

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/69-NE/22
02/11/05

LXIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Caracas, Venezuela, 8 al 10 de noviembre de 2005)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Celebración de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil
sobre una estrategia mundial sobre la seguridad aeronáutica.
Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como se conoce, el día 3 de octubre de 2005, se reunió el Consejo de la OACI para discutir, entre otras cosas, la propuesta de realización de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica, acordando preparar una propuesta más detallada que incluyera las fechas de la conferencia, el orden del día, notas explicativas y las previsiones de costos, a fin de que la examine el Consejo.
2. La conferencia se realizaría del 20 al 22 de marzo del próximo año. La finalidad de esta conferencia consiste en evaluar la situación de la seguridad aeronáutica en la actualidad, planificar las mejoras necesarias y establecer un marco de seguridad operacional para el siglo XXI, logrando enfoques orientados hacia la acción para responder a los desafíos actuales y en evolución.
3. El Consejo debe considerar este tema durante su segunda semana de sesiones, alrededor del 14/15 de noviembre próximo. En ese sentido, se **adjunta** la nota de estudio que incluye una propuesta detallada para la realización de la citada Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil a efectos que sea analizada por el Comité Ejecutivo.
4. Al respecto, cabe señalar que, durante las conversaciones mantenidas entre la CLAC, la CEAC y la CAFAC el pasado mes de octubre, se convino en que las notas de estudio de la Secretaría de la OACI deberían estar disponibles en todos los idiomas, por lo menos 30 días antes de la fecha de la reunión y. Por tanto, esa debería ser parte de la posición latinoamericana cuando se discuta este tema en el Consejo.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

5. Se invita al Comité Ejecutivo a:
- a) examinar la presente nota y su adjunto,
 - b) intercambiar criterios,
 - c) sugerir temas que deberían ser considerados para presentar notas de estudio por parte de la CLAC, y
 - d) adoptar las medidas que estime pertinente.



NOTA DE ESTUDIO

CONSEJO — 176º PERÍODO DE SESIONES

Asunto núm. 14: Asuntos de navegación aérea

**PROPUESTA PARA LA CELEBRACIÓN DE UNA CONFERENCIA DE DIRECTORES
GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL
PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA**

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

En esta nota figura una propuesta detallada para la realización de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica, que incluye las fechas de la conferencia, orden del día y notas explicativas, así como costos previstos, a fin de que el Consejo la examine. La decisión del Consejo figura en el párrafo 5.

REFERENCIAS

- | | |
|--|------------------------------|
| * C-DEC 176/1 | * Memorando PRES AK/1093 |
| * <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300) | del 16 de septiembre de 2005 |
| * <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) | * Memorando PRES AK/1098 |
| | del 27 de septiembre de 2005 |

Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos A1, A2, A3, A4, A5, A6 y A8.

*Referencias principales

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 3 de octubre de 2005, en la primera sesión de su 176º período de sesiones, el Consejo apoyó la realización de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica y convino en que a principios del período de sesiones en curso (176º) se prepara una propuesta más detallada que incluyera las fechas de la conferencia, el orden del día, notas explicativas y las previsiones de costos, a fin de que la examine el Consejo.

2. NECESIDAD DE LA REUNIÓN

2.1 Como se indicó en el memorando PRES AK/1093, del 16 de septiembre de 2005, si bien el sistema aeronáutico mundial sigue siendo fundamentalmente seguro desde el punto de vista de las operaciones, en este año, en los meses de agosto y septiembre, se produjeron una serie de accidentes de aviación importantes que causaron la muerte de casi 500 personas. Estos accidentes recientes podrían socavar la confianza del público en la seguridad operacional de los sistemas de transporte aéreo. Incumbe a la OACI demostrar su liderazgo en la iniciativa mundial destinada a eliminar las deficiencias sistémicas que subsisten a fin de aumentar la seguridad aeronáutica.

