



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

**ORDEN DEL DÍA CON NOTAS EXPLICATIVAS
PROGRAMA DE TRABAJO
NORMAS PARA LA CELEBRACIÓN DE LA CONFERENCIA**

(Nota presentada por la Secretaría)

Se adjuntan el orden del día con notas explicativas, el programa de trabajo y las normas para la celebración de la conferencia.

APÉNDICE A

ORDEN DEL DÍA DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 - 22 de marzo de 2006

ORDEN DEL DÍA CON NOTAS EXPLICATIVAS

CUESTIÓN 1: LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

El sistema aeronáutico mundial sigue siendo fundamentalmente seguro. Sin embargo, es necesario seguir mejorando la seguridad aeronáutica mediante una acción concertada por parte de todos los Estados contratantes y el sector aeronáutico. Ello ayudaría a mantener la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo, lo cual es esencial para el florecimiento del sector aeronáutico.

Tema 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica

Las importantes variaciones en el nivel de seguridad operacional de una región a otra, las dificultades a raíz del aumento del tráfico y la mundialización del sector aeronáutico, las continuas dificultades que experimentan los Estados para poder establecer y mantener un sistema eficiente de vigilancia de la seguridad operacional, y las limitaciones de un sistema de vigilancia basado exclusivamente en el cumplimiento, son algunos ejemplos de los temas que deberían tratarse a fin de asegurar que continúen las mejoras en el campo de la seguridad aeronáutica. Se presentará una descripción general de las tendencias actuales.

Tema 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional

Entre 1999 y 2001 se llevaron a cabo las auditorías iniciales en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en 181 Estados. De 2001 a 2004 se visitaron 162 Estados para hacer el seguimiento de las auditorías. La OACI ha iniciado ahora sus auditorías sistemáticas de todas las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que figuran en los Anexos relativos a esta última, centrándose en ocho elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Como resultado de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, los Estados contratantes y la OACI han tomado conocimiento de muchísimos aspectos relacionados con la situación de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. En el marco de este tema del orden del día, se presentarán los resultados, las observaciones y las tendencias

Tema 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

La cooperación internacional es clave para establecer un sistema de transporte aéreo más seguro y mantener la confianza del público en su seguridad operacional. A los Estados y al sector aeronáutico les interesa el florecimiento del sistema de transporte aéreo y han tomado muchas iniciativas destinadas a incrementar la seguridad operacional. Con todo, se presentan numerosas ocasiones en que las iniciativas benefician a un solo Estado o grupo de Estados en un momento dado y los frutos del trabajo no se comparten más ampliamente. Para lograr resultados óptimos, deberían evitarse importantes

duplicaciones de esfuerzo, ineficiencias y situaciones en que los Estados que lo necesitan no disponen de material relacionado con la seguridad operacional. La naturaleza de estas iniciativas en materia de seguridad operacional se presentará en el marco de este tema del orden del día.

CUESTIÓN 2: MEJORA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

La conferencia examinará posibles soluciones a los problemas determinados durante la primera parte del orden del día. La necesidad de transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional será el tema central de los debates. Cada vez es más difícil mejorar significativamente los niveles de seguridad operacional utilizando los enfoques de reglamentación existentes en un entorno en el que los recursos son limitados. Por consiguiente, se necesitan enfoques nuevos e innovadores.

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

La transparencia y la compartición de la información sobre seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema seguro de transporte aéreo. Debería reconocerse que el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional entre los Estados contratantes permitirá que cada Estado realice eficazmente sus funciones de vigilancia de seguridad operacional. La conferencia examinará los impedimentos a la libre circulación de la información relativa a la seguridad operacional. Asimismo, se analizará la necesidad de mantener debidamente informado al sector aeronáutico y al público.

Tema 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica

El cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional es la piedra angular de la seguridad operacional de la aviación civil internacional. Un sector aeronáutico en rápida expansión y las limitaciones de recursos de que disponen las autoridades de vigilancia dificultan cada vez más el poder mantener un ritmo eficiente y eficaz de gestión de la seguridad operacional basándose exclusivamente en el cumplimiento de la reglamentación. Es esencial añadir al enfoque de la reglamentación en lo que atañe a la gestión de la seguridad operacional un enfoque basado en la eficacia. Este enfoque se ilustra idóneamente con los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y, basándose en el grado de madurez alcanzado, debería fomentarse la implantación del concepto SMS a escala mundial. En el marco de este tema, la conferencia analizará y recomendará medios para que los Estados complementen sus enfoques de reglamentación existentes en lo que atañe a la gestión de la seguridad operacional con un enfoque SMS basado en la eficacia. En la conferencia se analizará también el vínculo crítico que existe entre la autoridad de reglamentación y el explotador en un entorno SMS.

