

ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



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

Montreal, 20-22 de marzo de 2006

INFORME

Aprobado por la Conferencia y publicado
bajo la responsabilidad del Secretario General

Publicado por separado en español, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn
Teléfono: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsímile: +49 (0) 228-94 90 2-22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

Camerún. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Teléfono: +237 343 98 42; Facsímile: + 237 343 89 25;
Correo-e: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icaomid@cairo.icao.int

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: ssc.ventasoci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Teléfono: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsímile: +91 (22) 2262 3551; Correo-e: sbh@vsnl.com

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (20) 7622 395; Facsímile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

2/06

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles. En los suplementos al catálogo se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente del Consejo de la OACI

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

Tengo el honor de presentarle el informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica, que se celebró en Montreal del 20 al 22 de marzo de 2006.



Assad Kotaite
Presidente

Montreal, 22 de marzo de 2006

ÍNDICE

	Página
RESEÑA DE LA REUNIÓN	
1. Duración	ii-1
2. Asistentes	ii-1
3. Mesa	ii-1
4. Secretaría	ii-1
5. Adopción del orden del día	ii-2
6. Disposición del trabajo	ii-2
7. Discursos inaugurales	ii-2
7.1 Presidente del Consejo	ii-2
7.2 Secretario General	ii-4
7.3 Ministro de Transportes, Infraestructura y Comunidades — Canadá	ii-4
LISTA DE PARTICIPANTES	iii-1
ORDEN DEL DÍA Y NOTAS EXPLICATIVAS DE LA CONFERENCIA	iv-1
PROGRAMA DE LA CONFERENCIA	v-1
RESUMEN DE LOS DEBATES	1-1
DECLARACIÓN	2-1
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	3-1

RESEÑA DE LA CONFERENCIA

1. DURACIÓN

1.1 El Presidente del Consejo, Dr. Assad Kotaite, inauguró la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional (DGCA/06) a las 0900 horas del día 20 de marzo de 2006, en la sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.

2. ASISTENTES

2.1 Asistieron a la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil 567 participantes de 153 Estados contratantes y 26 organizaciones internacionales.

3. MESA

3.1 Tras la inauguración de la conferencia, el Dr. A. Kotaite fue elegido Presidente de la misma.

4. SECRETARÍA

4.1 Actuó de secretario de la conferencia el Sr. William R. Voss, Director de navegación aérea. Los asesores del secretario de la conferencia fueron el Sr. Marinus C.F. Heijl, Director adjunto de navegación aérea y el Sr. P. Lamy, Jefe de la Sección de seguridad de vuelo (FLS) y los secretarios adjuntos fueron: el Sr. M. Costa, Jefe de la Sección de investigación y prevención de accidentes; el Sr. A. Quiroz, Coordinador administrativo y de instrucción, Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional; el Sr. M.A. Fox, Jefe del Grupo de políticas y normas de instrucción aeronáutica; el Sr. D. Maurino, Coordinador del Programa sobre seguridad de vuelo y factores humanos, Sección FLS; y el Sr. G. Herpst, Jefe del Grupo del Programa de la estrategia unificada.

4.2 La organización administrativa de la conferencia estuvo a cargo del Sr. A. Singh, Director de administración y servicios. Los servicios de traducción e interpretación fueron proporcionados por la Subdirección de idiomas y publicaciones bajo la dirección de su Jefe, el Sr. Y.N. Beliaev, quien contó con la asistencia de la Sra. R.J. Ezrati (Jefa de la Sección de interpretación); el Sr. D. Wilson (Sección inglesa y de publicaciones); el Sr. P. J. Butler (Sección francesa); el Sr. V.A. Gapakov (Sección rusa); la Sra. A. de Cuadra-Lindstrom (Sección española); el Sr. M. El-Baghir (Sección árabe); y el Sr. K. Li (Sección china).

4.3 La organización material de la conferencia estuvo a cargo del Sr. M. Blanch, Jefe de la Sección de servicios a las conferencias y oficinas; la Sra. R. Zagoritis, Oficial adjunta (Servicios a las conferencias); la Sra. D. Rahmani, Encargada interina de Control de documentos; el Sr. J.D. Daoust, Jefe de la Subsección de imprenta; el Sr. G. Beaudet, Supervisor de la Subsección de distribución interna; el Sr. S. Dobrica, Jefe de la Sección Web, biblioteca y archivo. Otros especialistas de la Secretaría de la OACI prestaron el asesoramiento necesario a la conferencia.

5. ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

5.1 El orden del día transmitido a la conferencia por el Consejo fue adoptado en la primera sesión.

6. DISPOSICIÓN DEL TRABAJO

6.1 El programa de trabajo enviado a los Estados con anterioridad a la celebración de la conferencia fue aprobado en la sesión inaugural.

6.2 De conformidad con las *Instrucciones para las Reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143) se estableció un grupo coordinador, el cual se reunió siempre que fue necesario durante la conferencia. Los miembros de este grupo fueron el secretario de la conferencia, los secretarios adjuntos y los representantes de los distintos servicios de la Secretaría que prestaban ayuda a la conferencia. El grupo pudo coordinar las actividades de la conferencia utilizando los servicios y los locales disponibles.

7. DISCURSOS INAUGURALES

7.1 Presidente del Consejo

En nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tengo el honor de declarar inaugurada esta Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGAC). Desearía extender una cálida bienvenida al Honorable Lawrence Cannon, Ministro de Transportes, Infraestructura y Comunidades del Canadá, y a todos los participantes en esta conferencia.

La conferencia tiene como propósito lograr un consenso sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica en el siglo XXI. Si bien 2003 y 2004 fueron los años más seguros desde la creación de la OACI, en 1944, en agosto y septiembre del año pasado, seis importantes accidentes cobraron más vidas que en todo el año 2004. Estos accidentes constituyeron dramáticos recordatorios de que las deficiencias sistémicas identificadas desde 1999 en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) persisten hasta hoy. También nos recordaron que no debemos jamás dar por sentada la seguridad operacional. La complacencia no tiene cabida alguna cuando se trata de la seguridad operacional, nunca la ha tenido ni la tendrá jamás.

La reacción del público reafirmó el mensaje. Las noticias mostraban a gente tratando de hallar respuestas a inquietantes interrogantes y reaccionando con ira ante la falta de respuesta de algunas autoridades. En los casos en que los Gobiernos implantaban, de hecho, medidas destinadas a intensificar la seguridad operacional en sus propios espacios aéreos, éstas no siempre eran comprendidas o aceptadas por otros Estados. Si se dejaran sin aclarar, tales malentendidos podrían socavar el sistema mismo que ha apoyado el desarrollo seguro de la aviación civil internacional en los últimos 60 años. Los Directores Generales podrían discutir entre ellos en lugar de confiar unos en otros para lograr mejoras en la seguridad aeronáutica.

Este problema deberá abordarse directa y decisivamente en esta reunión. La seguridad aeronáutica sólo puede lograrse con una red de Directores Generales que trabajen al unísono. La estrategia que ustedes trazarán en esta conferencia debe reforzar el sistema que los une. Debe ser una

estrategia que reconozca que la debilidad de uno debilita a todos. La transparencia debe ser el hilo conductor de esta estrategia. Cuando existe transparencia y libre intercambio de información entre unos y otros, así como con el público, ustedes recuperan la capacidad de actuar al unísono, de reforzar las medidas que cada quien toma y de fortalecer la confianza del público.

Estarán así en mejores condiciones de presentarse como un frente unido ante aquéllos que comprometen la seguridad aeronáutica. Les ayudará a reforzar el proceso de reconocimiento de explotadores de servicios aéreos extranjeros y de vigilancia de sus aeronaves dentro de sus respectivos territorios. Un explotador que opera peligrosamente y no es detectado por un Director General, puede y debería ser controlado por otro. Todos ustedes son aliados en la lucha por lograr la seguridad aeronáutica.

Después de lo expuesto, considero que no basta reforzar el sistema, hay que reforzar todos los componentes del mismo, es decir la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de sus respectivas administraciones. Esto reviste especial importancia para los Estados contratantes que no cuentan con los recursos humanos, técnicos o financieros necesarios. Es imprescindible que los DGAC se apoyen mutuamente, mediante la implantación de organizaciones regionales sostenibles de vigilancia de la seguridad operacional. El establecimiento de estas organizaciones sólo es posible mediante la concertación de esfuerzos entre la OACI, los Estados, la industria y los donantes.

Las administraciones nacionales de aviación civil, la industria y las instituciones de financiación deben cooperar plenamente en la prestación de asistencia técnica y orientación a la aviación en todo el mundo. La OACI también está dispuesta a ayudar a coordinar una asistencia multilateral cuando dicho enfoque es el preferido, de modo que los Estados puedan desarrollar la capacidad requerida en materia de vigilancia de la seguridad operacional e implantar prácticas seguras en todos sus sistemas de transporte aéreo.

Si bien las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional pueden constituir un medio eficaz de identificar y promover medidas correctivas, estas auditorías no pueden considerarse como un fin en sí mismas. La capacidad de facilitar estas mejoras es igualmente importante. Se deben evaluar cuidadosamente los recursos que se asignarán a las auditorías y a las medidas correctivas; no deberían asignarse a las auditorías recursos desproporcionados a expensas de los recursos destinados a las mejoras de la seguridad operacional.

Damas y caballeros, dentro de unos pocos meses me jubilaré de la OACI después de 53 años de servicio en esta extraordinaria Organización. A lo largo de mi carrera, la seguridad aeronáutica ha sido mi preocupación constante. Para mí, un accidente siempre ha sido excesivo, de la misma manera que es excesiva la pérdida de una sola vida humana. Como todos los aquí presentes, se me encomendó una noble misión, la de proteger las vidas y el bienestar del público viajero. Hemos hecho y debemos continuar haciendo todo lo que esté a nuestro alcance para asegurar que lleguen a sus destinos sanos y salvos, y que nadie en tierra muera o se lesione debido a un accidente de aeronave.

Son ustedes los custodios de un poderoso instrumento de desarrollo económico, social y cultural para los ciudadanos de sus respectivos países. En sus manos tienen los instrumentos que hacen que el transporte aéreo sea seguro y eficiente para todos aquellos que utilizan los servicios de sus líneas aéreas, que pasan por sus aeropuertos y que viajan en su espacio aéreo.

Juntos, ustedes constituyen una red mundial. Juntos, ustedes pueden salvar vidas y dar sentido a la visión del Convenio de Chicago de un sistema de aviación mundial que promueva la paz y el entendimiento entre los pueblos y naciones del mundo. Juntos, ustedes pueden crear una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica que será el legado que dejarán al mundo para la posteridad.

Lo que necesitamos es una estrategia que nos impulse a actuar. Espero con interés poder trazar con ustedes esta estrategia mundial en los próximos días.

7.2 **Secretario General**

Damas y caballeros, en nombre de la Secretaría de la OACI, celebro su participación en esta conferencia orientada a la acción. Es fundamental que las deliberaciones que lleven a cabo y las decisiones que adopten conduzcan a la obtención de resultados concretos para resolver las cuestiones de seguridad operacional que continúan socavando la integridad del sistema de transporte aéreo mundial.

El orden del día de la conferencia es compacto y fue concebido para fomentar intercambios francos. Los discursos inaugurales, tanto el del Presidente como el mío, se han mantenido breves, y las tradicionales declaraciones verbales de apertura de los participantes se han suprimido a fin de proporcionar más tiempo para el diálogo y las deliberaciones. Las intervenciones de los participantes son necesarias y se alientan, pero solicitamos su cooperación para lograr que sean breves, concisas y que se concentren en alcanzar un consenso en torno a las cuestiones del orden del día aprobadas.

Me permito asegurar a todos los que se encuentran en esta sala que una vez que el Consejo de la OACI haya examinado las conclusiones y recomendaciones de su conferencia, la Secretaría que tengo el honor de dirigir llevará a la práctica todas y cada una de ellas en forma oportuna, con un espíritu de colaboración y de manera rentable.

Los Objetivos estratégicos y el Plan de actividades de la OACI ya están transformando a la Secretaría en una Organización orientada aún más hacia los resultados. A todos los niveles, estamos introduciendo nuevos métodos de trabajo que mejoran la eficiencia y la eficacia, haciendo a la vez uso prudente de recursos limitados. La integración horizontal de la Sede con las Oficinas regionales acreditadas ante sus Estados acercará a la OACI a cada uno de ustedes. Además, un proceso de examen integrado garantizará que nuestras actividades se ajusten periódicamente a fin de apoyar mejor sus esfuerzos tendientes al fortalecimiento de la seguridad operacional del transporte aéreo en sus respectivos países y regiones. Al respecto, habrán recibido un memorando acompañado de un cuestionario sobre los Objetivos estratégicos de la OACI. La OACI desea conocer su punto de vista sobre esta cuestión importante. Por consiguiente, se les invita cordialmente a responder al cuestionario y devolverlo, según lo indicado, antes de su partida.

Antes de concluir, deseo extender mi agradecimiento y mis felicitaciones al Sr. Bill Voss, Director de navegación aérea, a su equipo y a otros miembros de la Secretaría por la colosal energía y el tiempo dedicados a asegurar que la conferencia logre con éxito la creación de una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación en el siglo XXI.

7.3 **El Honorable Lawrence Cannon, Ministro de Transportes, Infraestructura y Comunidades — Canadá**

Introducción

Como Ministro de Transportes, Infraestructura y Comunidades del Canadá, es para mí un orgullo darles la bienvenida a esta Conferencia de Directores Generales sobre la seguridad operacional de la aviación civil de los Estados miembros de la OACI.

