más pronto posible, siguiendo el formato presentado en DGCA/06-IP/39. Los Estados también podrían permitir a la OACI publicar los informes finales de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional resultantes del ciclo inicial de auditorías;

- 2) los Estados que comparten la información sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional llevadas a cabo por la OACI deberían tener la oportunidad de formular sus propios comentarios sobre los avances logrados desde la realización de su auditoría, en la sección de los sitios web de la OACI destinados a la información relativa a las auditorías;
- 3) en mayo/junio de 2006, el Consejo debería desarrollar un proceso continuo que permita divulgar al público la información pertinente sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global;
- 4) hasta que no se desarrolle dicho proceso, conforme a lo propuesto en el párrafo 3), los Estados deberían autorizar a la OACI a divulgar al público la información pertinente sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global. La divulgación de dicha información se haría posible mediante un formulario de consentimiento aparte;
- 5) el Consejo debería desarrollar un sistema para evaluar las constataciones del USOAP con respecto a los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional con miras a evaluar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de cada uno de los Estados contratantes e informar a la Asamblea en 2007; y
- 6) los Estados contratantes deberían dar su consentimiento para la publicación de la información pertinente lo antes posible y, en cualquier caso, no más tarde del 23 de marzo de 2008. La OACI emitiría luego un comunicado de prensa en el que se darían a conocer los nombres de los Estados que no hayan autorizado la divulgación de los resultados de sus auditorías y pondría esta información en el sitio web público. Se debería presentar un informe sobre los progresos realizados, al Consejo, en cada período de sesiones y a la Asamblea, en 2007.

c) *Aplicación del Artículo 21 del Convenio*

El Consejo debería cerciorarse de que los Estados contratantes tengan acceso a información fiable y oportuna relativa a la matrícula, propiedad y control de aeronaves que se emplean habitualmente en la navegación aérea internacional. Los Estados contratantes deberían cooperar con la OACI proporcionando la información requerida conforme a las directrices y los procedimientos que se desarrollarán; y

d) *Transparencia e intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad*

- 1) El Consejo debería estudiar la posibilidad de establecer una aplicación de base de datos ampliada que permitiría a los Estados contratantes compartir voluntariamente información sobre aeronavegabilidad relacionada con las aeronaves que se emplean habitualmente en operaciones internacionales; y
- 2) los Estados de diseño y de matrícula deberían concertar un acuerdo de aeronavegabilidad según lo establecido en el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) como medio de promover el intercambio de información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad entre los Estados.

## **Tema 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica**

### **1. CONCLUSIONES**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Sistemas de gestión de la seguridad operacional*

- 1) Las organizaciones de aviación civil, comprendidas las administraciones de aviación civil, se ven obligadas a cumplir sus mandatos con recursos cada vez más reducidos, y por ende enfrentándose a problemas de eficacia;
- 2) el SMS presenta a las organizaciones civiles internacionales un método basado en datos para la asignación de prioridades con respecto a los recursos, orientándolos a los problemas de seguridad operacional que presentan las mayores posibilidades de riesgo y a las actividades susceptibles de producir el mayor rendimiento posible de los recursos invertidos;
- 3) la experiencia indica que las ventajas del SMS comprenden:
  - índices reducidos de incidentes y accidentes;
  - mayor grado de eficacia operacional, por ejemplo, un menor número de retornos al puesto de estacionamiento o de cancelación de vuelos;
  - mejora del espíritu de trabajo de los empleados como resultado de la promoción de su autonomía y porque pueden ver los resultados obtenidos con el SMS;
  - reducción de las primas de seguros;
  - economías tangibles para los explotadores como resultado de conocer los riesgos operacionales y prevenir incidentes, lo cual permite efectuar economías importantes; y
  - menor intervención en materia de reglamentación, a raíz de que los explotadores realizan la gestión de sus propias actividades cotidianas. La autoridad encargada de la reglamentación supervisa la eficacia de los sistemas;
- 4) el pleno potencial del SMS sólo se hará realidad cuando el concepto sea adoptado a escala mundial por todos los Estados contratantes y, por intermedio de los Estados, por la mayor cantidad posible de organizaciones de aviación. A fin de que esta implantación mundial se lleve a cabo, es preciso que los Estados conozcan profundamente el concepto SMS y cuenten con plena información sobre el mismo, así como sobre los medios e instrumentos para su implantación; y
- 5) debería examinarse la posibilidad de elaborar textos de orientación adicionales así como de organizar seminarios teóricos y prácticos para ayudar a los Estados y a los explotadores a implantar el SMS. Para facilitar la labor, debería

