



A36-WP/324
P/37
25/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DEL COMITÉ EJECUTIVO SOBRE LA CUESTIÓN 12

(Presentado por el presidente del Comité Ejecutivo)

El informe adjunto sobre la cuestión 12 ha sido aprobado por el Comité Ejecutivo. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 12/1 y 12/2.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que le corresponda en la carpeta para el informe.

Cuestión 12: Informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP), de la OACI

12.1 En su segunda sesión, el Comité Ejecutivo consideró el informe del Consejo en torno al *Informe sobre el progreso en la implantación del Programa de la estrategia unificada (USP), de la OACI (WP/53)*. Además, hubo tres notas presentadas por los Estados y observadores: WP/91, 127 y 147.

12.2 En la nota WP/53, el Consejo consideró las decisiones adoptadas en el marco del Programa de la estrategia unificada (USP) después del 35º período de sesiones de la Asamblea. En el informe también se destacaban las actividades realizadas en el contexto del USP con respecto a la asistencia a los Estados y los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, el intercambio de información de seguridad operacional, la transparencia, asociaciones y alianzas y las medidas adoptadas para apoyar el proceso de la Junta para el examen de los resultados de las auditorías (ARRB). Al Comité se le proporcionaron dos Resoluciones de la Asamblea, una que sustituye a la Resolución A35-7, *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*, y otra sobre el establecimiento del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD).

12.3 En la nota WP/127, la Organización Mundial del Turismo (OMT) ponía énfasis en que la seguridad operacional y la protección de la aviación y el turismo no sólo eran de importancia suprema en términos de prevención de tragedias humanas sino que, también, tenían muchas ramificaciones en la economía mundial. La aviación se relaciona estrechamente con el turismo, que contribuye al producto interno bruto, al empleo y a las inversiones más que la mayoría de las otras actividades económicas. En particular, éste es el caso para los Estados en desarrollo, donde el turismo es la principal actividad del sector de servicios. Dadas sus atribuciones, la OMT se preocupa por la seguridad operacional, la protección y por facilitar los viajes, incluidos los componentes internacional y nacional de todos los modos de transporte. Además, la OMT promueve una cultura de seguridad operacional y protección de los viajes y el turismo en los más altos niveles gubernamentales y de la industria, en el contexto de su decisiva importancia social y económica. En la nota se ilustra la estrecha relación que existe entre la aviación y el turismo en lo que respecta a cuestiones de seguridad operacional, protección y facilitación e insta a que haya una cooperación más estrecha en cuanto a estos aspectos entre la comunidad de la aviación y la del turismo.

12.4 En la nota WP/147, los Estados de la Comunidad del África Oriental informaban sobre el establecimiento de un organismo regional de vigilancia de la seguridad operacional y protección como institución especializada de la Comunidad. Este organismo supervisa la seguridad operacional y protección de la aviación civil en la región, así como informa sobre las iniciativas llevadas a cabo por los Estados socios del África Oriental para mejorar la seguridad operacional de la aviación en la región.

12.5 En la nota WP/91, presentada por Togo y Senegal en nombre de los Estados miembros de la Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC), se tomaba nota de que 17 Estados de África Occidental y Central, incluidos Madagascar y Comoras, estaban de acuerdo en cooperar en el marco de esta asociación para mejorar la seguridad operacional aérea en África, de acuerdo con la Resolución A29-13 de la Asamblea de la OACI, *Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad*. En la nota se comunicaban las medidas adoptadas y los esfuerzos realizados por la AAMAC en las áreas siguientes: creación de autoridades conjuntas de aviación civil, desarrollo de un conjunto inicial de reglamentos en relación con los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, ejecución de un programa de capacitación y elaboración de un conjunto adicional de reglamentos relacionados con los Anexos 2, 4, 10, 11, 13 y 15 de la OACI.

12.6 El Comité tomó nota con satisfacción del informe sobre la marcha de las actividades presentado por el Consejo en torno al Programa de la estrategia unificada y expresó su decidido apoyo al establecimiento de la Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD). Se tuvo en cuenta el punto de vista de que el programa de la ISD era de importancia extrema y que guiaría a la OACI en atender muchos de los problemas asociados al incumplimiento por parte de muchos Estados de las normas y métodos recomendados (SARPS).

12.7 Al considerar las Resoluciones de los Apéndices A y B de la nota WP/53, el Comité propuso que, dada la importancia del programa, éste debería reforzarse mediante una reasignación de los recursos dentro la Organización y a través de la adscripción de especialistas y el suministro de otros recursos por los Estados que estuvieran en posición de proporcionarlos. Además, el Comité consideró que con el desarrollo de objetivos y plazos claramente definidos se reforzaría aún más el programa en cuestión.