En especial me enorgullece darles la bienvenida a Montreal, Sede de la OACI desde 1945.

Están ustedes aquí en su casa.

De hecho, la relación entre el Canadá y la OACI se remonta a la conferencia de Quebec en agosto de 1943, en la que el Presidente Roosevelt y el Primer Ministro Churchill, en plena guerra mundial, propusieron la creación de una organización similar a las Naciones Unidas para encargarse de la gestión de ciertos aspectos de la aviación civil internacional.

El Canadá y los demás países miembros han desarrollado una buena labor con el pasar de los años.

Pero todavía nos queda mucho por hacer para asegurar que el sistema aeronáutico mundial continúe siendo fundamentalmente seguro desde el punto de vista de las operaciones.

Para lograr este objetivo, debemos reforzar la seguridad operacional mediante la acción concertada de todos los Estados contratantes y de la industria del transporte aéreo.

Sólo de este modo podremos mantener la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo, la cual es una condición esencial para que esta industria pueda prosperar.

Esta conferencia sin duda nos permitirá avanzar positivamente hacia el logro de este objetivo que compartimos.

Orden del día

En primer lugar, he quedado muy bien impresionado por el orden del día preparado para los próximos dos días. Es mi deseo que sus deliberaciones sean fructuosas.

En particular me agrada comprobar que han de estudiar la disparidad de los niveles de seguridad operacional entre una región y otra, así como las dificultades creadas por el aumento del tráfico aéreo y la mundialización de la industria.

En la aviación civil, así como en tantos otros ámbitos, se ha hecho evidente que la cooperación internacional es la clave del éxito en la nueva economía.

La liberalización también ha pasado a ser un factor determinante de la aviación moderna, lo cual nos obliga a redefinir la relación que existe entre la industria y su autoridad gubernamental.

Tienen completa razón al decir que todas las partes, los gobiernos, los proveedores de servicios y las líneas aéreas deben comprender y asumir plenamente sus responsabilidades.

Todos comprendemos que los Estados miembros y la industria tienen un interés común: ver prosperar el sistema de transporte aéreo. Ese es el motivo por el cual los Estados miembros y la industria han tomado muchas iniciativas para reforzar la seguridad operacional.

Lamentablemente, las iniciativas destinadas a asegurar una mayor seguridad operacional han beneficiado a un solo Estado o grupo de Estados a la vez, porque sus ventajas no se han compartido de manera equitativa. Tienen buenos motivos para hacer frente a este problema, el cual, si no se resuelve, podría acrecentar la disparidad que todavía separa a demasiados países en materia de seguridad operacional de la aviación.

También han de concentrarse en la necesidad de contar con transparencia e intercambio de información sobre seguridad operacional.

Es una idea prudente.

No cabe duda de que un mejor intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes ayudaría a dichos Estados a aumentar la eficacia de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

El compromiso con respecto a la transparencia y el intercambio de información no es necesariamente una decisión natural ni fácil de tomar para las empresas o los gobiernos. Una iniciativa de este tipo puede engendrar retos externos, además de exigir tiempo y esfuerzos para la gestión de la información y el tratamiento de las cuestiones públicas.

Pero se trata también de una pieza esencial del rompecabezas que nos permitirá, en el futuro, obtener los resultados en materia de seguridad operacional a los que aspira cada persona presente aquí hoy día.

El Canadá está sólidamente comprometido con los principios de transparencia e intercambio de información sobre seguridad operacional. Hemos demostrado este compromiso autorizando a la OACI a hacer pública la auditoría de la seguridad operacional de la aviación que ha realizado en el Canadá, y haciendo que estén disponibles las medidas de reglamentación que hemos adoptado en respuesta a los retos de seguridad operacional a los que nos enfrentamos en nuestro sistema aeronáutico.

Me alienta mucho poder observar que el Consejo de la OACI parece dispuesto a adoptar nuevas medidas relativas a la transparencia y, por supuesto, nuestro gobierno tendrá sumo agrado en colaborar en ese sentido.

Puedo indicarles además que durante el transcurso de esta conferencia, Transport Canada firmará un acuerdo con la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos para establecer los términos y condiciones que regirán la participación de Transport Canada en el sistema internacional de intercambio de datos sobre seguridad operacional de la aviación, de la FAA.

Los gobiernos, independientemente de cuan numerosos o bien intencionados sean, no podrán, por sí solos, hacer realidad este nuevo entorno necesario que favorecerá una mejor circulación de la información.

El compromiso de demostrar mayor transparencia y aumentar nuestra rendición de cuentas significa asimismo que los responsables de mantener los asuntos de negocios de las organizaciones de aviación civil son también responsables de sus políticas y sus resultados en cuanto a la seguridad operacional.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

También deseo señalar que en lo concerniente a la colaboración para el mejoramiento de la seguridad operacional, ya estamos en condiciones de enumerar algunos notables logros, que se ponen de manifiesto mediante el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, de la OACI.

De hecho, el Canadá fue el primer país que fue objeto de una auditoría según la nueva fórmula de auditoría sistémica. De modo que podemos dar testimonio de su valor y su mérito.

Debemos hacer aún más.

Es preciso que sigamos construyendo nuestros marcos de reglamentación y concentrándonos en las prácticas de gestión de riesgos.

Se trata entonces de cambiar nuestra manera de proceder — dejando de lado la seguridad operacional a nivel de las operaciones y pasando a un enfoque que abarque todos los sistemas.

El Canadá estima que el sistema de gestión de la seguridad operacional — también conocidos como SMS — es un elemento importante de la solución.

El SMS será esencial para reforzar aún más nuestros programas a lo largo de los próximos años. No obstante, independientemente de lo esencial que pueda ser, deseo dejar en claro que el Canadá considera que el SMS no constituye la *única* solución para el mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación. Es solamente *un elemento* de la solución.

La idea central del SMS es que el rendimiento en materia de seguridad operacional debería ser la primera prioridad de la industria de la aviación y de la OACI. Esto podría parecer evidente para algunos de nosotros, pero el valor de un enfoque que abarque todos los sistemas es que la responsabilidad en materia de seguridad operacional recae en todas las personas que componen la organización — desde el CEO hasta el mecánico que trabaja en el taller.

Esto representa un importante viraje cultural para buen número de organizaciones. Pero las ventajas que ofrece son claras. Una seguridad operacional mejorada engendra mayor confianza y ello significa mejores negocios, no sólo en el sector aeronáutico sino en todos los sectores relacionados con la seguridad operacional. Ya lo hemos experimentado en el Canadá.

Por ejemplo, las organizaciones canadienses de aviación que han adoptado el SMS han comprobado un crecimiento de la seguridad operacional y una mejora de los negocios.

¿Por qué? Porque los riesgos se identifican antes de que pasen a ser incidentes. Los pequeños problemas se solucionan antes de que pasen a ser grandes. Y los riesgos reducidos también significan primas de seguros reducidas y mayor confianza, no sólo en el sector público sino también en la industria.

Equipaje

Como nuevo Ministro de Transportes, Infraestructura y Comunidades del Canadá, fue agradable saber que la OACI ha dado a la comunidad aeronáutica una importante misión: asegurar que todos los países estén en condiciones de efectuar la inspección de todo el equipaje facturado en vuelos internacionales a partir del 1 de enero del presente año.

Se trata de un hito importante en la seguridad de la aviación. El Canadá trabajó diligentemente para cumplir este cronograma e incluso ha dado un paso más, mediante la verificación del equipaje facturado también en vuelos interiores.

Si bien nos enorgullecemos por este logro, reconocemos que debe hacerse aún más. El año pasado, un equipo de auditoría de la OACI examinó nuestro programa de seguridad de la aviación — obtuvimos resultados positivos y realizamos el seguimiento de sus recomendaciones.

También estamos elaborando mejores programas de evaluación de pasajeros así como nuevos programas de seguridad de la aviación para la carga aérea, en el marco de nuestros continuos esfuerzos para proteger mejor a los viajeros contra la amenaza del terrorismo.

El Canadá es bien consciente de que no se encuentra solo en este compromiso relativo a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Estas son cuestiones que revisten gran importancia para cada uno de nosotros y que preocupan también a los que viajan por vía aérea. Hemos logrado grandes progresos. Lamentablemente, esto no facilita nuestro trabajo.

Según las tendencias demográficas futuras, el marco de la seguridad operacional actual simplemente no es sostenible.

A medida que aumente el volumen del tráfico aéreo, también aumentará el número de accidentes, a menos que se encuentren mejores maneras de reducirlos. El número de accidentes ha aumentado ligeramente en 2005, y esta es una cuestión que debemos abordar.

Por consiguiente nos incumbe intentar mejorar constantemente el nivel de seguridad operacional de nuestros sistemas de aviación civil. Esta conferencia tiene por objetivo devolver al público la confianza en la seguridad operacional de los vuelos. Se trata de demostrar innovación y determinación, de ofrecer instrucción, de trabajar fuerte y sobre todo, de demostrar compromiso y transparencia.

Esta conferencia también se realiza para obtener un compromiso hacia la seguridad operacional en los niveles superiores, y es preciso que dicho compromiso haga eco en la cultura y las prácticas de una organización. En el mundo de negocios de hoy en día, cada Director General y cada CEO debe estar en constante comunicación y afirmar su compromiso con respecto a la seguridad operacional.

Es así como se demuestra el liderato.

Si hemos de hacer adoptar estas soluciones a partir del nivel superior, está claro que la OACI deberá asumir una función esencial. Esta organización tiene antecedentes de los que puede estar orgullosa, pero debe además seguir el ritmo de la evolución de los acontecimientos mundiales y demostrar liderato en torno a esta cuestión.

En este contexto, considero que existen tres objetivos que deben abordarse si hemos de proteger verdaderamente el derecho de los pasajeros de subir a bordo de una aeronave segura y protegida:

En primer lugar, se trata de una industria mundial. Debemos, por consiguiente, reiterar nuestro compromiso para colaborar con la OACI y con otras organizaciones en la elaboración de nuevos enfoques para mantener y mejorar nuestros actuales resultados en materia de seguridad. Estos enfoques comprenden notablemente una mayor transparencia en el intercambio de información esencial relacionada con la seguridad operacional entre los Estados miembros de la OACI;

En segundo lugar, debemos aceptar la idea de que la seguridad operacional es responsabilidad de todos. La misma debe ser un punto prioritario en las salas del consejo de administración de las líneas aéreas y los aeropuertos de todo el mundo, así como en los hangares, en nuestros espacios aéreos y en el Consejo de la OACI; y

En tercer lugar, debemos aceptar que los nuevos reglamentos mejorados y las prácticas perfeccionadas de seguridad operacional no serán suficientes para mantener la seguridad operacional en el espacio aéreo, sino que deberán ir acompañados de nuevos niveles de rendición de cuentas y transparencia en el seno de los gobiernos y la industria.

Sé que el Consejo de la OACI es capaz de demostrar liderato frente a este desafío y está determinado a hacerlo.

Conclusión

Todos sabemos que los pasajeros no subirán —ni deben subir— a bordo de una aeronave en la cual no se sienten seguros desde el punto de vista de las operaciones, independientemente de las ventajas e incentivos o tarifas especiales que se ofrezcan.

También comprendemos que cada pasajero tiene el derecho de embarcarse en una aeronave que sea segura desde el punto de vista de las operaciones y que esté protegida. Actuando juntos, podremos hacer que esto sea realidad.

Estoy firmemente convencido de que no hay mejor instrumento para la cooperación y el accionar internacional que la OACI.

En su calidad de Directores Generales de la seguridad operacional de la aviación en sus respectivos países, tienen ustedes una gran responsabilidad. Pero también conozco la seriedad y devoción con que realizan esta tarea.

Para concluir, hago votos por que esta conferencia les ayude a llevar a cabo una misión por la que millones de personas, en todos los continentes, les están sumamente agradecidas.

Gracias.