aprovecharse la experiencia existente en los Estados y organizaciones internacionales que poseen conocimientos especializados en la elaboración e implantación del SMS.

- b) *Estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo al Convenio relativo a los procesos de seguridad operacional*

Debería considerarse la posibilidad de complementar el conjunto de Anexos al Convenio de Chicago con un Anexo específico sobre disposiciones apropiadas relativas a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional; y

- c) *Modernización del Anexo 6, Parte II*

la conferencia confirmó la necesidad de modernizar el Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte II — Aviación general internacional — Aviones*.

## 2. RECOMENDACIONES

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

- a) *Sistemas de gestión de la seguridad operacional*

- 1) Los Estados deberían implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relativas a la seguridad operacional;
- 2) los Estados deberían colaborar en sumo grado con la OACI en el programa de cursos de instrucción, mediante el patrocinio de uno de los siete cursos de instrucción y/o mediante el suministro de especialistas en gestión de la seguridad operacional para complementar los equipos de la OACI que imparten dichos cursos;
- 3) los Estados deberían intercambiar información para hacer avanzar la implantación del SMS, mediante el suministro de asesoramiento especializado, instrumentos y otros medios;
- 4) los Estados deberían comprometerse a la implantación más temprana posible del SMS a escala mundial, basándose en las disposiciones conexas adoptadas por el Consejo; y
- 5) el Consejo de la OACI debería continuar la labor orientada a la elaboración de cursos de instrucción, textos de orientación y otros instrumentos habilitantes que ayuden a los Estados contratantes a acelerar la implantación del SMS.

- b) *Estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo al Convenio relativo a los procesos de seguridad operacional*

La OACI debería estudiar la armonización ulterior de los requisitos relativos a la gestión de la seguridad operacional, así como considerar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional, que contenga las disposiciones apropiadas en materia de vigilancia, de evaluación y de gestión de la seguridad operacional.

- c) La OACI debería continuar sus actividades destinadas a modernizar el Anexo 6, Parte II.

### **Tema 2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

#### **1. CONCLUSIONES**

##### **1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:**

###### *a) Asistencia a los Estados*

- 1) Pese a las auditorías y misiones de seguimiento de las mismas, realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), un número considerable de Estados no ha podido ejecutar sus planes de medidas correctivas y cumplir con sus obligaciones de seguridad operacional;
- 2) el Programa de la estrategia unificada (USP) de la OACI es un mecanismo útil para la coordinación de la asistencia a los Estados contratantes y el establecimiento de iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional que podría ayudar a garantizar la prestación de una asistencia óptima;
- 3) se destaca de modo especial la importancia de contar con administraciones de aviación civil autónomas; en su defecto, se crearía un grave obstáculo para el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional en ciertos Estados;
- 4) el establecimiento de asociaciones regionales y de organizaciones o iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional es un medio idóneo para facilitar que los Estados cumplan con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional y, con el apoyo de las diversas partes interesadas, logren resultados sostenibles a largo plazo;
- 5) el IFFAS como mecanismo de financiación (no como instrumento de implantación) y la financiación de otros donantes internacionales deberían coordinarse para obtener resultados óptimos; y
- 6) es necesario que la OACI acreciente la eficacia de sus instrumentos de asistencia técnica y aumente la participación de sus oficinas regionales a fin de prestar un apoyo técnico e impartir instrucción más eficaz a los expertos nacionales.

