



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

**ESTUDIO DE LA SECRETARÍA DE LA OACI SOBRE LOS ASPECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA QUE INCIDEN EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Presentado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

**RESUMEN**

La ITF representa a trabajadores de la aviación sindicados de todo el mundo y habla en nombre de millones de empleados de todo el mundo que trabajan en el sector. La seguridad diaria y operación segura del transporte aéreo mundial depende de la dedicación y pericia de estos trabajadores.

La ITF cuenta con vasta experiencia por cuanto respecta a las “Banderas de conveniencia” en la industria del transporte marítimo.

Este documento acoge favorablemente el Estudio de la OACI sobre los aspectos de la liberalización económica que inciden en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y toma nota con preocupación de sus resultados.

En este documento, se reitera también el compromiso de la ITF de participar en el continuado empeño por mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a prestar su apoyo a las medidas sugeridas para superar algunas de las deficiencias de las normas y métodos recomendados en vigor y a introducir medidas pertinentes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio guarda relación con los objetivos estratégicos A y B y contribuirá a fomentar los objetivos estratégicos A y B, mediante la identificación de posibles riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación como consecuencia de la liberalización económica, sugiriendo soluciones y las enmiendas necesarias de la reglamentación en existencia.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Estudio sobre los aspectos de la liberalización económica que inciden en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

<sup>1</sup> Versiones en español, francés e inglés proporcionadas por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La 5ª Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) tomó nota de que la globalización, la liberalización y la privatización ocurridas durante las dos últimas décadas habían producido cambios fundamentales en la industria del transporte aéreo que, en algunos casos, están teniendo consecuencias para la normativa relativa a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

1.2 A la vista de ello, la Conferencia insistió sobre la crucial importancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en cualquier cambio reglamentario, la necesidad de contar con directrices claras de responsabilidad y el importante papel de la OACI en la preparación de estrategias mundiales sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación en un entorno liberalizado.

1.3 La Conferencia pidió la preparación de un estudio de la OACI que aclarara “la definición del Estado o Estados responsables por la normativa sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación y que posiblemente recomendara enmiendas de las disposiciones reglamentarias de la OACI en vigor en este sector”.

1.4 Este estudio se presentó ya a los Estados contratantes y se presenta también a la Asamblea.

## 2. RESULTADOS DEL ESTUDIO

2.1 El estudio ha establecido que las preocupaciones relativas a la seguridad operacional y seguridad de la aviación tienen fundamentalmente su origen en aquellas prácticas o medidas comerciales que inciden en la operación de las aeronaves o sobre el personal operacional. Las diversas situaciones examinadas caen dentro de dos categorías básicas. Pertenecen a la primera aquellas que, aunque podrían tener consecuencias para la normativa relativa a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, no constituyen ningún problema en cuanto a la identificación de la responsabilidad del Estado.

2.2 La segunda categoría está constituida por situaciones que afectan a varios Estados, por lo que podrían surgir interrogantes en cuanto a la delineación de la responsabilidad por los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación de conformidad con el sistema reglamentario en vigor, basado en las disposiciones de la OACI. He aquí algunos ejemplos:

- a) operaciones relativas a aeronaves registradas en el extranjero, aspecto que podría llevar al conocido fenómeno de las “Banderas de conveniencia”, tan dolorosamente sufrido por la industria del transporte marítimo;
- b) operaciones relacionadas con tripulaciones de vuelo extranjeras o miembros de la tripulación de vuelo y de cabina de distintos Estados, problema todavía más complejo;
- c) operaciones “off-shore”, tales como operaciones de vuelo no relacionadas con el Estado designador, el Estado de matrícula o el Estado del explotador;
- d) operaciones en las que participan partes múltiples y se utiliza el nombre de marca de otros, tal como ocurre con los acuerdos de compartición de código y concesiones;
- e) adquisición/fusión transfronteriza de aerolíneas, situación en la que podrían existir distintos lugares de negocio, y

- f) externalización de actividades que afectan a la explotación de las aeronaves, tal como cuando las aerolíneas externalizan sus operaciones de asistencia en tierra, envían sus aeronaves a otros países para su reparación y mantenimiento o subcontratan determinadas operaciones de vuelo.

2.3 Si bien algunas de las situaciones antedichas dificultan ya individualmente la identificación o atribución de responsabilidad por el cumplimiento y supervisión de la seguridad operacional y seguridad de la aviación, la situación podría resultar aún más problemática en situaciones complejas en las que se combinen muchos o todos los puntos anteriormente mencionados.

### 3. **EXPERIENCIA DE LA ITF CON RESPECTO A LAS “BANDERAS DE CONVENIENCIA” EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

3.1 En la industria del transporte marítimo, cuando la propiedad efectiva y el control de un buque se encuentran en un país distinto del país de abanderamiento, se considera que dicho buque navega bajo una bandera de conveniencia (BDC).

3.2 El sistema BDC proporciona la posibilidad de evitar la normativa laboral de un Estado y se convierte en un vehículo para el pago de bajos salarios y la imposición de horarios prolongados de trabajo y de prácticas laborales no seguras.

3.3 Peor aún, las banderas de conveniencia permiten obviar la normativa sobre seguridad operacional y personal del Estado y evadir la supervisión de la aplicación y cumplimiento de dicha normativa.

3.4 Existen casos en los que la tripulación procede de distintos países y sus miembros no pueden comunicarse entre sí, factor de crucial importancia en casos de emergencia, por ejemplo.

3.5 La ITF está totalmente convencida de la necesidad de llevar a la práctica todo aquello que pueda contribuir a evitar situaciones tan serias en la aviación.

### 4. **MEDIDAS PARA SUPERAR LAS DEFICIENCIAS DE LAS NORMAS Y PRÁCTICAS EN EXISTENCIA**

4.1 El estudio sugiere distintas opciones para superar algunas de las deficiencias encontradas.

4.2 Una de ellas hace referencia a la naturaleza voluntaria por cuanto a la aplicación del Artículo 83 bis. Resulta, pues, posible concluir que una aplicación obligatoria de este artículo ofrecería una primera posibilidad para conseguir una mayor transparencia en la transferencia de responsabilidades del Estado de matrícula al Estado del explotador.

4.3 Por cuanto respecta al personal, si bien se expresa preocupación por el creciente uso de validación para licencias de la tripulación de vuelo y sobre su rastreabilidad en este caso, se estima que las disposiciones son suficientes.

4.4 Sin embargo, a fin de mejorar el nivel de seguridad de vuelo en términos del personal, parece razonable proponer que las tripulaciones de cabina lleven consigo prueba de haber adquirido, concluido satisfactoriamente y mantenido todas las normas pertinentes de formación de la OACI.

4.5 El estudio sugiere también la necesidad de que todas las partes interesadas se percaten de la importancia de contar con una idea clara de sus respectivas responsabilidades por cuanto al cumplimiento y supervisión de las medidas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

4.6 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y sus organizaciones afiliadas representantes del personal se mantienen firmes en su compromiso a favor de una mejora constante de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

## 5. CONCLUSIONES

5.1 Se invita a la Asamblea General a:

- a) tomar nota de este documento;
- b) apoyar las sugerencias que aparecen en el estudio de la Secretaría de la OACI sobre los aspectos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación que son consecuencia de la liberalización económica; y
- c) aprobar la participación de las partes interesadas en este proceso, con inclusión de organizaciones representantes del personal, tales como la ITF y otras organizaciones.

— FIN —