2.2 En vista de lo expuesto, se considera que es necesario tomar medidas mundiales de una manera firme, coordinada y transparente. Tal vez se requieran nuevas estrategias. La comunidad de aviación civil internacional debe tratar estos desafíos tan pronto como sea viable.

2.3 El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha concluido las auditorías iniciales en 181 de los 189 Estados contratantes y 162 Estados han sido objeto de auditorías de seguimiento. En general, se ha logrado un progreso importante en la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados a fin de mejorar sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional. No obstante, varios Estados continúan experimentando dificultades a este respecto, principalmente debido a la falta de recursos.

2.4 El motivo principal de poner a disposición de todos los Estados los resultados de las auditorías del USOAP es proporcionar información suficiente para que los Estados contratantes puedan tomar determinaciones informadas con respecto a la capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados auditados y centren sus funciones en la vigilancia de todas las operaciones de aeronaves, incluidas las aeronaves extranjeras dentro de su territorio. En vista de las carencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional observadas en diversos Estados y otros datos críticos disponibles sobre seguridad aeronáutica, todos los Estados han de tomar medidas apropiadas para conservar la seguridad operacional. El 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI recordó esta necesidad a los Estados (Cláusula dispositiva 4 de la Resolución A35-7 — Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional).

2.5 En la Resolución A35-7 la Asamblea reconoció que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituían uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro. Sin embargo, los informes en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional continúan teniendo un carácter confidencial para las líneas aéreas y el público en general. Como resultado de ello, la información crítica de seguridad operacional no se ha puesto a su alcance para ayudarlos a formarse una opinión en relación con la capacidad de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Se estima oportuno que se considere la posibilidad de intercambiar la información apropiada en el marco del USOAP más allá de los Estados contratantes haciéndola llegar al sector aeronáutico y posiblemente al público.

2.6 La OACI enfrenta dificultades para tomar medidas oportunamente respecto a las cuestiones emergentes en el campo de la seguridad operacional como resultado de la falta de datos fidedignos para basar sus decisiones. No se reconoce con precisión la información básica relativa al número de explotadores aéreos internacionales, de aeronaves que participan en el transporte aéreo comercial o de líneas aéreas que poseen certificados de explotador de servicios aéreos emitidos por un Estado pero explotados exclusivamente en países distantes. Por consiguiente, es difícil observar o pronosticar tendencias. Es fundamental intensificar la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional a fin de analizar los riesgos y responder de manera apropiada y oportuna.

2.7 Es evidente que el sector aeronáutico ha continuado creciendo durante el último decenio. La mayoría de los explotadores, aproximadamente el 90%, explota menos de 20 aeronaves. Las autoridades encargadas de la reglamentación deben ejercer vigilancia, ya que estos pequeños explotadores no siempre cuentan con los recursos económicos de escala para poder destinar los recursos necesarios a las tareas relacionadas con la seguridad operacional. Por ende, la naturaleza del sector en expansión aumentará la carga para los encargados de la reglamentación. En la actualidad se considera esencial complementar el enfoque de reglamentación con la gestión de la seguridad operacional con un enfoque basado en los resultados.

2.8 Teniendo en cuenta los resultados de las auditorías del USOAP, se reconoce ya que algunos Estados contratantes nunca dispondrán de los recursos necesarios para establecer sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. No obstante, en el Artículo 44 del Convenio se dispone, entre otras cosas, que uno de los objetivos de la OACI es asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional. Las organizaciones regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional representan una posible solución. Con todo, para alcanzar este objetivo, la Conferencia DGAC debería considerar otros medios innovadores.