###### *b) Intercambio de información*

- 1) El intercambio de información crítica sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes que ejercen funciones de vigilancia de la seguridad operacional facilita un mayor grado de normalización, una ejecución más eficaz de medidas de seguridad operacional y una menor duplicación de esfuerzos; y

- 2) el Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX), creado por la Organización como un portal web, representa un medio práctico para facilitar el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional entre los Estados miembros y el sector aeronáutico.

## 2. RECOMENDACIONES

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Asistencia a los Estados*

- 1) Se alienta a los Estados contratantes a que fomenten un mayor desarrollo de organizaciones regionales y subregionales para apoyar el fortalecimiento de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
- 2) se alienta a los Estados contratantes a cooperar mejor a escala bilateral y regional a fin de efectuar arreglos adecuados para cumplir sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional en virtud del Convenio de Chicago cuando no posean individualmente los recursos humanos, técnicos y financieros adecuados;
- 3) los Estados contratantes que necesiten asistencia deberían coordinar con la Subsección del Programa de la estrategia unificada para confirmar que con sus planes de acción pueden lograr los resultados deseados y determinar los mecanismos de asistencia más apropiados. La asistencia puede canalizarse mediante diversas opciones para incluir el Programa de cooperación técnica;
- 4) la OACI y los Estados deberían mejorar la eficacia y la coordinación de sus instrumentos de asistencia técnica y mecanismos de financiación para la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, incluido el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);
- 5) la OACI debería aumentar la participación de sus oficinas regionales a fin de prestar un apoyo técnico más eficaz a los Estados contratantes y promover aún más la creación de organizaciones regionales y subregionales que lleven a cabo la vigilancia de la seguridad operacional;
- 6) la OACI debería adaptar sus métodos de trabajo para permitir la plena participación de las organizaciones regionales que lleven a cabo la vigilancia de la seguridad operacional y la labor técnica y pedir al Secretario General que, de conformidad con la Cláusula dispositiva 7 de la Resolución A35-7, siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;
- 7) los Estados contratantes deberían demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias de seguridad operacional lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario y lo más pronto posible, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y
- 8) los Estados y las demás partes interesadas, así como las instituciones financieras y los donantes que estén en condiciones de hacerlo, deberían efectuar

contribuciones financieras o en especie para apoyar a los Estados que necesitan asistencia para rectificar sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional valiéndose del Programa de la estrategia unificada.

b) *Intercambio de información (FSIX)*

Se alienta a los Estados contratantes y organizaciones del sector aeronáutico y profesional asociadas a proporcionar textos de orientación e información pertinente relacionada con la seguridad operacional a la comunidad de la aviación civil internacional por medio del sitio web de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX).

**Tema 2.4: Reconocimiento mutuo**

**1. CONCLUSIONES**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Verificación*

Antes de reconocer los certificados y las licencias de otros Estados como válidos, existe la necesidad de verificar que se cumplan las condiciones de dicho reconocimiento, es decir, que estos documentos se expidan con base en requisitos por lo menos iguales a las normas aplicables de la OACI.

b) *Reconocimiento y vigilancia de aeronaves extranjeras*

- 1) Es responsabilidad de un Estado garantizar la seguridad operacional en el espacio aéreo dentro de su territorio, incluida la operación de aeronaves de explotadores extranjeros;
- 2) es deseable contar con procesos armonizados para el reconocimiento de certificados y licencias como válidos, así como con un enfoque uniforme para la vigilancia de las operaciones de las aeronaves extranjeras. Para este fin, la OACI debería elaborar directrices y procedimientos, según sea necesario; y
- 3) los pabellones de conveniencia, las operaciones ilegales y las actividades delictivas ponen en peligro la seguridad operacional de la aviación civil.

c) *Cláusula sobre seguridad operacional*

- 1) Es aconsejable la inclusión en los acuerdos bilaterales de una cláusula sobre seguridad operacional, para la cual existen modelos disponibles; y
- 2) se requeriría un diálogo continuo, así como la vigilancia de los explotadores de servicios aéreos extranjeros para mantener la validez de dichos acuerdos.

