

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 1 del

orden del día: **Panorámica**

1.2: Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación

REPERCUSIONES DE LA LIBERALIZACIÓN EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesoto, Liberia, Madagascar, Malwi, Mali, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe)

RESUMEN

Esta nota trata sobre las repercusiones de la liberalización en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. En ella se hace un análisis a fondo de las repercusiones sobre los siguientes tres aspectos:

- a) Promoción de la liberalización;
- b) Garantía de la seguridad;
- c) Garantía de la seguridad operacional.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.1

REFERENCIAS

Decisión de Yamaussoukro de 1999
Informe de la Conferencia Mundial del transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: Presente y futuro (Doc 9644)

¹ Los Estados africanos proporcionaron la versión en francés.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector del transporte aéreo en África se ha vuelto cada vez más dinámico desde hace varios años debido principalmente a que la liberalización condujo al crecimiento del tráfico. Este crecimiento y el aumento de las actividades del transporte aéreo tienen repercusiones en términos de los arreglos de seguridad y protección de la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 Política de liberalización en África

2.1.1 La Decisión sobre la implantación de la Declaración de Yamoussoukro relativa a la liberalización del acceso a los mercados del transporte aéreo en África adoptada por los ministros encargados de la aviación civil fue ratificada en junio de 2000 por la Organización de la Unidad Africana (OUA), los Jefes de Estado y de Gobierno y entró en vigor el 12 de agosto de 2000.

2.1.2 Habida cuenta de que de todas maneras la liberalización tendría repercusiones en la seguridad operacional y en la seguridad de la aviación, el Artículo 6.12 de la Decisión de Yamousooukro trata específicamente esta cuestión.

2.1.3 En virtud de las disposiciones del Artículo 6.12 de la Decisión antes mencionada, los Estados reafirman sus obligaciones mutuas de proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y de cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en el marco del programa de vigilancia de la seguridad operacional. No obstante, dado que la cuestión de las normas y controles de seguridad operacional y de seguridad de la aviación es muy compleja, debería ser objeto de cooperación y de una asociación bien fundada.

2.2 Seguridad de la aviación

2.2.1 El Convenio de Chicago definió la seguridad de la aviación en su Anexo 17 como la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

2.2.2 La protección de la aviación civil contra amenazas delictivas y de terroristas continúa siendo un desafío importante que todas las autoridades de aviación civil han de enfrentar.

2.2.3 Los sucesos del 11 de septiembre de 2001 que minaron profundamente la confianza de los consumidores en el transporte aéreo y han tenido consecuencias desastrosas en esa industria constituyen, en nuestra opinión, un ataque sin precedentes contra la aviación civil internacional y requieren por consiguiente una respuesta commensurable al nivel de ataque. Un hecho muy beneficioso fue la respuesta inmediata ya que en la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Montreal, 19-20 de febrero de 2001), la comunidad de aviación civil internacional adoptó recomendaciones destinadas a reforzar la protección de la comunidad de aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita. Esto fue posible, principalmente, mediante el establecimiento de un Programa ministerial OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en el marco del Mecanismo de la Sección de seguridad de la aviación (AVSEC) de la OACI que se puso a disposición de los países que lo necesitaran a fin de remediar las deficiencias señaladas mediante las auditorías.

2.3 Seguridad operacional

2.3.1 Las carencias más generales recalculadas por todos los participantes en la aviación civil en África en el campo de la seguridad operacional están relacionados con:

- a) la ausencia, insuficiencia o carácter obsoleto del marco estatutorio;
- b) la ausencia o insuficiencia de conocimientos técnicos, especialmente en el campo de las operaciones aéreas y la aeronavegabilidad;
- c) la falta de recursos financieros;
- d) en ciertos casos, la deficiencia de la jerarquía encargada de la toma de decisiones y la falta de una autonomía institucional por parte de las autoridades de aviación civil.

2.3.2 El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), que abarca los Anexos 1, 6 y 8 (Licencias al personal, Operación de aeronaves y Aeronavegabilidad), ha confirmado la mayoría de estos resultados.

2.3.3 A nivel nacional, las mejoras en la vigilancia de la seguridad operacional supone la actualización del marco de reglamentación y el aumento de los recursos humanos y financieros asignados a la vigilancia de la seguridad operacional. El refuerzo de los Departamentos de aviación civil (DCA), parece ser, por ende, un aspecto imperativo desde el punto de vista funcional y operacional y este hecho requerirá, sin duda alguna, importantes recursos que lamentablemente los países no disponen pero que podrían obtenerse mediante proyectos y mecanismos existentes u otros que podrían crearse.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La liberalización es un hecho establecido. Sin embargo, cabe recalcar que en muchos Estados en desarrollo todavía queda mucho por lograrse, en particular en el campo de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación para que este proceso inevitable alcance plenamente sus objetivos.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) instar a los Estados que tienen los recursos necesarios a que contribuyan más con el Mecanismo AVSEC de la OACI;
- c) recomendar que los Estados, especialmente los países en desarrollo, aprovechen la asistencia técnica y financiera en el marco de la cooperación técnica para que puedan tomar medidas correctivas destinadas a eliminar las deficiencias señaladas durante las auditorías de seguridad de la aviación;
- d) pedir a la Secretaría de la OACI que ejecute proyectos con arreglo al Programa de desarrollo de la cooperación en materia de seguridad operacional y mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) en diversos grupos de países a fin de tomar medidas para corregir las deficiencias señaladas durante las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional; y

- e) instar a los Estados, organizaciones internacionales y a los asociados públicos y privados de la aviación civil internacional a que contribuyan con el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) recientemente creado por el Consejo de la OACI.

— FIN —