3. CONCLUSIONES

3.1 Es necesario que los Estados, la OACI y otros interesados dispongan de datos adecuados relativos a cuestiones de seguridad operacional a fin de que puedan elaborar políticas y percepciones bien fundadas. El entorno de la aviación civil internacional se ha ampliado durante el último decenio; al mismo tiempo, es evidente que dicho entorno se ha vuelto cada vez más complejo desde el punto de vista de la reglamentación. Asimismo, hay pruebas de que varios Estados siguen enfrentando dificultades para cumplir con sus obligaciones en relación con la vigilancia de la seguridad operacional. La finalidad de esta conferencia consiste en evaluar la situación de la seguridad aeronáutica en la actualidad, planificar las mejoras necesarias y establecer un marco de seguridad operacional para el siglo XXI. El orden del día adjunto, con notas explicativas, tiene como finalidad que se logren enfoques orientados hacia la acción para responder a los desafíos actuales y en evolución.

4. PROGRAMACIÓN DE LA CONFERENCIA, ORGANIZACIÓN Y CONSIDERACIONES RELATIVAS A LOS COSTOS

4.1 La Secretaría ha examinado las posibilidades de programación de la conferencia aparte de las fechas propuestas del 8 y 9 de febrero de 2006 y ha concluido en que un calendario conveniente para la misma sería una reunión de dos días y medio de duración del 20 de marzo al mediodía del 22 de marzo de 2006. El medio día adicional de la reunión permitiría a la Secretaría que prepare el informe resumido y las recomendaciones de la conferencia para que puedan ser examinadas en su último día, como se hizo en la reunión DGAC anterior, celebrada en 1997. De acuerdo a la información de que dispone la Secretaría, estas fechas no entran en conflicto con otras reuniones internacionales importantes. Además, estas fechas permitirían prestar servicios a la conferencia con los recursos internos de la OACI, quedando entendido que se modificaría la fecha de la reunión ANSEP/6. La conferencia se reuniría como un solo órgano y se prestarán servicios de traducción e interpretación en los seis idiomas oficiales de la OACI. El costo de la reunión se estima en \$13 400 EUA.

4.2 Será necesario complementar temporalmente el personal de la Dirección de navegación aérea con personal jubilado con experiencia que ayude en la preparación y apoyo a la Secretaría para una conferencia de esta importancia. Por consiguiente, se propone reasignar los fondos inicialmente previstos para el simposio sobre factores humanos y el simposio mundial sobre instrucción en aviación mundial para aumentar temporalmente el número de funcionarios de la ANB. Esta reasignación se considera

compatible con el cambio de prioridades hacia la implantación directa de actividades destinadas a lograr una realización a corto plazo de los objetivos estratégicos de la Organización.

5. **DECISIÓN DEL CONSEJO**

5.1 Se invita al Consejo a aprobar:

- a) la celebración de una Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil del 20 al 22 de marzo de 2006;
- b) el proyecto de orden del día con notas explicativas que figura en el Apéndice;
- c) un presupuesto de \$13 400 EUA para la realización de la reunión; y
- d) una reasignación de fondos del programa de reuniones como medio de aumentar el personal existente de la ANB para preparar y brindar apoyo a la conferencia.

APÉNDICE

Orden del día y notas explicativas

Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica

CUESTIÓN 1: SITUACIÓN DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

El sistema aeronáutico mundial sigue siendo fundamentalmente seguro. Sin embargo, es necesario seguir mejorando la seguridad aeronáutica mediante una acción concertada por parte de todos los Estados contratantes y el sector aeronáutico. Ello ayudaría a mantener la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo, lo cual es esencial para el florecimiento de aviación.

Tema núm. 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica

Las importantes variaciones en el nivel de seguridad operacional de una región a otra, las dificultades a raíz del aumento del tráfico y la mundialización del sector aeronáutico, las continuas dificultades que experimentan los Estados para poder establecer y mantener un sistema eficiente de vigilancia de la seguridad operacional, y las limitaciones de un sistema de vigilancia basado exclusivamente en el cumplimiento, son algunos ejemplos de los temas que deberían tratarse a fin de asegurar que continúen las mejoras en el campo de la seguridad aeronáutica. Se presentará una descripción general de las tendencias actuales.