LISTA DE PARTICIPANTES

CD	—	Delegado jefe	ADV	—	Asesor
ACD	—	Delegado jefe suplente	COBS	—	Observador principal
D	—	Delegado	OBS	—	Observador
ALT	—	Suplente			

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
CONTRACTING STATES		
Afganistán	Mir, Y.	CD
Albania	Dibra, G.	CD
Alemania	Dr. Froböse, H.-J.	CD
	Mickler, T.	ACD
	Burlage, T.	D
	Köster, M.	D
	Matthes, H.	D
	Mürl, H.	D
	Nitschke, D.	D
	Schwierczinski, U.	D
Angola	Preza, H.	CD
	Dos Santos, G.	D
	Pinto Da Cruz, A.	D
	Pombal, A.	D
Arabia Saudita	Berenji, M.	CD
	Alsalmi, M.	D
	Nagadi, A.	D
	Rashad, A.	D
Argelia	Benchemam, M.	CD
Argentina	Matiak, C.	CD
	López González, J.	ACD
	Di Risio, H.	D
	Dimeglio, N.	D
	Valente, D.	D
	Cornelio, J.	ALT
Riaboi, J.	ALT	
Armenia	Movsesyan, A.	CD
	Karapetyan, S.	D
Australia	Doherty, J.	CD
	Murray, P.	ACD
	Bills, K.	D
	Brooks, L.	D
	Clegg, S.	D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Harfield, J.	D
	Sutherland, V.	D
	Macfarlane, R.	ADV
Austria	Bialonczyk, M.	CD
	Gehrer, S.	D
	Puleo Leodolter, K.	D
Bahrein	Abdulrahim, A.	CD
	Al Alawi, E.	D
	Al Kooheji, G.	D
Barbados	Archer, E.	CD
Belarús	Mazai, N.	CD
Bélgica	De Smet, M.	CD
	Ardui, M.	ACD
Belice	Contreras, J.	CD
Benin	De Souza, A.	CD
Bolivia	García Soruco, R.	CD
	Ballesteros H, W.	ACD
	Andrade Requena, J.	ADV
Bosnia y Herzegovina	Ratkovica, D.	CD
	Hodzic, S.	D
Brasil	Almeida, P.	CD
	Pohlmann, A.	CD
	Cunha, P.	D
	Pinto, R.	ALT
	Brasil, R.	ADV
	Cirilo, C.	ADV
	Ferreira, R.	ADV
	Gageiro Pinto, M.	ADV
	Machado, S.	ADV
	Medeiros, N.	ADV
	Mendes Da Silva, J.	ADV
	Rodrigues, A.	ADV
	Vieira, P.	ADV
Brunei Darussalam	Haji Latip, H.	CD
	Haji Besar, H.	ACD
Bulgaria	Stoyanov, G.	CD
	Petrova, I.	D
Burkina Faso	Salambere, R.	CD
Cabo Verde	Barbosa, A.	ACD
	Correia, V.	D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Camerún	Sama, I.	CD
	Mandeng, S.	D
	Tekou, T.	D
	Tsamo, C.	D
Canadá	Preuss, M.	CD
	Dupuis, L.	ACD
	Shuter, R.	ACD
	Chambers, S.	D
	Deshaies, M.	D
	Normoyle, D.	D
	Sherritt, D.	D
	Vineberg, P.	D
	Ouellette, Y.	ADV
Chad	Guelpina, C.	CD
Chile	Rosende, E.	CD
	De La Vega, A.	D
	Gómez, C.	D
	Mena, A.	D
	Miranda, G.	D
	Sepúlveda, L.	D
	Yuraszeck, G.	ALT
China	Wang, C.	CD
	Chan, W.	D
	Diao, Y.	D
	Fang, J.	D
	Han, J.	D
	Jiang, H.	D
	Li, K.	D
	Li, M.	D
	Liu, S.	D
	Liu, Y.	D
	Lo, N.	D
	Tsang, Y.	D
	Wang, L.	D
	Wong, E.	D
	Wong, P.	D
	Wu, Z.	D
	Xia, X.	D
	Zhang, H.	D
	Zhang, Y.	D
	Chipre	Leonidou, L.
Colombia	Sancllemente, F.	CD
	Ortiz, J.	ACD
	Bejarano, C.	ADV
	Páez, L.	ADV

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	París, S.	ADV
Comoras	Anzi Mohamed, S.	CD
Congo	Nzaou, G.	CD
Costa Rica	López Víquez, V. Durán Orozco, A.	CD D
Côte d'Ivoire	Abonouan, J. Douka, K. Eleferiou, G.	CD ACD D
Croacia	Bilas, P. Mrden Korac, V. Cop, S.	CD D ADV
Cuba	Ojeda Vives, A. Silveira Carrazana, A. Castillo De La Paz, J. Castro Amechazurra, A. López Falcón, J. Valdivia Acosta, R. Calderín Rodríguez, D.	CD ACD D D D D ALT
Dinamarca	Larsen, K. Remmer, N. Veingberg, P. Holdt, J.	CD ACD ACD D
Ecuador	Birkett, W.	CD
Egipto	Farrag, S. Kamel, N.	CD D
El Salvador	Rodríguez, J. Zaghini, R.	CD D
Emiratos Árabes Unidos	Ghanem Al Ghaith, M. Abubaker Al Farea, M.	CD D
Eslovaquia	Zupanic, F.	CD
España	Bautista Pérez, M. Rodríguez Gil, L. Adrover, L. Ferreiro, D. González, E. Herrero, J. Nogales Chavero, J.	CD ACD D D D D D
Estados Unidos	Blakey, M. Bliss, D. Sabatini, N. Bogosian, J.	CD ACD ACD D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Daniel, M.	D
	Gallegos, R.	D
	Jennison, M.	D
	Maillett, L.	D
	Creamer, S.	ADV
	Mattingley, B.	ADV
	McDermott, S.	ADV
	Serwer, C.	ADV
	Wilson-Hunter, C.	ADV
Estonia	Kaskel, K.	CD
	Martsenkov, K.	D
Etiopía	Woldeyohannes, M.	CD
	Belayneh, M.	D
	Meshesha, G.	D
Federación de Rusia	Aristov, S.	CD
	Lysenko, I.	ACD
	Ruppel, K.	ACD
	Korsakov, A.	D
	Lobachev, E.	D
	Saleev, V.	D
	Shavlyugin, V.	ADV
Fiji	Waqa, N.	D
Filipinas	Jatico, N.	CD
Finlandia	Salonen, K.	CD
	Tupamaki, M.	D
Francia	Wachenheim, M.	CD
	Chouvet, J.	ACD
	Coffin, M.	ACD
	Arslanian, P.	D
	Bour, J.	D
	Deshais, M.	D
	Jaquard, P.	D
	Lapene, L.	D
	Thirion, G.	D
	Aqallal, A.	ADV
	Iches, M.	ADV
	Olivero, G.	ADV
	Pape, P.	ADV
	Ravelojaona, M.	ADV
	Thebault, B.	ADV
Gabón	Obiang Zue Beyeme, J.	ACD
	Ayiliga, A.	D
	Bemengue, S.	D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Gambia	Bass, Jr, P.	CD
	Njie, K.	D
Ghana	Adumansa-Baddoo, N.	CD
	Kwakwa, K.	CD
	Allotey, S.	ACD
	Akohene, E.	D
Grecia	Vasilakos, E.	CD
	Dochtsis, D.	D
	Iliou, V.	D
	Marini, A.	D
	Rigas, V.	D
	Sfakianakis, K.	D
	Sourvanos, G.	D
	Tzanetoulea-Dimidis, H.	D
Guatemala	Moreno, J.	CD
Guinea	Camara, A.	CD
	Bah, B.	D
	Villet, P.	D
Guinea-Bissau	Co, J.	CD
Guyana	Ramphul, C.	CD
Haití	Pierre, J.	CD
	Dumas, L.	D
Honduras	Pagoada Figueroa, B.	CD
	Seaman Martínez, G.	D
	Suazo Morazán, A.	D
Hungria	Kiss, L.	CD
	Szekely, Z.	ACD
	Mudra, I.	D
	Sipos, A.	D
	Omajnikov, V.	ADV
Islandia	Palsson, T.	CD
	Palsson, A.	D
	Tomasson, J.	D
India	Gohain, K.	CD
	Ramalingam, K.	ACD
	Zaidi, N.	ACD
	Goswami, S.	ADV
	Ram, A.	ADV
Indonesia	Tatang, M.	CD
	Hardono, D.	ACD
	Darwoto, B.	D
	Fuschad, M.	D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Haryoto, E.	D
	Idrus, I.	D
	Martono, A.	D
	Nuryadin, R.	D
	Sunardi, D.	D
	Mala, A.	ALT
Irán (República Islámica del)	Rezaei Niaraky, N.	CD
	Karimi Majd, F.	D
Iraq	Blebil, A.	CD
	Al-Khayat, S.	D
Irlanda	McKay, R.	ACD
Islas Salomón	MacGregor, W.	CD
Italia	Manera, S.	CD
	Carrabba, G.	D
	Cristiani, F.	D
	Marasa, B.	D
	Ciancaglioni, P.	ADV
Jamahiriya Árabe Libia	El-Mesallati, S.	CD
	Abughres, M.	ACD
Jamaica	Lewis, T.	CD
	Fox, G.	ADV
Japón	Endoh, S.	CD
	Kawakami, M.	ACD
	Kono, H.	ACD
	Fujisaki, A.	D
	Imawaka, Y.	D
	Kudo, M.	D
	Machida, M.	D
	Nakada, T.	D
	Sato, K.	D
	Tanaka, T.	D
	Watanabe, S.	D
Jordania	Obeidat, S.	CD
Kazajstán	Koshanov, Y.	CD
	Shnayder, Z.	D
	Murzalin, Z.	ADV
Kenya	Kuto, C.	CD
	Chocho, T.	D
	Murani, G.	D
Kuwait	Alfozan, F.	CD

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Al-Buloushi, N.	ACD
	Al-Enezi, F.	D
La ex República Yugoslava de Macedonia	Mehmedi, I.	CD
	Andonova, E.	D
Lesotho	Moeketsi, K.	CD
Líbano	Chaouk, H.	CD
Lituania	Sumskas, A.	CD
Luxemburgo	Klein, H.	CD
Madagascar	Randriamahandry, F.	CD
Malasia	Kok, S.	CD
	Abdul Rahman, A.	D
	Abdul Rahman, Y.	D
	Gunaseelan, V.	D
	Mohammad, N.	D
	Van Lutam, S.	D
Maldivas	Razee, M.	CD
Malí	Sanogho, K.	CD
	Traore, K.	ACD
Malta	Sultana, J.	CD
Islas Marshall	Myazoe, S.	CD
Mauritania	Ould Zoueine, M.	CD
Mauricio	Gungah, A.	CD
México	López Meyer, G.	CD
	Kobeh, R.	ACD
	Méndez Mayora, D.	D
Mónaco	Bayol, H.	CD
Marruecos	Yaalaoui, A.	CD
Mozambique	Samuel, A.	CD
	Pinto, A.	ACD
	Deus, D.	D
Myanmar	Nu, M.	D
Namibia	Mujetenga, B.	CD
Nepal	Neupane, R.	CD
	Rawal, M.	D
Nicaragua	Watson, O.	CD
Níger	Halidou, M.	CD

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Nigeria	Demuren, H.	CD
	Aliu, O.	ACD
	Dare, A.	D
	Tukur, M.	D
	Jallow, M.	ADV
Nueva Zelanda	Jones, J.	CD
	Douglas, S.	D
Noruega	Lagarhus, O.	CD
	Lysne, T.	ACD
	Uribarri, E.	D
	Ramfjord, B.	ADV
Omán	Al-Amri, M.	CD
	Al-Harthy, A.	D
	Al-Zuwadi, A.	D
Países Bajos	Kneepkens, J.	CD
	Blaauw, F.	D
	De Jong, M.	D
	Kok, T.	D
	Reed, L.	D
	Van Lieshout, J.	D
	Wilbrink, J.	D
Pakistán	Nawaz, P.	CD
	Awan, M.	ACD
Panamá	Paredes, T.	CD
	García de Paredes, R.	D
	Sarasqueta Oller, G.	D
Papua Nueva Guinea	Sagati, W.	CD
Paraguay	Bittar Navarro, T.	CD
	Ríos Rabello, J.	ACD
	Moringo Torres, S.	ADV
Perú	Rivera Pérez, L.	CD
	Rodríguez Gallso, R.	ACD
	Gamarra, M.	D
	Muñoz Deacon, J.	D
Polonia	Mikrut, C.	CD
	Krolikowski, W.	ACD
	Jankowiak, R.	ADV
	Netkowski, W.	ADV
	Porzozynska, E.	ADV
Portugal	Almeida, L.	CD
	Cunha, J.	D
Qatar	Al-Janahi, I.	CD

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Reino Unido	McMillan, D. Macintyre, I. Ricketts, P. Sayce, A. Smethers, M. Smith, R. Zilz, R.	CD D D D D D D
República Árabe Siria	Aisa, F. Sardini, M. Alkhatib, N.	CD ACD D
República Centrafricana	Lenguendayen, G.	CD
República Checa	Stolc, J. Ploch, J. Mika, L. Strubl, P.	CD ACD D D
República de Corea	Chung, S. Kim, K. Chang, M. Kim, G. Yu, K.	CD ACD D D D
República Democrática del Congo	Nsiye, I. Tshumba, M.	CD ACD
República Dominicana	Rodríguez, L. Veras, C.	CD D
República Unida de Tanzania	Munyagi, M. Maugo, M. Nundu, O.	CD D D
Santa Lucía	Wilson, H. James, R.	CD D
Senegal	Bessane, M. Mbengue, P. Dieng, M. Fall, P. Gueye, B. Mbaye, A. Ngom, M. Sall, S.	CD ACD D D D D D D
Serbia y Montenegro	Saranovic, B. Potparevic, A.	CD D
Seychelles	Faure, G. Orr, M.	CD ACD

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Sierra Leona	Gbon'gbor, G.	CD
Singapur	Wong, W.	CD
	Tay, T.	ACD
	Foo, A.	D
	Hoh, M.	D
	Loo, C.	D
	Mohamed Jumari, H.	D
	Tan, Y.	ADV
Sudáfrica	Mpofu, M.	CD
	Msomi, N.	ACD
	Chakarisa, O.	D
	Lephuthing, F.	D
	Mabaso, L.	D
	Machobane, S.	D
	Marais, P.	D
	Mngomezulu, S.	D
	Morrison, J.	D
	Peege, T.	D
	Matshoba, J.	ADV
	Thakurdin, R.	ADV
Sri Lanka	Nimalsiri, C.	CD
	Fernando, M.	D
Sudán	Karim, A.	CD
	Elmagamer, M.	ACD
Suriname	Hanenberg, V.	
Swazilandia	Litchfield, D.	CD
Suecia	Billinger, N.	CD
	Eckerbert, N.	ACD
	Gustavsson, S.	ACD
	Bystrom Moller, L.	D
	Karlsson, K.	D
	Linden, I.	D
Suiza	Cron, R.	CD
	Gschwind, D.	D
	Hunninghaus, R.	D
	Vonlanthen, L.	D
Tailandia	Theanthanoo, P.	CD
	Pongthai, S.	D
Timor-Leste	Cruz, F.	CD
	Da Silva, R.	ACD
	Domankusic, E.	ADV
Togo	Latta, D.	CD