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

Muchos Estados necesitan asistencia para reforzar su capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional. La estrategia unificada de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, establecida mediante la Resolución A35-7 de la Asamblea, tiene como objetivo aprovechar los recursos de la OACI, de la comunidad de donantes y de los Estados contratantes a fin de reforzar la vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial y resolver las deficiencias relacionadas con esta última mediante cooperación técnica y compromiso. La estrategia unificada centra gran parte de su labor en facilitar actividades cooperativas regionales y subregionales para aplicar soluciones sostenibles a fin de ayudar a los Estados al respecto. La conferencia solicitará un

compromiso por parte de los Estados y el sector aeronáutico para apoyar la creación de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.

Las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional observadas mediante el USOAP se analizarán en el marco del Programa de la estrategia unificada a fin de ayudar a los Estados que no están en condiciones de resolver adecuadamente sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. Se puede prestar asistencia determinando un Estado o grupos de Estados que puedan conducir al establecimiento y gestión de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional regionales o subregionales con el apoyo de diversas partes interesadas. Esto requerirá del compromiso de los Estados para apoyar estas iniciativas destinadas a corregir las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional de manera eficaz y sostenible. También se prestará asistencia por intermedio del Programa de cooperación técnica de la OACI. Por consiguiente, la OACI facilita la solución de las deficiencias observadas en materia de vigilancia de la seguridad operacional en diversos Estados y fomenta el cumplimiento de las correspondientes disposiciones.

Tema 2.4: Reconocimiento mutuo

La conferencia analizará la aplicación eficaz del reconocimiento mutuo previsto en el Convenio (Artículo 16: *Inspección de aeronaves*, Artículo 21: *Informes sobre matrículas*, y Artículo 33: *Reconocimiento de certificados y licencias*) y otras disposiciones afines. En el marco de este tema, la conferencia examinará las directrices para la elaboración de criterios comunes que habrían de seguir los Estados para determinar si se cumplen las normas aplicables al reconocimiento mutuo y otras condiciones necesarias.

Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional

Uno de los principales pilares para garantizar y aumentar la seguridad operacional depende considerablemente de la capacidad de los Estados para establecer y mantener una vigilancia eficaz de la seguridad operacional de la aviación. Con un sector en expansión, es importante que la reglamentación relativa a la vigilancia de la seguridad operacional corresponda al ritmo de su crecimiento. La eficiencia y eficacia de dicha vigilancia se ha beneficiado con las auditorías obligatorias realizadas por la OACI. Con la ampliación del USOAP para abarcar todas las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional en todos los Anexos que tratan la cuestión de la seguridad operacional, su funcionamiento óptimo depende de que los Estados contratantes se comprometan a participar plenamente y acepten las auditorías sobre el terreno programadas por la OACI.

Cuando un Estado tiene importantes deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional, en especial en las áreas de vigilancia permanente y resolución de problemas de seguridad operacional, existe un mayor riesgo de que los explotadores de servicios aéreos autorizados por dicho Estado no cumplan con las disposiciones de seguridad operacional requeridas y que las aeronaves matriculadas en ese Estado no se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad. Si las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional no pueden remediarse a corto plazo, podrían hacerse arreglos para transferir las funciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado del explotador o del Estado de matrícula a otra autoridad, basándose en un acuerdo bilateral que debería registrarse ante el Consejo. Podría adoptarse esta medida para asegurar que los servicios aéreos internacionales esenciales se mantengan en condiciones de seguridad operacional hasta que el Estado en cuestión pueda superar sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Con esta medida se trata de satisfacer la necesidad de disponer de un transporte aéreo mundial seguro, regular, eficiente y económico, asegurando al mismo tiempo el pleno respeto de los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga una oportunidad equitativa de explotar líneas aéreas internacionales.

Basándose en lo anterior, la conferencia examinará la función directa de la OACI para asegurar una vigilancia de la seguridad operacional eficaz y sostenible, así como el pleno cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional.