Tema núm. 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional

Entre 1999 y 2001 se llevaron a cabo las auditorías iniciales en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en 181 Estados. De 2001 a 2004 se visitaron 162 Estados para hacer el seguimiento de las auditorías. La OACI ha iniciado ahora sus auditorías sistemáticas de todas las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional que figuran en los Anexos relativos a esta última, centrándose en ocho elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. Como resultado de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, los Estados contratantes y la OACI han tomado conocimiento de muchísimos aspectos relacionados con la situación de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. En el marco de este tema del orden del día, se presentarán los resultados, las observaciones y las tendencias

Tema núm. 1.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Muchos Estados necesitan asistencia para reforzar su capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional. La estrategia unificada de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, establecida mediante la Resolución A35-7 de la Asamblea, tiene como objetivo aprovechar los recursos de la OACI, de la comunidad de donantes y de los Estados contratantes a fin de reforzar la vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial y resolver las deficiencias relacionadas con esta última mediante la cooperación técnica. La estrategia unificada ha centrado gran parte de su labor en facilitar actividades cooperativas regionales y subregionales para

aplicar soluciones sostenibles a fin de ayudar a los Estados al respecto. En el marco de este tema del orden del día se examinará su situación.

Tema núm. 1.4: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

La cooperación internacional es clave para establecer un sistema de transporte aéreo más seguro y mantener la confianza del público en su seguridad operacional. A todos los Estados y al sector aeronáutico les interesa el florecimiento del sistema de transporte aéreo. Ambos han tomado muchas iniciativas destinadas a incrementar la seguridad operacional. Con todo, se presentan numerosas ocasiones en que las iniciativas benefician a un solo Estado o grupo de Estados en un momento dado y los frutos del trabajo no se comparten más ampliamente. Para lograr resultados óptimos, deberían evitarse importantes duplicaciones de esfuerzo, ineficiencias y situaciones en que los Estados que lo necesitan no disponen de material relacionado con la seguridad operacional. La naturaleza de estas iniciativas en materia de seguridad operacional se presentará en el marco de este tema del orden del día.

CUESTIÓN 2: MEJORA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

La conferencia examinará posibles soluciones a los problemas determinados durante la primera parte del orden del día. La necesidad de transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional será el tema central de los debates. Cada vez es más difícil mejorar significativamente los niveles de seguridad operacional utilizando los enfoques de reglamentación existentes en un entorno en el que los recursos son limitados. Por consiguiente, se necesitan enfoques nuevos e innovadores.

Tema núm. 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional

La transparencia y la compartición de la información sobre seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema seguro de transporte aéreo. Debería reconocerse que el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional entre los Estados contratantes les permitirá realizar eficazmente sus funciones de vigilancia de seguridad operacional. La conferencia examinará los impedimentos a la libre circulación de la información relativa a la seguridad operacional. Asimismo, se analizará la necesidad de mantener debidamente informado al público.

Tema núm. 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica

El cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con la seguridad operacional es la piedra angular de la seguridad de la aviación civil internacional. Un sector aeronáutico en rápida expansión y las limitaciones de recursos de que disponen las autoridades de vigilancia dificultan cada vez más el poder mantener un ritmo eficiente y eficaz de gestión de la seguridad operacional basándose exclusivamente en el cumplimiento de la reglamentación. Es esencial añadir al enfoque de la reglamentación en lo que atañe a la gestión de la seguridad operacional un enfoque basado en los resultados. Este enfoque se ilustra idóneamente con los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) y, basándose en el grado de madurez alcanzado, debería fomentarse la implantación del concepto SMS a escala mundial. En el marco de este tema, la conferencia analizará los medios para que los Estados complementen sus enfoques de reglamentación existentes en lo que atañe a la gestión de la seguridad operacional con un enfoque SMS basado en los resultados.