12.8 El Comité puso énfasis en que la resolución de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional constituía un área de actividad de vital importancia para la OACI y en que la transparencia y revelación de los resultados de auditoría eran necesarias para mejorar en esta área. También se propuso que en el informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia, como se pide en la Resolución A35-7 enmendada, se incluya la identificación de las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario. El Comité pidió, además, que la OACI estableciera una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional.

12.9 Respecto a la resolución de deficiencias identificadas a través del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, el Comité también expresó que pensaba que debía darse prioridad al desarrollo de planes regionales y subregionales, como el plan de ejecución regional integral para África, que podrían servir de modelo para otras regiones. Al respecto, el Comité expresó su apoyo al proyecto de Resolución preparado en la reunión de alto nivel sobre dicho plan el 17 de septiembre de 2007. El Comité también tomó nota de otras iniciativas regionales y subregionales para proporcionar una vigilancia de la seguridad operacional adecuada, como se informaba en las notas WP/91 y WP/147 sobre las actividades de la Autorité Africaine et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) y la Agencia para la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil del África oriental, respectivamente.

12.10 Al concluir su trabajo sobre la cuestión, el Comité convino en presentar, para su adopción por la Plenaria, las Resoluciones 12/1 y 12/2 que figuraban en los Apéndices A y B de la nota WP/53.

Resolución 12/1

Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 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, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

Considerando que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para permitir que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápido problemas importantes de seguridad operacional identificados en el contexto del USOAP;

Considerando que la OACI puede coordinar y facilitar la entrega de asistencia a los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

Considerando que el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la

seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

Reconociendo las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

Reconociendo que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y

Reconociendo que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;

2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;

3. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento establecido por el Consejo que rige este sistema para compartir la información;

5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación;

6. *Encarga* al Consejo que aplique y examine, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables respecto de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, a fin de que otros Estados contratantes tomen medidas en forma conveniente y oportuna;

7. *Encarga* al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

8. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con

empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades estatales;

9. *Alienta* a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;

10. *Alienta* a los Estados contratantes a promover la seguridad operacional de la aviación como componente fundamental de las prioridades nacionales, sociales y económicas, así como del proceso de planificación y de las operaciones;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

13. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia y, en particular, que especifique las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario, a fin de ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y a proporcionar apoyo a los Estados contratantes;

14. *Pide* al Secretario General que siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

15. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que establezca una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional.

16. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

17. *Declara* que esta Resolución sustituye a la Resolución A35-7.

Resolución 12/1

Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) – Seguridad operacional

Considerando que garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional es responsabilidad de los Estados contratantes tanto colectiva como individualmente;

Considerando que la seguridad operacional de la aviación civil internacional depende también de la colaboración activa de todos los participantes;

Considerando que la implantación efectiva del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) exige la colaboración de la OACI, los Estados contratantes, la industria y todos los demás interesados;

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo en la facilitación de la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

Reconociendo que la Asamblea en su 35º período de sesiones adoptó la Resolución A35-7, Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional; y

Reconociendo que el Secretario General ha tomado medidas para establecer el Programa de la estrategia unificada de la OACI;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que continúe con la implantación de un Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) basado en:

- a) la transparencia y el intercambio de información crítica de seguridad operacional;
- b) la promoción del establecimiento de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional y asistencia de los Estados;
- c) el análisis e intercambio de información de seguridad operacional; y
- d) la asociación con los Estados contratantes, la industria y otros interesados para coordinar y facilitar la provisión de asistencia financiera y técnica a los Estados que la necesitan a fin de rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

2. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) mediante la identificación y la reasignación de recursos adecuados dentro la Organización y el desarrollo de objetivos claramente definidos;

3. *Encarga* al Consejo que aliente aún más a los Estados, que estén en posición de hacerlo, a apoyar el programa ISD a través de la adscripción de especialistas y el suministro de otros recursos, a fin de que pueda ponerse en ejecución con éxito;

4. *Encarga* al Consejo apoyar el perfeccionamiento de la base de datos de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) para facilitar el intercambio de información crítica de seguridad operacional, según sea apropiado, entre los Estados contratantes, la industria y otros interesados;

5. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados que la necesitan y también para determinar las medidas que deben tomarse en relación con los Estados que no han rectificado las deficiencias de seguridad operacional; y

6. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea con respecto a la implantación global del Programa.