



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia DGCA/06 sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación

**INFORME SOBRE EL ESTADO DE APLICACIÓN
DE LAS RECOMENDACIONES DE LA DGCA/06**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En este informe se presenta el avance de las medidas tomadas respecto de las recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06). La información recibida de 19 Estados revela que, en términos generales, las recomendaciones hechas a los Estados se han puesto en práctica o están en proceso de aplicarse. La aplicación de las recomendaciones hechas a la OACI, a excepción de dos, está en curso o terminada.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio contribuye al logro del Objetivo estratégico A, ya que en ella se determina el estado de aplicación de las recomendaciones de la DGCA/06 hechas a los Estados y a la OACI.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Comunicación E 4/210.4-06/92 <i>Informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 9866) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI organizó en Montreal, del 20 al 22 de marzo de 2006, la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06). En la Conferencia DGCA/06, en la que participaron 153 Estados contratantes y 26 organizaciones internacionales, se hicieron numerosas recomendaciones que, principalmente, se referían a la necesidad de aumentar la transparencia y el intercambio de información. Los documentos de la Conferencia, incluidos el informe, la declaración, las conclusiones y recomendaciones, pueden consultarse en <http://www.icao.int/icao/en/dgca/index.html>.

1.2 En una comunicación la OACI pedía a los Estados que proporcionaran información sobre el progreso logrado en la aplicación de las recomendaciones de la DGCA/06 respecto de las cuales se requería que tomaran medidas. Las respuestas se resumen en el párrafo 2.

1.3 En el párrafo 3 se esboza el plan de medidas de seguimiento relativas a las recomendaciones dirigidas a la OACI. En otros informes a la Asamblea se proporciona información más detallada sobre las recomendaciones de la DGCA/06 formuladas en relación con la estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

2. GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS ESTADOS

2.1 Se evaluó el grado de cumplimiento de las recomendaciones de la DGCA/06 por parte de los estados, basándose en las 19 respuestas a la comunicación E 4/210.4-06/92. Todas las respuestas de los 19 Estados respaldaban las recomendaciones de la DGCA/06 y los Estados ya habían cumplido con la mayoría de ellas o tenían previsto hacerlo. Un Estado se mostró en desacuerdo con una sola recomendación, la relativa a la publicación de los resultados de auditoría en el marco del USOAP.

2.2 A pesar de la información alentadora que se ha recibido hasta ahora de los Estados contratantes, sería necesario contar con un número mayor de respuestas, a fin de evaluar en forma más precisa su grado de cumplimiento respecto de las recomendaciones de la DGCA/06.

3. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DE LA OACI

3.1 **Recomendación 1/1: Seguridad operacional de la aviación, vigilancia de la seguridad operacional e iniciativas de los Estados y la industria**

3.1.1 La recomendación se aplica como parte del Objetivo estratégico A, *Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*. El objetivo es dirigir recursos al establecimiento de soluciones de vigilancia de la seguridad operacional sostenibles. En el marco de la cuestión 12 se presenta un informe separado al respecto. La nueva versión del GASP, que coincide plenamente con la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, se presentará al 36º período de sesiones de la Asamblea.

3.2 **Recomendación 2/1**

3.2.1 **Acceso de los Estados y la industria a información y asistencia**

3.2.1.1 Los Estados comparten abiertamente los informes de las auditorías USOAP. El 29 de noviembre de 2006, el Consejo aprobó cambios del Memorando de acuerdo (MOU) genérico para

las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, a fin de abordar las cuestiones relativas a una mayor transparencia y a la solución de problemas importantes de seguridad operacional.

3.2.1.2 La implantación de sistemas de notificación propios de una “cultura de equidad” se promueve con la orientación jurídica sobre protección de datos de seguridad operacional que aprobó el Consejo el 3 de marzo de 2006 como parte de la Enmienda 11 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* y es piedra angular de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) que se analizan en el párrafo 3.3.1.

3.2.1.3 Se está preparando una mejora de los planes de navegación aérea, para presentarlos en forma electrónica con la actualización interactiva de los Estados, que ha llegado a la fase de prueba operacional.

3.2.2 **Acceso del público a información apropiada.** El sitio web de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX), <http://www.icao.int/fsix>, funciona y contiene resultados de las auditorías USOAP de los Estados que han dado su consentimiento (95 Estados al 18 de mayo de 2007) con datos e información actualizados. Puede esperarse que la mayoría de los Estados contratantes convengan en poner a disposición del público sus resultados de auditoría antes de la fecha límite del 23 de marzo de 2008.

3.2.3 **Datos de matriculación de aeronaves.** El 5 de diciembre de 2006, el Consejo aprobó un sistema que proporcionaría datos pertinentes sobre la matriculación de aeronaves recopilados de los Estados, de conformidad con el Artículo 21 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), y los reglamentos que rigen los procedimientos y la operación de dicho sistema. El trabajo relativo al desarrollo del sistema ha avanzado y se prevé que la versión de prueba estará disponible durante la 36ª Asamblea.

3.2.4 **Transparencia e intercambio de la información sobre aeronavegabilidad.** Debido a cuestiones de personal que ya se han resuelto, aún no ha comenzado la tarea para examinar la viabilidad de establecer una aplicación de base de datos para que los Estados contratantes compartan información sobre aeronavegabilidad. Está en preparación la segunda edición del *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760), que contiene orientación sobre acuerdos de aeronavegabilidad entre los Estados de matrícula y diseño.