## 2. RECOMENDACIONES

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Verificación*

Los Estados deberían verificar que los requisitos de acuerdo a los cuales otros Estados hayan expedido o convalidado certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas antes de reconocer los documentos como válidos.

b) *Reconocimiento y vigilancia de aeronaves extranjeras*

- 1) La OACI debería elaborar directrices y procedimientos, según sea necesario, para ayudar a los Estados a garantizar el mayor grado posible de uniformidad en el reconocimiento de los certificados y licencias como válidos y en la vigilancia de las operaciones de las aeronaves extranjeras en sus territorios;
- 2) los Estados deberían establecer reglamentos operacionales, de conformidad con el Convenio y con base en criterios no discriminatorios, que rijan la admisión y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros dentro de sus territorios;
- 3) los Estados deberían implantar y fortalecer su vigilancia de las operaciones de aeronaves extranjeras dentro de sus territorios y tomar las medidas pertinentes, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional; y
- 4) los Estados deberían eliminar los pabellones de conveniencia y prevenir operaciones ilegales así como el posible traslado de dichas actividades de un Estado o grupo de Estado a otro y para ello deberían intercambiar información.

c) *Cláusula sobre seguridad operacional*

- 1) Los Estados deberían incluir en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos una cláusula sobre seguridad operacional, con base en una cláusula modelo sobre seguridad operacional elaborada por la OACI; y
- 2) las actividades emprendidas unilateralmente por Estados o partes en relación con la prohibición de operaciones deberían estar precedidas por un proceso de consulta entre los Estados y las partes interesadas.

### **Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional**

## 1. CONCLUSIONES

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *USOAP*

- 1) El funcionamiento óptimo del USOAP requiere de la plena cooperación de los Estados. Con esta finalidad, es esencial la aceptación de las auditorías sobre el terreno según el cronograma previsto por la OACI; y

- 2) debería elaborarse un mecanismo adicional para resolver rápidamente los problemas importantes en materia de seguridad operacional detectados en el marco del USOAP a fin de pedir que los Estados resuelvan estos problemas de manera oportuna, según lo convenido por la Secretaría y enmendar el Memorando de acuerdo (MOU) genérico en consecuencia.

b) *Estrategia unificada*

La estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional exige el esfuerzo continuo de todas las partes interesadas para asegurar soluciones eficaces y sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional y el pleno cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional; y

c) *Asistencia directa*

Se necesitan medidas interinas para asegurar que cada Estado contratante tenga una oportunidad equitativa de explotar líneas aéreas internacionales. Se ha previsto que la OACI desempeñe una función activa, a fin de determinar los Estados que requieren medidas inmediatas para iniciar mejoras en la vigilancia de la seguridad operacional y consultar con los Estados interesados para implantar soluciones interinas inmediatas para sus explotadores aéreos. Podrían establecerse recursos comunes de inspectores de seguridad operacional internacionales y otros expertos de vigilancia de la seguridad operacional para cumplir con este objetivo. Una función de este tipo exigiría una cooperación generosa de los Estados y otras partes interesadas que estén en condiciones de hacerlo. Se podría establecer un mecanismo para que la OACI pueda gestionar la asistencia directa a los Estados y explotadores aéreos, según corresponda.

## 2. **RECOMENDACIONES**

### 2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *USOAP*

- 1) Los Estados deberían cooperar plenamente con el USOAP y aceptar las auditorías sobre el terreno conforme al cronograma previsto por la OACI; y
- 2) la OACI debería elaborar un mecanismo adicional para resolver rápidamente los problemas importantes en materia de seguridad operacional detectados en el marco del USOAP y enmendar el Memorando de acuerdo (MOU) genérico en consecuencia.