Tema núm. 2.3: Reconocimiento mutuo

La conferencia analizará la aplicación eficaz del reconocimiento mutuo previsto en el Convenio (Artículo 16: *Inspección de aeronaves*, Artículo 21: *Informes sobre matrículas*, y

Artículo 33: *Reconocimiento de certificados y licencias*) y otras disposiciones afines. En el marco de este tema, la conferencia examinará las directrices para la elaboración de criterios comunes que habrían de seguir los Estados para determinar si se cumplen las normas aplicables al reconocimiento mutuo y otras condiciones necesarias.

Tema núm. 2.4: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional

Uno de los principales pilares para asegurar y aumentar la seguridad operacional depende considerablemente de la capacidad de los Estados para establecer y mantener una vigilancia de la seguridad operacional eficaz de la aviación. Con un sector en expansión, es importante que la reglamentación relativa a la vigilancia de la seguridad operacional corresponda al ritmo de su crecimiento. La eficiencia y eficacia de dicha vigilancia se ha beneficiado con las auditorías obligatorias realizadas por la OACI. Con la ampliación del USOAP para abarcar todas las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional en todos los Anexos que tratan la cuestión de la seguridad operacional, su funcionamiento óptimo depende de que los Estados contratantes se comprometan a participar plenamente y acepten las auditorías sobre el terreno programadas por la OACI.

Las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional observadas mediante el USOAP se analizarán en el marco de la estrategia unificada a fin de ayudar a los Estados que no están en condiciones de resolver adecuadamente sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional. Se puede prestar asistencia determinando un Estado o grupos de Estados que puedan conducir al establecimiento y gestión de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional regionales o subregionales con el apoyo de diversas partes interesadas. Esto requerirá del compromiso de los Estados para apoyar estas iniciativas destinadas a corregir las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional de manera eficaz y sostenible. Por consiguiente, la OACI facilita la solución de las deficiencias observadas en materia de vigilancia de la seguridad operacional en diversos Estados y fomenta el cumplimiento de las correspondientes disposiciones.

Cuando un Estado tiene importantes deficiencias en materia de vigilancia de seguridad operacional, en especial en las áreas de vigilancia permanente y resolución de problemas de seguridad operacional, existe un mayor riesgo de que los explotadores de servicios aéreos autorizados por dicho Estado no cumplan con las disposiciones de seguridad operacional requeridas y que las aeronaves matriculadas en ese Estado no se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad. Dicho Estado, en un nivel gubernamental apropiado, debería tener la oportunidad de aclarar su plan de medidas correctivas al Consejo. Si las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional no pueden remediarse a corto plazo, deberían hacerse arreglos para transferir las funciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado del explotador o del Estado de matrícula a otra autoridad, basándose en un acuerdo bilateral, similar a la transferencia en virtud del Artículo 83 *bis* y dicha transferencia podría registrarse ante el Consejo y hacerse pública de conformidad con el Artículo 83. Podría adoptarse esta medida para asegurar que los servicios aéreos internacionales esenciales se mantengan en condiciones de seguridad operacional hasta que el Estado en cuestión pueda superar sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Con esta medida se trata de satisfacer la necesidad de disponer de un transporte aéreo mundial seguro, regular, eficiente y económico asegurando al mismo tiempo el pleno respeto de los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga una oportunidad equitativa de explotar líneas aéreas internacionales.

Basándose en lo anterior, la conferencia examinará la función directa de la OACI para asegurar una vigilancia de la seguridad operacional eficaz y sostenible, así como el pleno cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional.

CUESTIÓN 3: MÁS ALLÁ DEL MARCO ACTUAL

Tema núm. 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI

El marco para la seguridad operacional previsto en el Convenio y sus Anexos ha sido adecuado hasta la fecha para garantizar la seguridad operacional del transporte aéreo. En la conferencia se analizaría cómo podría mejorarse este marco para satisfacer las necesidades de la aviación civil internacional en continua evolución.

— FIN —