3.3 **Recomendación 2/2**

3.3.1 **Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).** La Actividad clave A8 de la OACI — *Apoyar la aplicación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relacionadas con la seguridad operacional en todos los Estados* garantiza que esta recomendación se aplique por etapas. Se han preparado textos de orientación, incluido un curso de la OACI sobre SMS. Para el 36º período de sesiones de la Asamblea, se habrán celebrado cursos regionales de capacitación en las zonas de acreditación de las siete Oficinas regionales. Se han impartido 49 cursos de capacitación a instructores en las regiones de la OACI, así como tres cursos de homogenización. Se han celebrado dos seminarios prácticos para administradores de categoría superior y se tienen previstos siete sobre implantación. Para finales de 2007, se considerará la introducción de los SMS en otros Anexos, además del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y el Anexo 14 — *Aeródromos* y se prepararán textos de orientación adicionales.

3.3.2 **Preparación de un nuevo Anexo al Convenio sobre procesos de seguridad operacional.** El 27 de febrero de 2007, el Consejo decidió, en respuesta a una recomendación de la Comisión de Aeronavegación, no proseguir con la preparación de un nuevo Anexo sobre procesos de seguridad operacional.

3.3.3 Avanza la **modernización del Anexo 6, Parte II** — *Aviación general internacional* — *Aviones*. La propuesta de enmienda se distribuyó el 30 de marzo de 2007 a los Estados y organizaciones internacionales selectas para recabar sus comentarios.

3.4 **Recomendación 2/3**

3.4.1 **Asistencia a los Estados e intercambio de información.** La OACI se asegurará de que se disponga de los recursos apropiados para aplicar la recomendación, como parte del USP, permitiendo al Consejo vigilar el avance a través del proceso del plan de actividades. La coordinación y cooperación entre el USOAP y otros programas de auditoría originó varios Memorandos de acuerdo con otras organizaciones. El FSIX se mejora en forma continua para aumentar el alcance de los datos y su uso por parte de los Estados y la industria de la aviación.

3.5 **Recomendación 2/4**

3.5.1 **Reconocimiento de certificados y licencias.** Las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre el reconocimiento de la validez del certificado de explotadores extranjeros y la vigilancia de sus operaciones se están transmitiendo a los Estados y organizaciones internacionales selectas para recabar sus comentarios. Se han redactado textos de orientación conexos. En una declaración de políticas al respecto, bajo la forma de un proyecto de resolución de la Asamblea, se respaldan la verificación y reconocimiento de la validez de los certificados y licencias expedidos o convalidados por otros Estados y la vigilancia de explotadores extranjeros.

3.6 **Recomendación 2/5**

3.6.1 En informes a la Asamblea por separado se proporciona información sobre el progreso logrado relativo al USOAP y a la estrategia unificada para resolver deficiencias.

3.6.2 **Asistencia directa.** La OACI inició el estudio de viabilidad de un mecanismo que permita a la OACI administrar la asistencia directa a Estados que cuentan con capacidades inadecuadas de vigilancia de la seguridad operacional y a los explotadores aéreos de dichos Estados. Se conviene por el momento en que es viable un mecanismo para administrar un programa de asistencia directa para los Estados. Sin embargo, se considera que ampliar el mecanismo para administrar asistencia directa a explotadores aéreos se dificulta más y plantea una serie de cuestiones jurídicas que requieren estudiarse más a fondo.

3.7 **Recomendación 3/1: Marco de seguridad operacional para el siglo XXI**

3.7.1 La propuesta de enmienda del Anexo 6 relativa al reconocimiento de los certificados de explotadores aéreos que se menciona en el párrafo 3.5.1 se ocupa de la Recomendación 3/1 a), al identificar al Estado responsable de la vigilancia y la forma de establecer contacto con la administración operacional del explotador.

3.7.2 La elaboración de textos de orientación para que las administraciones de aviación civil de los Estados pongan en práctica políticas económicas y técnicas coherentes aún no ha comenzado, pero se tratará como posible actividad del programa de trabajo.

3.7.3 Se están redactando procedimientos para mejorar el proceso de elaboración de SARPS, que incluye la aplicación de recomendaciones por parte de los órganos de investigación de accidentes. El estudio de la Comisión sobre la definición de criterios para determinar las normas que son de importancia crítica para garantizar la seguridad operacional mundial se ha concluido y se presentará al Consejo en el 182º período de sesiones.

3.7.4 En el GASP se considerará la evolución futura de la vigilancia de la seguridad operacional. Se ha iniciado un estudio sobre los pabellones de conveniencia y se tiene previsto presentar un informe al Consejo para el 182º período de sesiones.

3.8 **Conclusión**

3.8.1 Todas las recomendaciones dirigidas a la OACI se han cumplido o están en vías de aplicación, a excepción de la posibilidad de establecer una aplicación de base de datos para que los Estados contratantes compartan información sobre aeronavegabilidad (véase el párrafo 3.2.4) y la preparación de textos de orientación para aplicar políticas económicas y técnicas coherentes (véase el párrafo 3.7.2). Su inclusión en el programa de trabajo de la OACI estará sujeta a una evaluación ulterior en la que se tendrán en cuenta los recursos disponibles.

— FIN —