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
Trinidad y Tabago	Lutchmedial, R.	CD
Túnez	Cherif, M. Dridi, R.	CD ALT
Turquía	Tozar, B. Calislar, S. Yalcin, H. Bakay, E. Sarigul, G. Aygun, C.	CD ACD D D D ADV
Turkmenistán	Charyev, T. Rozyev, A.	CD ADV
Uganda	Akandonda, A. Opolot, A. Twijuke, J.	CD D D
Ucrania	Marchenko, M. Melnyk, O. Mischenko, V. Sukhopara, M.	CD D D D
Uruguay	Vilardo, J. Olmedo, D. Bianchi, E.	CD ACD D
Uzbekistán	Lim, O.	CD
Venezuela	Paz, F. Falcón Gotopo, E. Isea Monagas, D. Castillio Mena, H. Fraino, C. Nessi, O. Salazar, M.	CD ACD ACD D D D D
Viet Nam	Dinh, V. Duong, V.	D D
Yemen	Farag, H. Al-Theeb, S. Allmadaghi, M.	CD ACD D
Zambia	Kabalika, C.	CD
Zimbabwe	Chawota, D. Mlilo G.	CD D

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
OTRAS DELEGACIONES		
AAMAC (Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile)	Latta, D.	COBS
CAAC (Comisión Árabe de Aviación Civil)	El- Alj, M. Jabboura, A. Lahboubi, A.	COBS OBS OBS
ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos)	Aaronson, R. Griffins, R. McGintley, A.	COBS OBS OBS
CAFAC (Comisión Africana de Aviación Civil)	Diop, C. Djibo, B. Chingosho, E.	COBS OBS OBS
ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar)	Yousseuf, M. Courbin, J. Marafa, S. Mdiaye, M. Oyougou, P. Sissoko, M. Veillard, A.	COBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS
CANSO (Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil)	Ter Kuile, A.	COBS
COCESNA (Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea)	Marín, E. Álvarez, F.	COBS OBS
DOMP (Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz)	Divounguy, S. Petrunov, E.	COBS OBS
EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea)	Goudou, P.	OBS
EC (Comisión Europea)	Calleja, D. Cras, S. Fajardo, J. Fenoulhet, T.	OBS OBS OBS OBS
CEAC (Conferencia europea de aviación civil)	Benjamin, R. Auer, A. Mariadassou, J.	COBS OBS OBS
EUROCONTROL	Aguado, V. Cerasi, É.	COBS OBS

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Paulson, G.	OBS
	Stadler, G.	OBS
	Stasny, P.	OBS
FSF (Fundación para la seguridad de vuelo)	Matthews, S.	OBS
	Stimpson, E.	OBS
IAC (Inter-State Aviation Committee)	Filatov, A.	COBS
	Rukhlinskiy, V.	OBS
IAOPA (Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves)	Sheehan, J.	COBS
	Hofmann, F.	OBS
IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional)	Bisignani, G.	COBS
	Comber, M.	OBS
	Galibert, D.	OBS
	Gates, C.	OBS
	Heighes-Thiessen, R.	OBS
	Hubble, M.	OBS
	Matschnigg, G.	OBS
	Mawdsley, D.	OBS
	Morgan, P.	OBS
	O'Brien, M.	OBS
	Ryan, F.	OBS
	Windmuller, T.	OBS
IBAC (Consejo internacional de aviación de negocios)	Spruston, D.	COBS
	Brown, S.	OBS
	Rohr, R.	OBS
ICCAIA (Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales)	Schmitt, C.	COBS
	Atkins, S.	OBS
	Barthelemy, J.	OBS
	Engler, W.	OBS
	Mack, G.	OBS
	Mather, R.	OBS
	Mello, F.	OBS
	Romanowski, M.	OBS
IFALPA	D'Ancey, B.	OBS
	McCarthy, P.	OBS
IFATCA	Churchill, D.	COBS
CLAC (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)	Ospina, M.	OBS
	Queiroz, M.	OBS
UEMAO (Union Economique et Monétaire Ouest Africaine)	Akoko, H.	COBS
	Seka, I.	OBS
NU (NACIONES UNIDAS)	O'Brien, C.	COBS

ESTADO/TERRITORIO	NOMBRE	DESIGNACIÓN
	Cissoko, A.	OBS
	Dietrich, C.	OBS
	Van Der Westhuizen, V.	OBS
OMT (Organización Mundial del Turismo)	Lyle, C.	COBS
PMA (Programa Mundial de Alimentos)	Arroyo, C.	OBS
BANCO MUNDIAL	Schlumberger, C.	COBS

ORDEN DEL DÍA Y NOTAS EXPLICATIVAS

CUESTIÓN 1: LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

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 del sector aeronáutico.

Tema 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 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 1.3: 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 los Estados y al sector aeronáutico les interesa el florecimiento del sistema de transporte aéreo y 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 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 permitirá que cada Estado realice 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 sector aeronáutico y al público.

Tema 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 operacional 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 la eficacia. Este enfoque se ilustra idóneamente con el sistema 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 y recomendará 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 la eficacia. En la conferencia se analizará también el vínculo crítico que existe entre la autoridad de reglamentación y el explotador en un entorno SMS.

Tema 2.3: 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 cooperación técnica y compromiso. La estrategia unificada centra 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. La conferencia solicitará un compromiso por parte de los Estados y el sector aeronáutico para apoyar la creación de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.

Las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional observadas mediante el USOAP se analizarán en el marco del Programa 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. También se prestará asistencia por intermedio del Programa de cooperación técnica de la OACI. 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.

Tema 2.4: 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 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional

Uno de los principales pilares para garantizar y aumentar la seguridad operacional depende considerablemente de la capacidad de los Estados para establecer y mantener una vigilancia eficaz de la seguridad operacional 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.

Cuando un Estado tiene importantes deficiencias en materia de vigilancia de la 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. Si las deficiencias de vigilancia de la seguridad operacional no pueden remediarse a corto plazo, podrían 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 que debería registrarse ante el Consejo. 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 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI**

La liberalización se ha convertido en una de las características de la aviación moderna y exige que se redefina la relación que existe entre el sector aeronáutico y su autoridad gubernamental. En el marco de dicho régimen de mayor liberalización, todas las partes, gobiernos, proveedores de servicios y líneas aéreas sin distinción, deben comprender plenamente y cumplir sus respectivas obligaciones en materia de vigilancia y cumplimiento de la seguridad operacional y la protección de la aviación. Esto es particularmente importante en las situaciones en que varias partes de diferentes Estados participan en la explotación de una línea aérea o donde una línea aérea se basa y explota a partir de Estados que no sean el Estado de matrícula o el Estado del explotador de la aeronave. Con todo, la responsabilidad final en materia de seguridad operacional y protección de la aviación incumbe a los Estados, sean cuales fueren los cambios en los arreglos de reglamentación económica. En dicho contexto, es importante asegurarse de que el marco de seguridad operacional sigue satisfaciendo las necesidades en evolución de la aviación civil internacional.

PROGRAMA DE TRABAJO

SESIÓN	HORA	LUNES, 20 DE MARZO DE 2006	MARTES, 21 DE MARZO DE 2006	MIÉRCOLES, 22 DE MARZO DE 2006
1	9:00 a 10:30	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura 1. La situación actual de la seguridad aeronáutica <ul style="list-style-type: none"> 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico 	<ul style="list-style-type: none"> 2. Mejora de la seguridad aeronáutica (continuación) <ul style="list-style-type: none"> 2.4: Reconocimiento mutuo 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprobación de las conclusiones y recomendaciones
10:30 a 11:00 PAUSA PARA EL CAFÉ				
2	11:00 a 12:30	<ul style="list-style-type: none"> 2. Mejora de la seguridad aeronáutica <ul style="list-style-type: none"> 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprobación de las conclusiones y recomendaciones (continuación) • Otros asuntos • Clausura
12:30 a 14:00 PAUSA PARA EL ALMUERZO				
3	14:00 a 15:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional (continuación) 	
15:30 a 16:00 PAUSA PARA EL CAFÉ				
4	16:00 a 17:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Más allá del marco actual <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI 	
Programa vespertino 18:00 a 20:00		Recepción de bienvenida ofrecida por el Presidente del Consejo y el Secretario General	Recepción ofrecida por el Canadá	

RESUMEN DE LOS DEBATES

Inauguración de la conferencia

1. El Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, como Presidente interino, declaró inaugurada la conferencia.

Presentación de los funcionarios de la Secretaría de la OACI

2. El Dr. Taïeb Chérif, Secretario General, presentó a los funcionarios de la OACI que prestarían asistencia durante las deliberaciones de la conferencia.

Elección del Presidente de la conferencia

3. El Dr. Kotaite fue elegido por aclamación Presidente de la conferencia.

4. El Presidente destacó que hasta el momento se habían inscrito en la conferencia los Delegados de 124 Estados contratantes y observadores representando a 17 organizaciones internacionales, con lo cual el número de participantes ascendía a un total de 460.

Adopción del orden del día y aprobación del programa de trabajo

5. La conferencia adoptó el orden del día propuesto en el Apéndice A de la nota DGCA/06-WP/1.

6. De acuerdo con esto, la conferencia adoptó el programa de trabajo expuesto en el Apéndice B de la nota DGCA/06-WP/1. Se tomó debida nota de las normas para la celebración de la conferencia propuestas en el Apéndice C de dicha nota.

CUESTIÓN 1: LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Tema 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad aeronáutica DGCA/06-WP/2 (y Corr. núm. 1), 11 (y Corr. núm. 1), 18 y 23 Revisada DGCA/06-IP/36 y 48

7. Se sometió a la consideración de la conferencia la nota DGCA/06-WP/2 y Corrigendo núm. 1. También se relacionaban con este tema las notas de estudio WP/11 (Propuestas para mejorar la seguridad operacional de la aviación mundial) y Corrigendo núm. 1, la nota WP/18 (La situación de la seguridad operacional de la aviación en el África) y la nota WP/23 Revisada (Preparándose para la futura demanda de tráfico aéreo en la Región Asia/Pacífico). Dos notas de información, las IP/36 y 48, también se relacionaban con esta cuestión del orden del día.

8. Se tomó nota de que la WP/2 sentaba la tónica para la conferencia. Al examinar las medidas propuestas, que figuraban en la sección 4 de la nota de estudio, se sugirió que, en el párrafo 4.1 b), el enfoque global y proactivo para tratar la cuestión de la seguridad operacional de la aviación, mencionado en dicho apartado, debería ser un esfuerzo conjunto de la OACI, los Estados y el sector aeronáutico. Con respecto al párrafo 4.1 c), se consideró que la conferencia debería convenir en que todos los participantes, que incluían a los Estados, al sector aeronáutico y a los proveedores de servicios, fuesen responsables de la aplicación de un enfoque de ese tipo.

9. Varios delegados comentaron sobre las dificultades, en relación con los recursos, la capacitación y la cultura orgánica, que enfrentaban los Estados africanos en sus esfuerzos por cumplir las disposiciones de los Anexos al Convenio.

10. Se aclaró que el Programa de auditoría de seguridad operacional (IOSA) de la IATA complementaba al Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). Con respecto a este punto, el Presidente estuvo de acuerdo, señalando la estrecha colaboración entre las dos organizaciones en lo atinente a las auditorías. No obstante, el Presidente recalcó que, en última instancia, la responsabilidad de velar por la seguridad operacional de la aviación incumbía a los Estados.

11. Al resumir los debates, el Presidente señaló que en las cuatro notas de estudio presentadas, podían observarse varios temas comunes. Uno de ellos era la cuestión de las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y sus ventajas, que se examinaría más adelante en la reunión (Tema 2.3). Otro tema común se relacionaba con el principio de una mayor transparencia, que se había tratado en la Cláusula dispositiva 13 de la Resolución A35-7 de la Asamblea. Con respecto a las conclusiones descritas en la nota WP/2, el Presidente indicó que se incorporarían las modificaciones sugeridas durante el debate (véase el párrafo 8).

**Tema 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional
DGCA/06-WP/3
DGCA/06-IP/7 y 32**

12. Se sometió a la consideración de la conferencia la nota DGCA/06-WP/3 titulada “Situación de la vigilancia de la seguridad operacional”. Dos notas de información (IP/7 y 32) se relacionaban también con este tema. Durante la presentación de la nota WP/3, se proporcionó información actualizada, entre otras cosas, respecto a las auditorías que se llevarían a cabo, con arreglo al enfoque sistémico global, en tres Estados que aún no habían sido auditados en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

13. En el curso de las deliberaciones, varios delegados resumieron los problemas relacionados con la seguridad operacional que enfrentaban sus Estados, las iniciativas tomadas con miras a rectificarlos y la asistencia que se necesitaría.

14. Al proporcionar un resumen del intercambio de opiniones, el Presidente observó que los comentarios formulados habían sido sumamente interesantes. Señalando a la atención el párrafo 4 de la nota WP/3, invitó a los Estados que aún no habían sido objeto de una auditoría de la OACI en el marco del USOAP, a los que aún no habían presentado un plan de medidas correctivas y por consiguiente no habían recibido misiones de seguimiento de las auditorías y a los que habían presentado un plan de medidas correctivas pero en los que, por diversas razones, no se habían podido realizar misiones de seguimiento de las auditorías, a que cooperaran plenamente con la OACI y tomaran las medidas requeridas. El Presidente sugirió, y se acordó, que las medidas propuestas en el párrafo 5.1 de la nota formarían parte de las conclusiones y recomendaciones de la conferencia sobre este tema. El Presidente tomó nota de que algunos de los puntos planteados en la nota WP/3 y en los debates, se tendrían en cuenta al examinar otras notas pertinentes.