CUESTIÓN 3: MÁS ALLÁ DEL MARCO ACTUAL

Tema 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI

La liberalización se ha convertido en una de las características de la aviación moderna y exige que se redefina la relación que existe entre el sector aeronáutico y su autoridad gubernamental. En el marco de dicho régimen de mayor liberalización, todas las partes, gobiernos, proveedores de servicios y líneas aéreas sin distinción, deben comprender plenamente y cumplir sus respectivas obligaciones en materia de vigilancia y cumplimiento de la seguridad operacional y la protección de la aviación. Esto es particularmente importante en las situaciones en que varias partes de diferentes Estados participan en la explotación de una línea aérea o donde una línea aérea se basa y explota a partir de Estados que no sean el Estado de matrícula o el Estado del explotador de la aeronave. Con todo, la responsabilidad final en materia de seguridad operacional y protección de la aviación incumbe a los Estados, sean cuales fueren los cambios en los arreglos de reglamentación económica. En dicho contexto, es importante asegurarse de que el marco de seguridad operacional sigue satisfaciendo las necesidades en evolución de la aviación civil internacional.

— — — — —

APÉNDICE B

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

PROGRAMA DE TRABAJO

SESIÓN	HORA	LUNES, 20 DE MARZO DE 2006	MARTES, 21 DE MARZO DE 2006	MIÉRCOLES, 22 DE MARZO DE 2006
1	9:00 a 10:30	Apertura 1. La situación actual de la seguridad aeronáutica 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico	2. Mejora de la seguridad aeronáutica (continuación) 2.4: Reconocimiento mutuo	Aprobación de las conclusiones y recomendaciones
10:30 a 11:00 PAUSA PARA EL CAFÉ				
2	11:00 a 12:30	2. Mejora de la seguridad aeronáutica 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional	2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional	- Aprobación de las conclusiones y recomendaciones (continuación) - Otros asuntos - Clausura
12:30 a 14:00 PAUSA PARA EL ALMUERZO				
3	14:00 a 15:30	2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica	2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional (continuación)	
15:30 a 16:00 PAUSA PARA EL CAFÉ				
4	16:00 a 17:30	2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional	3. Más allá del marco actual 3.1 Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI	
Programa vespertino		Recepción		

APÉNDICE C

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

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

NORMAS PARA LA CELEBRACIÓN DE LA CONFERENCIA

1. En la organización de la conferencia no está previsto que los participantes hagan declaraciones verbales de apertura, de carácter general. Se permitirán las declaraciones por escrito, siempre que se faciliten con antelación para distribuir las en la conferencia.
2. Las notas de estudio preparadas por la Secretaría estarán orientadas a la toma de decisiones y se espera que constituyan una buena base para el análisis y las deliberaciones sobre todos los temas del orden del día. Las notas de estudio presentadas por los Estados contratantes también deben estar orientadas a la adopción de decisiones. Las notas de información no se presentarán pero formarán parte de la documentación de la reunión. Las notas presentadas por los Estados antes del 4 de febrero de 2006 se facilitarán en todos los idiomas. Las notas presentadas después de dicha fecha, o las notas presentadas por organizaciones internacionales sólo se distribuirán en el idioma o idiomas en los que se presenten.
3. En consonancia con la política de la Organización para reducir el volumen de documentación impresa, el principal medio de distribución de documentos antes, durante y después de la conferencia será el sitio web de la OACI. Se distribuirá documentación impresa, previa solicitud. Además, en el momento de su inscripción, se entregará a cada delegación un conjunto completo de documentos impresos.
4. Se alienta a los participantes a hacer uso de la palabra, pero sus intervenciones deberán ser breves, de modo que pueda haber una amplia participación y se pueda llegar a un consenso.
5. La reunión se esforzará por llegar a un acuerdo unánime sobre el fondo de todas las cuestiones de su orden del día. De no ser esto posible, la reunión llegará a una decisión procediendo a una votación [véanse las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143), Parte II, párrafo 4.1].
6. Se preparará cada día un resumen de las deliberaciones, a título informativo únicamente, y en el que no se identificarán las intervenciones individuales. En la mañana del tercer día se someterán a examen y aprobación las conclusiones y recomendaciones dimanantes de las deliberaciones de la conferencia.
7. Se prestarán servicios de interpretación y traducción en seis idiomas.