



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

MEJORA DE LA CAPACIDAD REGLAMENTARIA
A TRAVÉS DEL RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

Considerando que el Artículo 33 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300) dispone que “los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio”.

En la práctica actual, los Estados exigen a los titulares de aprobaciones que obtengan una aprobación similar o idéntica a la expedida por su administración nacional de aviación, aun cuando el nivel de implementación en el otro Estado podría ser equivalente al suyo.

En esta nota se insta a la OACI y a los Estados miembros a crear un entorno uniforme y que no suponga una carga, respetando al mismo tiempo la soberanía de cada Estado.

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

- solicitar a la OACI que elabore un marco que guíe a los Estados para que dispongan de procesos de reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, de manera que sean equivalentes los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias; e
- instar a los Estados a cerrar acuerdos bilaterales y multilaterales de reconocimiento de los certificados y licencias de la otra parte, en el entendimiento de que las normas del Estado que solicita la explotación han de ser iguales o superiores a las del Estado donde pretende operar.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Estrategia y políticas.
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Repercusiones financieras para la comunidad de la aviación</i> No hay repercusiones financieras para la industria de la aviación. Se espera que sí las haya para los Estados en términos de implementación de las iniciativas de instrucción. <i>Repercusiones financieras para la OACI</i> No se han señalado repercusiones financieras para la OACI.
<i>Referencias:</i>	N/A

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Artículo 33 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300) dispone que “los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio”.

1.2 Para facilitar dicho reconocimiento de la validez, el Artículo 37 dispone además que “cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”.

1.3 En la práctica, no obstante, los Estados han seguido exigiendo a los titulares de aprobaciones una aprobación similar o idéntica a la expedida por la propia administración nacional de aviación y, como resultado de ello, se han dificultado las operaciones de aviación fluidas.

2. ANÁLISIS

2.1 En la elaboración de reglamentaciones, la mayoría de los Estados procura que su reglamentación cumpla con las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS), de conformidad con el Artículo 37, y han designado administraciones nacionales de aviación civil encargadas de regular las operaciones de aviación ateniéndose a lo dispuesto en los SARPS.

2.2 Para garantizar el cumplimiento de los SARPS, los Estados contratantes se someten al Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP). Los resultados del USOAP indican el grado de implementación efectiva (EI) de los SARPS en todos los Estados contratantes.

2.3 Sin embargo, los participantes en la aviación de los Estados en desarrollo, aun cuando sus administraciones cumplan con los SARPS y en algunos casos tengan un buen nivel EI, no son reconocidos por algunos Estados y se ven obligados a obtener la aprobación por parte de dos o más Estados u órganos regionales. En aquellos casos en que existen acuerdos, estos favorecen normalmente a los Estados desarrollados, práctica que socava el desarrollo de la aviación en los Estados en desarrollo y es incompatible con la iniciativa de la OACI Ningún País se Queda Atrás.

2.4 De conformidad con el Artículo 33, sería preferible que los Estados miembros reconociesen los regímenes reglamentarios de la otra parte cuando el grado de implementación sea equivalente. Esto podría lograrse gracias a acuerdos bilaterales y multilaterales que reconozcan los certificados de aeronavegabilidad y los certificados de aptitud de la otra parte, en el entendimiento de que el Estado que solicita la explotación ha de tener un grado de implementación efectiva aceptable en el Estado donde pretende operar.

2.5 Para facilitararlo, sería útil que la OACI elaborase un marco para guiar a los Estados en cómo establecer dichos acuerdos de reconocimiento de la equivalencia.

2.6 El reconocimiento de la equivalencia sería de gran utilidad para alentar a todos los Estados a cumplir debidamente con los SARPS y, como resultado de ello, para mejorar los niveles de seguridad operacional en todo el mundo. Si se detectan deficiencias en materia de implementación efectiva, el Estado

con un mayor nivel de cumplimiento podría asistir al Estado con un nivel de cumplimiento menor para que cumpla con sus obligaciones al respecto, logrando así el objetivo de Ningún País se Quede Atrás.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El reconocimiento de la equivalencia entre Estados, que trae consigo el reconocimiento de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, sería sumamente útil para facilitar el cumplimiento de los distintos regímenes a los Estados miembros y a los participantes en la aviación.

3.2 Las directrices de la OACI ayudarían además a los Estados a llegar a tales acuerdos, garantizando al mismo tiempo que se respeta la soberanía y no se pone en entredicho la seguridad operacional.

— FIN —