Tema 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico
DGCA/06-WP/4, 16, 21, 36 y 37
DGCA/06-IP/1 Revisada, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41
(y Corr. núm. 1) y 46

15. A continuación se presentó a la conferencia, para que la examinara, la nota DGCA/06-WP/4 titulada “Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico”. Este asunto también se abordaba en cinco notas (WP/11, 16, 21, 36 y 37) presentadas por los Estados Unidos, IAOPA, los 21 Estados miembros de la CLAC y la República de Corea, respectivamente. Además, se contaba con 16 notas de información relacionadas con este tema [IP/1 Revisada, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 24, 27, 32, 33, 37, 38, 41 (y Corr. núm. 1) y 46]. Durante la presentación de la nota WP/4, se señaló a la atención de la conferencia la nota de información IP/1 Revisada, presentada por la Secretaría, acerca de la Hoja de ruta de la seguridad operacional de la aviación mundial, que había sido elaborada para la OACI por el Grupo de la industria sobre una estrategia para la seguridad operacional (ISSG) bajo el liderazgo de la IATA. Se tomó nota de que, por medio de la Comisión de Aeronavegación (ANC) y el Consejo, la OACI estaba trabajando para llevar a la práctica la Hoja de ruta.

16. Al resumir las deliberaciones, el Presidente tomó nota de que se habían presentado varios documentos valiosos que habían sido objeto de comentarios muy constructivos. La nota WP/4 había recibido gran aceptación, poniéndose de relieve especialmente la necesidad de que la OACI desempeñe una función coordinadora con respecto a las diversas iniciativas multinacionales y regionales para la seguridad operacional de la aviación. El Presidente conservó la sugerencia de que la conferencia reafirmara que la OACI debería desempeñar una función importante en la coordinación de esfuerzos para que los Estados miembros puedan alcanzar el potencial pleno de las iniciativas disponibles y futuras en materia de seguridad operacional de la aviación, a fin de garantizar con ello la obtención de beneficios óptimos. Se había manifestado un firme apoyo por la mencionada Hoja de ruta de la seguridad operacional de la aviación mundial.

17. Otro punto que se había puesto de relieve era la necesidad de que la OACI continuara incorporando en los SARPS y textos de orientación conexos de la Organización los resultados de los diversos grupos regionales de seguridad operacional y de que el Consejo y los Estados contratantes de la OACI eliminaran los obstáculos jurídicos y establecieran salvaguardias para no personalizar y para intercambiar información sobre operaciones e incidentes de aeronaves, de conformidad con lo que se pedía en 4.1 b) y c) de la nota WP/16 presentada por los Estados Unidos. De acuerdo con lo sugerido, las medidas propuestas en el párrafo 5.1 b) de la nota WP/21 presentada por IAOPA acerca de los posibles efectos perjudiciales en la seguridad operacional de la aviación general relacionados, entre otras cosas, con la reglamentación adicional, deberían redactarse nuevamente para evitar cualquier malentendido.

18. Al observar que otro punto formulado por la CLAC en la nota WP/36 era la necesidad de que las Oficinas regionales de la OACI brindaran asistencia a los Estados para resolver sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, el Presidente recalcó que las oficinas regionales estaban plenamente integradas con la Sede de la OACI y que la Organización en su totalidad debería proporcionar toda la asistencia que se requiriera. Al tomar nota de la WP/37 presentada por la República de Corea sobre el sistema de seguimiento de los SARPS de la OACI que esta última había elaborado, el Presidente destacó que la implantación de los SARPS era indispensable para la seguridad operacional de la aviación civil.

CUESTIÓN 2: MEJORA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA**Tema 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional
DGCA/06-WP/5 Revisada, 11 (y Corr. núm. 1), 22 (y Corr. núm. 1), 23 Revisada, 26
(y Corr. núm. 1), 29 (y Corr. núm. 1), 30 Revisada, 35 y 39
IP/24, 26, 34 y 39**

19. La nota DGCA/06-WP/05 Revisada, “Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional”, se presentó para que la conferencia la examinara. El tema también se trató en las notas WP/11 (y Corrigiendo núm. 1), 22 (y Corrigiendo núm. 1), 23 Revisada, 26 (y Corrigiendo núm. 1), 29 (y Corr. núm. 1), 30 Revisada, 35 y 39, que presentaron sus autores respectivos. Las notas de información IP/24, 26, 34 y 39 también se relacionaban con este tema.

20. Varios de los delegados expresaron su pleno apoyo a la nota DGCA/06-WP/5 Revisada, así como sus puntos de vista con los que afirmaban que la transparencia y el intercambio de información mejorarían la seguridad operacional y el suministro de asistencia para corregir deficiencias, crearían una mejor base para el reconocimiento mutuo, promoverían la confianza del público y, en consecuencia, la sustentabilidad de la aviación civil.

21. Sin embargo, varios delegados expresaron preocupación pues pensaban que el público podría malentender la información derivada de las auditorías USOAP y que esto, combinado con el riesgo de uso inapropiado de la información, podría deformar la percepción del público, creando así más daño que beneficios. Por lo tanto, varios delegados apoyaron el punto de vista de que sólo los Estados contratantes deberían tener acceso a los informes USOAP a través de un sitio web seguro. Un delegado comentó que los informes de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional preparados durante el ciclo inicial de auditorías podrían ahora ya ser obsoletos y, de publicarse en el sitio web de la OACI, se podría presentar información desorientadora sobre la situación de un Estado en cuanto a sus capacidades de vigilancia. Por este motivo, la información se complementaría con los datos actuales proporcionados por el Estado interesado.

22. Se señaló que cualquier requisito que se imponga a los Estados para compartir información sobre deficiencias debería considerarse a la luz de sus habilidades para rectificar rápido dichas deficiencias. Al respecto, los delegados subrayaron la necesidad de contar con asistencia a escala regional y subregional. Si bien se reconoció que se prevé que el nivel de transparencia aumentaría al mejorarse los niveles de las capacidades de vigilancia, se puso gran énfasis en que la transparencia y el intercambio de información eran críticos, en todo momento, para garantizar tanto la seguridad operacional como la confianza del público viajero.

23. Los delegados destacaron que cualquier información dada a conocer al público debería ser normalizada, fáctica e inequívoca para evitar cualquier riesgo de confusión o mala interpretación. Además, se indicó que existía la necesidad de que la OACI elaborara una estrategia sobre la divulgación de la información. Hubo cierto apoyo a la creación de una base de datos de la OACI para recopilar y centralizar información relacionada con la seguridad operacional que los Estados darían a conocer en forma voluntaria. Al subrayar la necesidad de que los Estados tuvieran acceso a información fidedigna y oportuna sobre la propiedad y el control de las aeronaves, se expresó apoyo en relación con la creación de un sistema centralizado para proporcionar información dentro del marco del Artículo 21 del Convenio.

24. Varios delegados comentaron la labor realizada hasta ahora para preparar y apoyar la Resolución A35-17 de la Asamblea y destacaron la necesidad de proteger los datos de seguridad operacional. En respuesta a una pregunta al respecto, el Presidente señaló que pronto se transmitiría a los

Estados un proyecto de orientación jurídica sobre la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, que estaba disponible en el sitio web de la OACI para examinarlo.

25. Varios delegados también destacaron la necesidad de proteger a los profesionales de la aviación que proporcionan información crítica para la seguridad operacional. Se consideraron las implicaciones de una “cultura de equidad” y la cuestión relativa a la confidencialidad. Varios delegados expresaron el punto de vista de que la OACI debería consultar a los Estados para examinar la manera en que podrían introducirse las disposiciones para una cultura de equidad.

26. Al resumir el debate, el Presidente puso énfasis en la necesidad de trabajar dentro del marco del Convenio y en la dirección marcada por la Asamblea. Al respecto, se refirió a los puntos fundamentales descritos en el Artículo 44 d) del Convenio, donde se reconocen las “necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”, y a la Resolución A35-7 de la Asamblea, donde se reconocen la transparencia y el intercambio de información como principios fundamentales de un sistema de un transporte aéreo seguro. Hubo pleno apoyo al intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados. Entendiendo las preocupaciones relativas a poner a disponibilidad del público información sobre seguridad operacional, el Presidente sugirió que se diera a los Estados un máximo de dos años para proporcionar a la OACI información actualizada. Mientras tanto, se alentó a los Estados a proporcionar al público su información. En relación con el asunto de la categorización/evaluación de las constataciones USOAP, el Presidente observó que el Consejo de la OACI examinaría con cuidado la cuestión. El Presidente recordó que varios delegados habían hecho referencia a las notas WP/22 y WP/35 y aconsejó que se conservaran los puntos sustantivos que se mencionaron en dichas notas.

27. En general, se apoyó el resumen del Presidente. Muchos delegados confirmaron su apoyo continuo a los principios de transparencia y al intercambio de información entre los Estados. Acogieron con beneplácito el período máximo de dos años que se propuso para actualizar la información, pero algunos se mostraron aún incómodos con proporcionar al público información sobre seguridad operacional. Además, un delegado propuso que se encargara a la OACI la tarea de desarrollar un sistema de gestión de la información para determinar cómo, al final del período de dos años, se proporcionaría dicha información. Otro delegado tomó nota de que los avisos a los viajeros y las cuestiones relacionadas con los seguros podrían verse afectados en forma negativa y que podría generarse una competencia desleal.

28. Varios delegados no apoyaron una demora en cuanto a la revelación al público de información sobre seguridad operacional y pensaron que, para preservar la credibilidad de la OACI, el proceso debería iniciarse inmediatamente y concluirse antes de la próxima Asamblea. Se señaló que la revelación de información al público a menudo favorecía a aquellos Estados que necesitaban recibir asistencia y financiamiento y existía preocupación de que una demora de dos años los perjudicaría.

29. Varios delegados expresaron preocupación sobre la propuesta que figuraba en la nota WP/11 para categorizar las constataciones USOAP y se recordó que el programa de auditoría de la seguridad operacional se había establecido en respuesta a los sistemas de categorización iniciados en algunos Estados. Al ofrecer un punto de vista distinto, un delegado señaló que las categorizaciones ya constituían un determinante y que era preferible que la OACI elaborara su propio sistema. Se tomó nota de que el Consejo de la OACI examinaría este asunto más a fondo.

30. Se tomó nota de que el financiamiento del Banco Mundial se estaba canalizando hacia proyectos de infraestructura de la aviación y se expresó que se esperaba que esto continuaría. Además, se esperaba que el Banco Mundial se centraría en iniciativas regionales para mejorar la seguridad operacional de la aviación. En relación con las decisiones de inversión, el observador del Banco Mundial puso énfasis en que la transparencia y el intercambio de información se consideraban factores clave. Sobre el tema de la inversión en la aviación, el Presidente recordó que el Banco Mundial había sugerido que la OACI publicara cada año un informe sobre los requisitos de infraestructura y asistencia en el campo de la aviación.

Tema 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica
DGCA/06-WP/6, 12, 15, 19, 24 Revisada, 32 y 38
DGCA/06-IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 y 44

31. La nota DGCA/06-WP/6 titulada “Implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los Estados” se presentó para que la conferencia la examinara. También se trató el tema en varias notas (WP/11, 12, 15, 19, 24 Revisada, 32 y 38) que presentaron: Austria, en nombre de la CE y sus Estados miembros, otros Estados miembros de la CEAC y EUROCONTROL; los Estados Unidos; el Canadá; el IBAC; los Estados africanos; los 21 Estados miembros de la CLAC; el ACI; y el Japón, respectivamente. Además, 12 notas de información se relacionaban con este tema (IP/2, 3, 4, 8, 9, 20, 21, 22, 23, 30, 43 y 44). Durante la introducción de la WP/6, se tomó nota de que se habían distribuido a los participantes copias en inglés del nuevo *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) y que éste se había publicado en la ICAO-Net. Si bien el Doc 9859 se encontraba disponible actualmente sólo en inglés, estaría listo en todos los idiomas a finales de mayo de 2006, a más tardar. Se proporcionó información adicional en relación con, entre otras cosas, el programa de los cursos de instrucción SMS de 2006 y 2007, indicándose que el primero de dichos cursos se impartiría en Nairobi el 15 de mayo de 2006. Se invitó a los participantes a que notificaran a la Secretaría si deseaban recibir cursos adicionales y a que proporcionaran los recursos necesarios. Se prestó atención a la mesa SMS ubicada a la entrada de la Sede, alentándose a los participantes a que informaran a la Secretaría si sus Estados requerían instrucción o podrían patrocinarla. Después, se hizo un resumen de otras notas de estudio que se habían presentado en relación con este tema, todas ellas de mucho apoyo a las actividades de la Organización en relación con la implantación de SMS en los Estados, como se esbozaba en la WP/6.