b) *Estrategia unificada y asistencia directa*

- 1) La OACI debería considerar la viabilidad de elaborar un mecanismo, que se sometería a la aprobación del próximo período de sesiones de la Asamblea, para que la OACI gestione la asistencia directa a los Estados que no tengan capacidad adecuada para la vigilancia de la seguridad operacional y a los explotadores aéreos de dichos Estados, basándose en el establecimiento de recursos comunes de inspectores de seguridad operacional internacionales y otros expertos de vigilancia de la seguridad operacional que los Estados y otras partes interesadas

pondrían a disposición. Un mecanismo de este tipo debería tener en cuenta las cuestiones abordadas en la nota DGCA/06-WP/28 así como las posibles dificultades de orden jurídico y financiero; y

- 2) la OACI debería considerar la asignación de fondos al programa de la estrategia unificada y la asistencia directa para la vigilancia de la seguridad operacional dentro del Presupuesto por programas para el trienio 2008-2009-2010.

**Cuestión 3: Más allá del marco actual**  
**Tema núm. 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI**

**1. CONCLUSIONES**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

- a) la liberalización económica se ha convertido en una de las características que definen la aviación de los tiempos modernos y está teniendo un impacto importante en la industria de la aviación. Existe una necesidad de garantizar que el marco de seguridad operacional siga reuniendo el requisito de un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional;
- b) existe la necesidad de aclarar el concepto de explotador y la relación con el Estado responsable de la vigilancia de su seguridad operacional;
- c) el contenido, naturaleza y estructura de los Anexos al Convenio de Chicago debería revisarse para garantizar que las normas de la OACI se centren en objetivos de seguridad operacional dando, al mismo tiempo, más flexibilidad a los Estados contratantes al decidir los medios de implantación;
- d) existe la necesidad de contar con un nivel superior de coordinación de las actividades de cooperación técnica para reducir la duplicación de esfuerzos y beneficiar al mayor número posible de Estados;
- e) existe la necesidad de movilizar los recursos de las instituciones financieras y los donantes para ayudar a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil; y
- f) en la aviación civil de nuestros días existen pabellones de conveniencia y no deberían tolerarse.

**2. RECOMENDACIONES**

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

- a) el Consejo debería considerar la ampliación de la definición de “Estado del explotador” y “explotador” al especificar más la necesidad de que haya correspondencia entre “la oficina principal” y la ubicación en la que se ejerce el “control de las operaciones” como medio para identificar al Estado responsable de la vigilancia de la seguridad operacional;

- b) los Estados contratantes deberían cumplir con su obligación contraída en el marco del Artículo 83 de registrar los acuerdos de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685);
- c) la OACI debería elaborar textos de orientación para uso de los Estados a fin de que sus autoridades de aviación civil implanten políticas económicas y técnicas congruentes;
- d) la OACI debería considerar mejorar el proceso de elaboración y adopción de normas y métodos recomendados al:
  - 1) evaluar sistemáticamente su impacto en el sector aeronáutico y en otras partes interesadas;
  - 2) hacer un uso más sistemático de las recomendaciones publicadas por los órganos de investigación de accidentes; y
  - 3) desarrollar criterios para determinar cuáles son las normas que tienen una importancia crítica para garantizar la seguridad operacional mundial, y para las que la notificación de diferencias sería aceptable sólo excepcionalmente y cuáles normas de naturaleza técnica y detallada deberían transformarse en métodos recomendados o eliminarse de los Anexos de la OACI y convertirse en textos de orientación;
- e) todos los interesados que se encuentren diseñando y financiando proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación en países de bajos ingresos, deberían fortalecer su cooperación e intercambio de información y experiencias para evitar la duplicación de esfuerzos;
- f) el Consejo debería estudiar la cuestión de los pabellones de conveniencia tomando en cuenta la experiencia adquirida por otras organizaciones; y
- g) la OACI debería intensificar sus esfuerzos para abordar la futura evolución de la vigilancia de la seguridad operacional teniendo en cuenta la mundialización de la aviación civil internacional.

---

*Nota editorial.*— La recomendación de estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo relativo a los procesos de seguridad operacional, que figura en la nota WP/46, se ha refundido con una recomendación similar comprendida en la nota WP/42 bajo la Recomendación 2.1 b), Elaboración de un Anexo al Convenio sobre seguridad operacional, en el marco del tema 2.2.

---