

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

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 1.2 DEL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 1.2 del Orden del día: Aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad y protección de la aviación**1.2.1 Documentación**

La Secretaría (WP/6) se ocupó de las repercusiones de la liberalización económica relacionadas con la seguridad y protección de la aviación, y examinó cuestiones concretas y opciones de política, poniendo de relieve la importancia suprema de la reglamentación en materia de seguridad y protección de la aviación.

Los Estados Unidos (WP/96) tomaron nota de mejoras recientes en relación con la seguridad operacional, pero también de que existía el peligro de que las responsabilidades relacionadas con las actividades de vigilancia de la seguridad operacional quedaran confusas a raíz de los acontecimientos políticos y los cambios en los arreglos de reglamentación económica, a menos que la responsabilidad y la estructura jerárquica relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación permanezcan claramente establecidas.

53 Estados africanos (WP/76) hicieron un análisis detenido de las repercusiones de la liberalización en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en términos de promover la liberalización, garantizar la seguridad operacional y garantizar la seguridad de la aviación, e instaron a que se brindara asistencia a los países en desarrollo para que puedan afrontar sus necesidades en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación.

La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la Unión Europea (UE) (WP/68 — Nota de información) identificaron algunas cuestiones clave que era preciso abordar al tratar los aspectos de la liberalización relacionados con la seguridad operacional y especialmente los relativos a la propiedad y el control de las líneas aéreas.

1.2.2 Análisis

1.2.2.1 Hubo amplio apoyo por lo que respecta a la importancia suprema de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, independientemente del tipo de reglamentación económica empleado, y a la necesidad de asegurar que la liberalización no hiciera peligrar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Además, la confianza del público en el transporte aéreo internacional era fundamental. Por lo que respecta a la seguridad de la aviación el mantenimiento de dicha confianza exigía vigilancia y medidas por parte de los Estados y la industria para hacer frente a nuevas formas de amenazas a la seguridad.

1.2.2.2 Se consideró que los esfuerzos realizados en aras de la liberalización podrían llegar a descarrilarse si no se contaba con los recursos suficientes para que los Estados cumplieren con su responsabilidades en materia de seguridad operacional y de seguridad de la aviación; por consiguiente existía la necesidad de contar con cooperación y asistencia financiera en esta esfera. Las instituciones financieras internacionales, y la OACI misma, reconocían dicha necesidad y brindaban asistencia en forma activa.

1.2.2.3 Se manifestaron inquietudes acerca de que algunos tipos de liberalización podrían provocar el surgimiento de banderas de conveniencia y ello debería tenerse en cuenta en los esfuerzos realizados para mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación mediante, por ejemplo, el empleo de

acuerdos en el marco del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago sobre el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves.

1.2.2.4 Un sistema de seguridad operacional y de seguridad de la aviación basado en el concepto de un sólo Estado se torna cada vez más complejo a raíz de la liberalización regional y la organización globalizada de la economía mundial. Si bien en última instancia la responsabilidad relativa a la protección y seguridad recae en el Estado, los acuerdos regionales para la vigilancia de la seguridad operacional han resultado efectivos.

1.2.2.5 Se sugirió que la OACI debería realizar un estudio destinado a determinar cuál es el Estado o los Estados, e incluso la autoridad de reglamentación designada, más adecuado para ejercer estas responsabilidades; y para recomendar con el tiempo enmiendas a los arreglos de reglamentación existentes de la OACI sobre el asunto.

1.2.3 Conclusiones

1.2.3.1 Basándose en la documentación y en las deliberaciones consiguientes en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia llegó a la conclusión de que:

- a) La liberalización económica acarrea consecuencias con respecto a la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación que es preciso enfrentar debidamente a los niveles nacional, bilateral, regional y mundial, según corresponda, con el fin de garantizar el continuo desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.
- b) El Convenio de Chicago impone a los Estados contratantes la responsabilidad de que se cumplan las normas y métodos relativos a la seguridad y la protección de la aviación. Independientemente de cualesquiera arreglos futuros para la reglamentación económica, la seguridad y la protección deben seguir siendo de importancia primordial en la operación y el desarrollo del transporte aéreo. En un medio económico liberalizado la reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación no solamente debe mantenerse sino también fortalecerse. Las medidas para garantizar el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad y protección de la aviación aplicables y el mejoramiento de la supervisión normativa deben ser parte integral de las salvaguardias para la liberalización.
- c) Al introducir la liberalización económica, los Estados deberían garantizar que la seguridad y la protección de la aviación no queden comprometidas por consideraciones comerciales, y que se establezcan claras líneas de responsabilidad para la seguridad y la protección de la aviación por lo que respecta a las partes correspondientes en cualesquiera arreglos liberalizados. Independientemente de la forma que adopten los arreglos de reglamentación económica, debería establecerse claramente a quién corresponde la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en un Estado contratante de la OACI claramente identificado o en otra autoridad normativa designada por ese Estado, con respecto a cada explotación de aeronaves.
- d) La OACI debería seguir desempeñando un papel de liderazgo en la elaboración de estrategias mundiales para la reglamentación y vigilancia de la seguridad y la protección de la aviación, tanto de manera definitiva como en el contexto de la facilitación de reformas de la reglamentación. El cambiante entorno normativo y

operacional del transporte aéreo internacional exige la elaboración de nuevos métodos relacionados con la reglamentación capaces de adaptarse a los cambios y enfrentar las correspondientes inquietudes. Mientras se preparan esos nuevos arreglos relativos a la reglamentación, deben adoptarse medidas para garantizar que el sistema de reglamentación de la seguridad y la protección de la aviación vigente continúa funcionando de manera eficaz. Para enfrentar este desafío es preciso contar con una cooperación internacional continua y con los esfuerzos concertados de todos los Estados contratantes, organismos regionales de aviación, la industria y todos los participantes en la aviación civil.

- e) Teniendo en cuenta los limitados recursos humanos y financieros disponibles en muchos países en desarrollo a los que se les exige que garanticen la protección y seguridad al llevar a cabo la liberalización, debería recurrirse a todos los medios posibles, comprendidas las contribuciones al mecanismo de seguridad de la aviación, de la OACI, al Programa de cooperación técnica de la OACI y al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS), con la finalidad de brindar asistencia a estos Estados para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y subsanar las deficiencias identificadas por las auditorías de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, de la OACI.
- f) La OACI debería estudiar la necesidad de asegurar la coherencia y exactitud de la definición del Estado o Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación que se utilice para fines de explotación, responsabilidad, reglamentación económica y otros semejantes.

— FIN —