32. Durante el debate subsiguiente, se hicieron varias ofertas para acoger los cursos de instrucción SMS o para proporcionar instrucción, materiales didácticos y asesoramiento experto. Varios participantes pusieron énfasis en la necesidad de modernizar el Anexo 6 (*Operación de aeronaves*), Parte II (*Aviación general internacional — Aviones*), como se proponía en la WP/19, para reflejar la realidad de las operaciones de la aviación general. Varios de los oradores expresaron su apoyo a la propuesta que figuraba en la WP/11 para crear un nuevo Anexo relacionado específicamente con procesos de seguridad operacional. Sin embargo, uno de los puntos de vista expresados fue que la OACI debería, en cambio, elaborar textos de orientación completos sobre la implantación del SMS. Algunos participantes destacaron la necesidad de elaborar textos de orientación específicos para explotadores pequeños.

33. Al ofrecer un resumen del intercambio de puntos de vista, el Presidente tomó nota del apoyo unánime que se había expresado respecto de la WP/6 sobre las actividades de la OACI para apoyar la implantación del SMS en los Estados. Subrayó los beneficios que se derivarían de la implantación de SMS, como se ilustraba en la WP/15. El Presidente recordó los comentarios de los observadores de EUROCONTROL en torno al suministro por dicha organización de asesoramiento experto en los seminarios teóricos y prácticos SMS regionales de la OACI y a la transmisión de su experiencia sobre la

evaluación y mitigación de riesgos. Al referirse a la sugerencia formulada por el observador de EUROCONTROL (véase la WP/11) y por otros oradores en el sentido de que la OACI elaborara un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional, incluidas disposiciones sobre vigilancia, evaluación y gestión de la seguridad operacional, el Presidente tomó nota de que, durante la última sesión del Consejo (177/11), había sugerido, en calidad de Presidente del Consejo, que se considerara la preparación de dicho Anexo relativo al SMS y a la vigilancia de la seguridad operacional. Al referirse a los comentarios formulados durante el presente debate en cuanto a que la Organización debería, en cambio, elaborar textos de orientación completos sobre SMS, con la intención de integrar plenamente el concepto SMS en los Anexos conforme se fueran enmendando para darles un formato basado en la eficacia, el Presidente indicó que la elaboración de dicho Anexo nuevo y la de los textos de orientación adicionales no se excluían mutuamente. La Secretaría y el Consejo considerarían las dos medidas en el momento oportuno. Al recordar la consideración de la necesidad de armonizar a escala mundial los reglamentos sobre seguridad operacional, el Presidente hizo la observación de que la Comisión de Aeronavegación estaba considerando dicha armonización. Al referirse a los comentarios hechos sobre la necesidad de continuar desarrollando textos de orientación para la implantación del SMS, como textos de orientación específicos para los explotadores pequeños, señaló que los textos existentes se examinarían en forma continua y se actualizarían según fuera necesario, a fin de mejorar más la implantación de los SMS que, como muchos oradores lo habían subrayado, eran una herramienta importante para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

Tema 2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional
DGCA/06-WP/7, 11 (y Corr. núm. 1), 17, 23 Revisada, 28 Revisada, 29 (y Corr. núm. 1) y 31 Revisada
DGCA/06 IP/16, 18, 31, 45 y 47

34. La nota DGCA/06-WP/7 titulada “Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional” fue sometida a la consideración de la conferencia. El asunto se abordaba también en seis notas de estudio [WP/11 (y Corr. núm. 1), 17, 23 Revisada, 28 Revisada, 29 (y Corr. núm. 1) y 31 Revisada] presentadas por Austria, en nombre de la CE y sus Estados miembros, otros Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL; Argentina, Chile, Egipto, Francia, India, Nigeria, Países Bajos y Pakistán, miembros del Órgano rector del IFFAS; el Grupo de Estados de la Región Asia/Pacífico en el Consejo de la OACI; los Estados africanos, el Banco Mundial; y los 21 Estados miembros de la CLAC, respectivamente. Además, cinco notas de información se relacionaban con este tema (IP/16, 18, 31, 45 y 47). Durante la presentación de la nota WP/7, se hizo una demostración del sitio web creado por la OACI para el Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX).

35. Durante el debate que siguió, se manifestó apoyo al Programa de la estrategia unificada (USP), al sólido programa COSCAP, a la formación de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y al Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX) de la OACI, que se habían destacado en la nota WP/7. Se reconoció la utilidad de coordinar la asistencia a los Estados por intermedio del USP. Dicha coordinación garantizaría la prestación de asistencia óptima, donde se necesitara. Se consideró que la OACI era el organismo más idóneo para facilitar un intercambio de información por medio del FSIX. Se formuló una sugerencia en el sentido de que el FSIX incluyera una lista de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) internacionales. Se reconoció que los RSOO constituían un buen método para los Estados en relación con el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional y se tomó nota de que deberían tenerse en cuenta las instituciones regionales existentes.

36. También se analizaron varias otras cuestiones incluidas la función del sector aeronáutico y de las instituciones financieras tales como el Banco Mundial en la financiación de proyectos relacionados con la seguridad operacional. Se manifestaron distintas opiniones con respecto al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS). Algunos delegados indicaron que el IFFAS era un mecanismo de financiación útil que debería promoverse. Otros insistieron en la necesidad de mantener la independencia del mecanismo a fin de que su funcionamiento no tuviese repercusiones en los recursos de la OACI. Se expresaron reservas con respecto a la propuesta de adoptar un enfoque regional más descentralizado en la ejecución de las auditorías y se recordó que la Asamblea había insistido en que las auditorías se llevaran a cabo sobre una base mundial. Una última cuestión que se suscitó se relacionaba con la importancia de la autonomía de las administraciones de aviación civil para una vigilancia satisfactoria de la seguridad operacional.

37. Al resumir el debate, el Presidente puso de relieve que las propuestas y las deliberaciones con respecto al USP estaban en el marco de la Resolución A35-7 de la Asamblea. El Presidente señaló que la conferencia había expresado su apoyo pleno a todas las medidas enumeradas en el párrafo 6.1 de la nota WP/7. El Presidente propuso las siguientes medidas adicionales: basándose en la Cláusula dispositiva 14 de la Resolución A35-7, se invitara a la conferencia a recomendar que los Estados promovieran aún más las organizaciones regionales y subregionales para reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional; basándose en la nota WP/11, la OACI alentara a los Estados a cooperar más a nivel bilateral y regional para concertar los arreglos apropiados a fin de cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, especialmente cuando no consideraran posible o apropiado asignar los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional, basándose en la Cláusula dispositiva 12 de la Resolución A35-7 y en la nota WP/11, que la OACI acrecentara la eficacia de sus medios de asistencia técnica, incluido el IFFAS, e intensificara la coordinación con las oficinas regionales y la participación de las mismas a fin de proporcionar un apoyo técnico más eficaz; y, basándose en la Resolución A35-7 y en la nota WP/11, que la OACI adaptara sus métodos de trabajo para facilitar la plena participación de las organizaciones regionales encargadas de la vigilancia de la seguridad operacional en su labor técnica. Además, el Presidente propuso que se agregara un elemento en las medidas propuestas para recalcar la importancia de la autonomía de las administraciones de aviación civil y, a este respecto, instó a los Estados a que tomaran medidas legislativas apropiadas lo más pronto posible.

Tema 2.4: Reconocimiento mutuo
DGCA/06-WP/8, 13 y 27

38. Se sometió a la consideración de la conferencia la nota DGCA/06-WP/8 titulada “Reconocimiento mutuo”. También estaban relacionadas con el tema las notas WP/13 y 27, presentadas por los Estados Unidos y los Estados africanos, respectivamente.

39. Hubo apoyo general a las medidas propuestas en la nota WP/8. Diversos delegados observaron la creciente preocupación relativa a los pabellones de conveniencia en la aviación, los cuales ponían en peligro la seguridad operacional del transporte aéreo. Se tomó nota de que los Estados debían intensificar la vigilancia de la seguridad operacional, tanto de las operaciones de aeronaves nacionales como de aeronaves extranjeras. A este respecto, se reconoció que sería útil contar con disposiciones y textos de orientación para ayudar a los Estados en la vigilancia de las operaciones de aeronaves extranjeras.

40. En su resumen, el Presidente tomó nota de que se apoyaba el párrafo 4.1 de la WP/8. Sugirió que se incorporaran las siguientes medidas: que los Estados promulguen reglamentos operacionales para los transportistas aéreos extranjeros, de conformidad con el Convenio, y establezcan un programa para supervisar a los transportistas extranjeros y desencadenar la adopción de medidas cuando surjan problemas de seguridad operacional. Sobre la base de las medidas acordadas, el Presidente recomendó la inclusión de una cláusula sobre seguridad operacional en los acuerdos bilaterales concertados entre los Estados. Además, deberían elaborarse lo antes posible disposiciones y textos de orientación sobre el asunto de la vigilancia de las operaciones de aeronaves extranjeras.

41. Al concluir, el Presidente observó que el cumplimiento del Artículo 33 (Reconocimiento de certificados y licencias) del Convenio de Chicago era uno de los pilares de la seguridad operacional y se basaba en la confianza. Con todo, esta confianza se basaba en la inteligencia de que los requisitos con arreglo a los cuales dichos certificados o licencias se expedían o convalidaban eran “iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio”, tal como se disponía en el Artículo 33.

Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional
DGCA/06-WP/9, 11 (y Corr. núm. 1), 14 Revisada, 25, 28 Revisada, 33 y 35
DGCA/06-IP/5, 6, 19 y 42

42. La nota DGCA/06-WP/9 se presentó a la conferencia para que la examinara. El tema de la intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional también se abordaba en las notas WP/11 (Propuestas para mejorar la seguridad aeronáutica mundial), WP/14 (Obligaciones del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional), WP/25 (Development of regional safety solutions), WP/28 (Fulfilment of State obligations: Cooperation between States: A necessity to enhance aviation safety), WP/33 (Improving aviation safety through the ICAO unified strategy and transparency) y WP/35 (Improving aviation safety).

43. La conferencia deliberó acerca de la propuesta, contenida en WP/9, relativa a la utilización de recursos en común por lo que respecta a inspectores internacionales de la seguridad operacional y otros especialistas en vigilancia de la seguridad operacional ofrecidos por los Estados y otras partes interesadas. Hubo apoyo general en el sentido de que esta cuestión fuera objeto de un examen más completo, teniendo en cuenta, entre otras cosas, consideraciones operacionales, jurídicas y financieras.

44. Por lo que respecta la función de las organizaciones regionales en el proceso de auditoría, que se planteaba en WP/11, se señaló que el proceso USOAP de la OACI se había establecido basándose en el principio de universalidad, y que la misma metodología de auditoría era aplicable a todos los Estados. En este sentido, las repercusiones de la participación de las organizaciones regionales en el proceso de auditoría deberían examinarse detenidamente. Otro asunto que debía examinarse era la categorización de las constataciones del USOAP. Se manifestó apoyo por un examen ulterior de esta idea; pero también se expresó preocupación.

45. Con respecto a la división de responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador, se reconoció que ello creaba un problema de continuidad en la vigilancia de las operaciones de las líneas aéreas y también ponía de relieve la cuestión de la responsabilidad de las autoridades de aviación en ese tipo de situación.

46. Al proporcionar un resumen de los debates, el Presidente tomó nota del pleno apoyo en torno al párrafo 6.1 de la nota WP/9. El Presidente recalcó que la asignación de fondos para el programa de la estrategia unificada y la gestión de la asistencia directa a los Estados se discutiría en el Consejo de la OACI como parte del examen del Presupuesto por programas para el próximo trienio. El Presidente sugirió que las cuestiones planteadas en el párrafo 3.12 de la nota WP/28 sobre la gestión de un programa de asistencia operacional se tendrían en cuenta al examinar la asistencia directa a los Estados basada en la utilización de recursos comunes por lo que respecta a inspectores internacionales de seguridad operacional y otros especialistas en vigilancia de la seguridad operacional. El Presidente aludió al párrafo 6.1 f) de la nota WP/11, en que se instaba al Consejo a hacer uso de sus funciones obligatorias, descritas en el Artículo 54 j) y k) del Convenio de Chicago. El Presidente recordó que el Consejo había elaborado un procedimiento con respecto al Artículo 54 j) que podría implantarse después de que se hubiera llevado a cabo una investigación extensa de los casos identificados. Si dichos casos llegaban a surgir, los mismos se señalarían a la atención de los Estados contratantes.

CUESTIÓN 3: MÁS ALLÁ DEL MARCO ACTUAL
Tema 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI
DGCA/06-WP/10, 11 (y Corr. núm. 1), 17, 20 y 31 Revisada
DGCA/06-IP/10 y 35

47. La nota DGCA/06-WP/10 titulada “Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI” se presentó a la conferencia para que la examinara. El asunto también se abordaba en cuatro notas de estudio [WP/11 (y Corr. núm. 1), 17, 20 y 31 Revisada] presentadas por: Austria, en nombre de la CE y de sus Estados miembros, otros Estados miembros de la CEAC y por EUROCONTROL; los miembros del Órgano rector del IFFAS; la Organización Mundial del Turismo; y los 21 Estados miembros de la CLAC, respectivamente. Además, dos notas de información se relacionaban con este tema (IP/10 y 35).

48. Hubo apoyo general por las recomendaciones que figuraban en DGCA/06-WP/10. Se reconoció que la definición de “Estado del explotador” debería examinarse a la luz de los acuerdos y prácticas comerciales de la actualidad, y en particular que el significado de la expresión “oficina principal” debería examinarse en el contexto del lugar en que se ejerce el control de operaciones.

49. A continuación la conferencia intercambió pareceres en torno al perfeccionamiento del marco de la OACI, proporcionado por el Convenio, para hacer frente a desafíos futuros. Se deliberó acerca de las posibles ventajas y desventajas de ampliar el marco actual para incluir la capacidad de exigir el cumplimiento y para abarcar una organización independiente de inspección. Se tomó nota de pareceres en el sentido de que la promoción de una cultura de la seguridad operacional a escala mundial debería ser intrínseca a todas las iniciativas de la seguridad operacional futuras y que el registro mundial de datos AOC era una idea digna de mayor investigación.

50. Al ofrecer un resumen de las deliberaciones, el Presidente confirmó que los delegados habían aceptado las recomendaciones contenidas en DGCA/06-WP/10. Además, declaró que las recomendaciones relativas a la elaboración y evaluación de SARPS figuraban en DGCA/06-WP/11. Dichas recomendaciones consistían específicamente en que se evaluara el efecto de los SARPS futuros en el sector aeronáutico y otras partes interesadas, se hiciera un uso más sistemático de las recomendaciones publicadas por los órganos que investigan accidentes, se definieran los SARPS que son de importancia crucial, y se crearan SARPS nuevos para abordar la gestión de la seguridad operacional y la vigilancia de la seguridad operacional. El Presidente estaba de acuerdo con la opinión manifestada en el sentido de que podían extraerse enseñanzas de la experiencia adquirida por la organización hermana de la OACI, la Organización Marítima Internacional, con respecto a la cuestión de los “pabellones de conveniencia”.

51. El Presidente observó que el siglo XXI anunciaba una era de globalización que se hacía sentir no únicamente en la comunidad aeronáutica, sino también en esferas económicas, culturales y sociales. El Presidente mencionó que, si bien la globalización había sido bien recibida en su calidad de oportunidad para mejorar la seguridad operacional y ampliar el transporte aéreo, era fundamental que se siguieran salvaguardando los derechos de todos los participantes en la aviación civil.

52. El Presidente agradeció a la conferencia por su colaboración y la ardua labor desempeñada al ocuparse del futuro de la aviación en el siglo XXI.

Otros asuntos

53. Un delegado presentó un panorama general de la situación de la aviación civil en su Estado.

54. En respuesta a una pregunta de los asistentes relativa a la orientación para ayudar a los DGAC en la planificación de las medidas que deben adoptarse en caso de una epidemia de gripe aviaria, se comunicó a la conferencia que se había preparado un documento informativo sobre el asunto y que el mismo se pondría a disposición de los delegados.

55. El Secretario General informó a la conferencia de que, teniendo en cuenta la importancia que la implantación del SMS revestía para la seguridad de vuelo, la versión electrónica del *Manual de gestión de la seguridad operacional, de la OACI* (Doc 9859) podía obtenerse en el sitio web público de la OACI sin cargo alguno y la versión impresa podía adquirirse a un costo nominal.

Aprobación de las Conclusiones y Recomendaciones

56. La conferencia examinó las conclusiones y recomendaciones presentadas en las notas de estudio DGCA/06-WP/40 a 46, que fueron adoptadas sujetas a enmiendas.

CUESTIÓN 1: LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA
Temas 1.1: Tendencias mundiales y regionales en materia de seguridad operacional
1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional
1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico
DGCA/06-WP/40

57. Se introdujeron varias modificaciones a las recomendaciones que figuraban en los párrafos 2.1 a), b) y c).

CUESTIÓN 2: MEJORA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA
Tema 2.1: Transparencia y compartición de la información sobre seguridad operacional
DGCA/06-WP/41

58. Además de las modificaciones introducidas en la conclusión que figuraba en el párrafo 1.1 b) 1), se agregó un nuevo apartado 1.1 b) 3) relacionado con el suministro al público de información relativa a la seguridad operacional. En las recomendaciones, se introdujeron varias modificaciones en los párrafos 2.1 a), b) y c) y se agregaron dos nuevas recomendaciones relacionadas con el continuo intercambio de los resultados de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global y la plena transparencia como medio de permitir que los Estados y donantes suministren asistencia rápida y eficaz para resolver las deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

**Tema 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica
DGCA/06-WP/42**

59. Se introdujeron varias modificaciones en los párrafos 1.1 a) 3), b) y c) de las conclusiones. Además, se introdujeron modificaciones en el párrafo 2.1 y se agregó un nuevo apartado 2.1 c) relacionado con las actividades de la OACI destinadas a modernizar el Anexo 6, Parte II. Además, se añadió una nueva nota de carácter editorial en el apartado 2.1 b).

**Tema 2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional
DGCA/06-WP/43**

60. Asimismo, se introdujeron modificaciones en las recomendaciones que figuran en el párrafo 2.1, incluido el apartado a) 7), en el que se hace énfasis en la necesidad de que los Estados demuestren su voluntad política de resolver las deficiencias de seguridad operacional.

**Tema 2.4: Reconocimiento mutuo
DGCA/06-WP/44**

61. Además de las pequeñas modificaciones que se hicieron en el párrafo 1.1 de las conclusiones, se agregó un nuevo apartado 1.1 b) 3) relacionado con los pabellones de conveniencia, las operaciones ilegales y las actividades delictivas que ponen en peligro la seguridad operacional de la aviación civil.

62. Se añadieron dos nuevas recomendaciones; la primera sobre la cuestión de los pabellones de conveniencia y las operaciones ilegales y la segunda relacionada con el proceso de consultas entre Estados y partes antes de iniciar unilateralmente la prohibición de operaciones. También se introdujeron pequeñas modificaciones a diversas recomendaciones existentes que figuraban en el párrafo 2.1.

**Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional
DGCA/06-WP/45**

63. Se adoptaron las conclusiones y recomendaciones en la forma presentada en la nota DGCA/06-WP/45.

**CUESTIÓN 3: MÁS ALLÁ DEL MARCO ACTUAL
Tema 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI
DGCA/06-WP/46**

64. Se añadió una nueva conclusión en el párrafo 1.1 relativa a la necesidad de movilizar los recursos de instituciones financieras y donantes para ayudar a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil.

65. Además de las modificaciones introducidas en las recomendaciones existentes y de la nota de carácter editorial en el párrafo 2.1, se añadieron dos nuevas recomendaciones relacionadas con la necesidad de que la OACI intensifique sus esfuerzos para abordar la futura evolución de la vigilancia de la seguridad operacional teniendo en cuenta la mundialización de la aviación civil internacional, y con el

estudio de la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional.

Declaración

66. La conferencia examinó el proyecto de declaración presentado en la nota DGCA/06-WP/47, que se adoptó sujeto a enmiendas.

67. Se introdujeron varias modificaciones en la declaración incluyendo dos nuevas cláusulas preambulares relacionadas con el reconocimiento de certificados y licencias de otros Estados y la función de la OACI en la solución de controversias.

68. Asimismo, se introdujeron tres nuevas cláusulas dispositivas relacionadas con: el fomento de una cultura de equidad; el reconocimiento de certificados y licencias de otros Estados; y la necesidad de que los Estados demuestren su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional.

Voto de agradecimiento

69. Tras concluir el examen de sus conclusiones, recomendaciones y declaración, la conferencia delegó poderes en el Presidente para que aprobara los resúmenes de los debates.

70. Los Delegados de Arabia Saudita, Canadá, Etiopía, Hungría, México y Pakistán, así como el observador de la CAFAC, reconocieron el liderazgo y la sabiduría del Presidente, durante la conferencia así como durante sus muchos años al servicio de la OACI y de la comunidad de aviación civil internacional. Asimismo se agradeció al Secretario General y a la Secretaría por sus esfuerzos y al Gobierno del Canadá y a la ciudad de Montreal por su cálida hospitalidad.

71. El Presidente agradeció a los delegados por su cooperación y asistencia durante la conferencia así como durante sus años al servicio de la OACI.

DECLARACIÓN

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos proporcionan el marco esencial requerido para satisfacer las necesidades de seguridad operacional del sistema de aviación mundial;

Considerando que los Directores Generales de Aviación Civil tienen la responsabilidad colectiva de velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Reconociendo que el marco para la seguridad operacional debe ser utilizado plenamente por todas las partes interesadas y debe evolucionar en forma continua para garantizar su eficacia y eficiencia sostenidas en el cambiante entorno normativo, económico y tecnológico que caracteriza al siglo XXI;

Recordando que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

Recordando que el reconocimiento como válidos de certificados y licencias de otros Estados se rige por lo dispuesto en el Artículo 33 del Convenio y las normas pertinentes;

Recordando la función de la OACI en la solución de controversias;

Reconociendo que la confianza mutua entre los Estados así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo dependen del acceso a información adecuada sobre seguridad operacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en el campo de la seguridad operacional mundial son posibles sólo mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas; y

Reconociendo que para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación, dentro de los Estados y entre éstos, es necesario adoptar un enfoque de cooperación y proactivo para la identificación y gestión de los riesgos de seguridad operacional;

Los Directores Generales de Aviación Civil:

1. *Se comprometen* a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante:

- a) el intercambio, tan pronto como sea posible, de información apropiada relacionada con la seguridad operacional entre los Estados, todas las demás partes interesadas de la aviación y el público, comprendida la divulgación de información sobre los resultados de sus auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, a la mayor brevedad posible y, en todo caso, el 23 de marzo de 2008 a más tardar;
- b) el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores, en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, asegurándose de que los explotadores extranjeros que efectúen vuelos en sus territorios, sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados y la adopción de medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional;

- c) la rápida implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sector aeronáutico a fin de complementar el marco normativo existente;
- d) la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional; y
- e) el fomento de una cultura de equidad;

La conferencia:

2. *Exhorta* a los Estados a reconocer como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no en la intención de conseguir ventajas económicas;

3. *Exhorta* a los Estados, a la OACI, al sector aeronáutico y a las organizaciones donantes a reorientar sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional;

4. *Exhorta* a la OACI y al sector aeronáutico a apoyar la implantación coordinada de sistemas de gestión de la seguridad operacional;

5. *Exhorta* a la OACI a:

- a) crear y apoyar activamente mecanismos de intercambio de información que permitan la circulación sin restricciones de información sobre seguridad operacional entre todos los interesados de la comunidad aeronáutica;
- b) crear, para el mes de junio de 2006, una estrategia para comunicar al público, de modo eficaz, la información sobre seguridad operacional;
- c) crear un mecanismo, en virtud del Artículo 21 del Convenio, para suministrar información relativa a las matrículas de aeronaves y los explotadores;
- d) elaborar directrices y procedimientos para verificar las condiciones para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio; y
- e) estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo relativo a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional;

6. *Exhorta* a los Estados a demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y

7. *Exhorta* a los Estados y al sector aeronáutico a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional a fin de garantizar beneficios óptimos para la seguridad operacional de la aviación mundial y reducir la duplicación de esfuerzos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CUESTIÓN 1: LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

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

1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional

1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

1. CONCLUSIÓN 1/1

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Seguridad operacional de la aviación*

Aunque el transporte aéreo es un modo muy seguro de transporte, es necesario lograr una mayor reducción en el número de accidentes y, específicamente, de accidentes mortales, a fin de mantener la confianza del público en la seguridad operacional del sistema de transporte aéreo mundial;

b) *Vigilancia de la seguridad operacional*

1) el primer ciclo del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) ha demostrado que la mayoría de los Estados contratantes de la OACI han avanzado en el mejoramiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, varios Estados aún no cuentan con la capacidad para cumplir en forma apropiada con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y no se tiene la certeza de que algunos de ellos lleguen un día a tener los recursos humanos y financieros y el grado de actividad necesarios que les permitan mantener un sistema de vigilancia de la seguridad operacional independiente. Por lo tanto, es preciso promover enfoques, tales como el de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional, que permitan a los Estados compartir los recursos necesarios para cumplir con sus obligaciones individuales de vigilancia de la seguridad operacional; y

2) el hecho de que un reducido número de Estados aún no haya presentado su plan de acción o la información sobre la situación en que se encuentra la ejecución de sus planes de acción constituye una fuente de preocupación. Estos Estados deberían cooperar plenamente con la OACI y tomar las medidas necesarias.

c) *Iniciativas de los Estados y del sector aeronáutico*

1) Resulta alentador ver que los Estados y el sector aeronáutico han emprendido varias iniciativas para mejorar la seguridad operacional de la aviación. La conferencia tomó nota con interés de las iniciativas presentadas, tales como los diferentes grupos regionales de seguridad operacional (CAST, PAAST, JSSI, ASET, NARAST, SARAST y SEARAST), y de las diferentes actividades del sector aeronáutico, tales como el programa IOSA de la IATA, la norma IS-BAO del IBAC, así como del programa desarrollado por la República de Corea para ayudar a supervisar el cumplimiento de los SARPS. La conferencia también tomó nota de que los datos de seguridad operacional recopilados por medio de dichas iniciativas pueden resultar de mucha utilidad para los Estados al preparar o

realizar sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional o al desarrollar actividades relacionadas con dicha seguridad;

- 2) si bien las iniciativas de los Estados o del sector aeronáutico para mejorar la seguridad operacional de la aviación son útiles y eficaces, no siempre es posible lograr su pleno potencial debido a la ausencia de un orden de prioridades, a la duplicación de esfuerzos y a deficiencias en la comunicación. Existe un riesgo de que las lecciones que se han aprendido y las soluciones encontradas en diferentes lugares, las cuales entrañan conocimiento, procedimientos y técnicas, no puedan compartirse de modo que brinden beneficios para todos. En ese contexto, la conferencia recibe con agrado la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial que elaboró el sector aeronáutico a solicitud de la OACI, la cual proporcionará la base para que la Organización prepare un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional;
- 3) en los casos en los que iniciativas posteriores den como resultado reglamentos adicionales, los reglamentos que se propongan deberían someterse a una evaluación de riesgos y a un análisis de costo-beneficios para determinar su plena validez;
- 4) la OACI debería analizar las recomendaciones de los diferentes grupos regionales de seguridad operacional y evaluar si algunos aspectos podrían incorporarse en los SARPS y textos de orientación de la OACI; y
- 5) la conferencia también reconoció el papel central que desempeña la OACI en cuanto a garantizar la coordinación necesaria de los esfuerzos en todo el espectro de participación de los Estados y el sector aeronáutico.

2. **RECOMENDACIÓN 1/1**

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Seguridad operacional de la aviación*

El mejoramiento ulterior de la seguridad operacional de la aviación y la reducción del número de accidentes, y de accidentes y casos mortales, deberían seguir siendo uno de los objetivos de alta prioridad de la OACI, que requerirán un enfoque completo y proactivo, coordinado entre la OACI, los Estados, el sector aeronáutico y los proveedores de servicios;

b) *Vigilancia de la seguridad operacional*

una adecuada vigilancia de la seguridad operacional por parte de los Estados es uno de los principios básicos de la seguridad operacional de la aviación. En vista de las continuas dificultades que enfrentan varios Estados y de la consiguiente necesidad de asistencia, la OACI, los Estados, el sector aeronáutico y las organizaciones donantes deberían dirigir sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional; y

c) *Iniciativas de los Estados y del sector aeronáutico*

la OACI, en colaboración con todos los Estados y otros interesados, debería seguir desarrollando un enfoque integrado para las iniciativas de seguridad operacional, basado en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que proporcione un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional.

CUESTIÓN 2: MEJORA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

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

1. **CONCLUSIÓN 2/1**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Acceso a la información y asistencia por los Estados y el sector aeronáutico*

- 1) La transparencia es uno de los principios fundamentales de la seguridad operacional de la aviación. Todos los Estados contratantes y las partes interesadas deberían cooperar para garantizar el acceso a la información necesaria para la debida gestión de la seguridad operacional. Las mejoras adicionales de la seguridad operacional de la aviación exigen un aumento del intercambio de información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes, la OACI y todas las partes interesadas de la aviación civil;
- 2) el intercambio de información entre los Estados contratantes es fundamental para mantener la confianza mutua; y
- 3) la implantación, por un Estado, de una política de transparencia con respecto a su nivel de vigilancia de la seguridad operacional, es clara señal de que dicho Estado reconoce cualquier debilidad que pudiera existir, y debería ser un incentivo para que otros Estados y donantes proporcionen asistencia.

b) *Acceso a la información por el público*

- 1) El público debería poder acceder, sin demora, a la información necesaria para adoptar una decisión fundamentada sobre la seguridad operacional del transporte aéreo, comprendida la información sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional. Sin embargo, algunos Estados necesitarán de tiempo para actualizar sus sistemas a fin de estar en condiciones de poner la información sobre las auditorías a disposición del público;
- 2) la OACI debería adoptar una estrategia para comunicar eficazmente al público la información sobre seguridad operacional basada en los informes del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP). El sistema debería diseñarse de modo que pueda prevenirse el uso indebido de la información; y
- 3) la conferencia reconoce que el proceso que la OACI está elaborando para proporcionar información sobre seguridad operacional al público es apropiado.

c) *Aplicación del Artículo 21 del Convenio*

Cada Estado contratante debería tener acceso a información fiable y oportuna sobre la matrícula, propiedad y control de aeronaves que se emplean habitualmente en la navegación internacional; y

d) *Transparencia e intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad*

- 1) la implantación de una base de datos centralizada que facilitaría el intercambio oportuno de información relativa a la aeronavegabilidad respecto de aeronaves que se emplean en operaciones de transporte aéreo internacional regular y no regular constituiría un medio de mejorar la seguridad operacional; y
- 2) la comunicación y el intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad entre los Estados de diseño y de matrícula es fundamental para la seguridad de vuelo.

2. **RECOMENDACIÓN 2/1**

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Acceso a la información y asistencia por los Estados y el sector aeronáutico*

- 1) Los Estados contratantes deberían seguir compartiendo abiertamente entre sí los resultados de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global;
- 2) el Consejo debería facilitar la implantación de sistemas de notificación propios de una “cultura de equidad” en los Estados contratantes a fin de promover el intercambio de información sobre accidentes e incidentes y toda otra información relacionada con la seguridad operacional. La “cultura de equidad” debería crear un entorno en el que se aliente y facilite la notificación y el intercambio de información;
- 3) los Estados deberían proceder con plena transparencia para facilitar que otros Estados y donantes presten asistencia con más rapidez y eficacia a fin de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional; y
- 4) el Consejo debería considerar la posibilidad de preparar un informe anual sobre la infraestructura aeronáutica y las mejoras necesarias a fin de ayudar a los donantes a asignar el apoyo requerido por los Estados contratantes.

b) *Acceso a la información por el público*

- 1) Se insta a los Estados a que den su consentimiento a la OACI para que publique los resultados de sus auditorías iniciales de la vigilancia de la seguridad operacional o de seguimiento de las mismas, lo más pronto posible, siguiendo el formato presentado en DGCA/06-IP/39. Los Estados también podrían permitir a la OACI publicar los informes finales de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional resultantes del ciclo inicial de auditorías;

- 2) los Estados que comparten la información sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional llevadas a cabo por la OACI deberían tener la oportunidad de formular sus propios comentarios sobre los avances logrados desde la realización de su auditoría, en la sección de los sitios web de la OACI destinados a la información relativa a las auditorías;
- 3) en mayo/junio de 2006, el Consejo debería desarrollar un proceso continuo que permita divulgar al público la información pertinente sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global;
- 4) hasta que no se desarrolle dicho proceso, conforme a lo propuesto en el párrafo 3), los Estados deberían autorizar a la OACI a divulgar al público la información pertinente sobre las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional realizadas en el marco del enfoque sistémico global. La divulgación de dicha información se haría posible mediante un formulario de consentimiento aparte;
- 5) el Consejo debería desarrollar un sistema de evaluación y clasificación de las constataciones del USOAP teniendo en cuenta los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional con miras a evaluar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de cada uno de los Estados contratantes, sin categorizar ni clasificar a los Estados, e informar a la Asamblea en 2007; y
- 6) los Estados contratantes deberían dar su consentimiento para la publicación de la información pertinente lo antes posible y, en cualquier caso, no más tarde del 23 de marzo de 2008. La OACI emitiría luego un comunicado de prensa en el que se darían a conocer los nombres de los Estados que no hayan autorizado la divulgación de los resultados de sus auditorías y pondría esta información en el sitio web público. Se debería presentar un informe sobre los progresos realizados, al Consejo, en cada período de sesiones, y a la Asamblea en 2007.

c) *Aplicación del Artículo 21 del Convenio*

El Consejo debería cerciorarse de que los Estados contratantes tengan acceso a información fiable y oportuna relativa a la matrícula, propiedad y control de aeronaves que se emplean habitualmente en la navegación aérea internacional. Los Estados contratantes deberían cooperar con la OACI proporcionando la información requerida conforme a las directrices y los procedimientos que se desarrollarán; y

d) *Transparencia e intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad*

- 1) el Consejo debería estudiar la posibilidad de establecer una aplicación de base de datos ampliada que permitiría a los Estados contratantes compartir voluntariamente información sobre aeronavegabilidad relacionada con las aeronaves que se emplean habitualmente en operaciones internacionales; y
- 2) los Estados de diseño y de matrícula deberían concertar un acuerdo de aeronavegabilidad según lo establecido en el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760) como medio de promover el intercambio de información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad entre los Estados.

Tema 2.2: Gestión de la seguridad aeronáutica**1. CONCLUSIÓN 2/2**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Sistemas de gestión de la seguridad operacional*

- 1) Las organizaciones de aviación civil, comprendidas las administraciones de aviación civil, se ven obligadas a cumplir sus mandatos con recursos cada vez más reducidos, y por ende enfrentándose a problemas de eficacia;
- 2) el SMS presenta a las organizaciones civiles internacionales un método basado en datos para la asignación de prioridades con respecto a los recursos, orientándolos a los problemas de seguridad operacional que presentan las mayores posibilidades de riesgo y a las actividades susceptibles de producir el mayor rendimiento posible de los recursos invertidos;
- 3) la experiencia indica que las ventajas del SMS comprenden:
 - índices reducidos de incidentes y accidentes;
 - mayor grado de eficacia operacional, por ejemplo, un menor número de retornos al puesto de estacionamiento o de cancelación de vuelos;
 - mejora del espíritu de trabajo de los empleados como resultado de la promoción de su autonomía y porque pueden ver los resultados obtenidos con el SMS;
 - reducción de las primas de seguros;
 - economías tangibles para los explotadores como resultado de conocer los riesgos operacionales y prevenir incidentes, lo cual permite efectuar economías importantes; y
 - menor intervención en materia de reglamentación, a raíz de que los explotadores realizan la gestión de sus propias actividades cotidianas. La autoridad encargada de la reglamentación supervisa la eficacia de los sistemas;
- 4) el pleno potencial del SMS sólo se hará realidad cuando el concepto sea adoptado a escala mundial por todos los Estados contratantes y, por intermedio de los Estados, por la mayor cantidad posible de organizaciones de aviación. A fin de que esta implantación mundial se lleve a cabo, es preciso que los Estados conozcan profundamente el concepto SMS y cuenten con plena información sobre el mismo, así como sobre los medios e instrumentos para su implantación; y

5) debería examinarse la posibilidad de elaborar textos de orientación adicionales así como de organizar seminarios teóricos y prácticos para ayudar a los Estados y a los explotadores a implantar el SMS. Para facilitar la labor, debería aprovecharse la experiencia existente en los Estados y organizaciones internacionales que poseen conocimientos especializados en la elaboración e implantación del SMS.

b) *Estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo al Convenio relativo a los procesos de seguridad operacional*

Debería considerarse la posibilidad de complementar el conjunto de Anexos al Convenio de Chicago con un Anexo específico sobre disposiciones apropiadas relativas a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional; y

c) *Modernización del Anexo 6, Parte II*

la conferencia confirmó la necesidad de modernizar el Anexo 6 — *Operación de aeronaves, Parte II — Aviación general internacional — Aviones.*

2. RECOMENDACIÓN 2/2

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Sistemas de gestión de la seguridad operacional*

- 1) Los Estados deberían implantar sistemas de gestión de la seguridad operacional en todas las disciplinas relativas a la seguridad operacional;
- 2) los Estados deberían colaborar en sumo grado con la OACI en el programa de cursos de instrucción, mediante el patrocinio de uno de los siete cursos de instrucción y/o mediante el suministro de especialistas en gestión de la seguridad operacional para complementar los equipos de la OACI que imparten dichos cursos;
- 3) los Estados deberían intercambiar información para hacer avanzar la implantación del SMS, mediante el suministro de asesoramiento especializado, instrumentos y otros medios;
- 4) los Estados deberían comprometerse a la implantación más temprana posible del SMS a escala mundial, basándose en las disposiciones conexas adoptadas por el Consejo; y
- 5) el Consejo de la OACI debería continuar la labor orientada a la elaboración de cursos de instrucción, textos de orientación y otros instrumentos habilitantes que ayuden a los Estados contratantes a acelerar la implantación del SMS.

- b) *Estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo al Convenio relativo a los procesos de seguridad operacional*

La OACI debería estudiar la armonización ulterior de los requisitos relativos a la gestión de la seguridad operacional, así como considerar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional, que contenga las disposiciones apropiadas en materia de vigilancia, evaluación y gestión de la seguridad operacional.

Nota de carácter editorial.— La recomendación que antecede es idéntica a la Recomendación 2.1 h), en el marco del Tema 3.1.

- c) *La OACI debería continuar sus actividades destinadas a modernizar el Anexo 6, Parte II.*

Tema 2.3: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

1. CONCLUSIÓN 2/3

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

- a) *Asistencia a los Estados*
- 1) Pese a las auditorías y misiones de seguimiento de las mismas, realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), un número considerable de Estados no ha podido ejecutar sus planes de medidas correctivas y cumplir con sus obligaciones de seguridad operacional;
 - 2) el Programa de la estrategia unificada (USP) de la OACI es un mecanismo útil para la coordinación de la asistencia a los Estados contratantes y el establecimiento de iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional que podría ayudar a garantizar la prestación de una asistencia óptima;
 - 3) se destaca de modo especial la importancia de contar con administraciones de aviación civil autónomas; en su defecto, se crearía un grave obstáculo para el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional en ciertos Estados;
 - 4) el establecimiento de asociaciones regionales y de organizaciones o iniciativas regionales de vigilancia de la seguridad operacional es un medio idóneo para facilitar que los Estados cumplan con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional y, con el apoyo de las diversas partes interesadas, logren resultados sostenibles a largo plazo;
 - 5) el IFFAS como mecanismo de financiación (no como instrumento de implantación) y la financiación de otros donantes internacionales deberían coordinarse para obtener resultados óptimos; y

- 6) es necesario que la OACI acreciente la eficacia de sus instrumentos de asistencia técnica y aumente la participación de sus oficinas regionales a fin de prestar un apoyo técnico e impartir instrucción más eficaz a los expertos nacionales.

b) *Intercambio de información*

- 1) El intercambio de información crítica sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes que ejercen funciones de vigilancia de la seguridad operacional facilita un mayor grado de normalización, una ejecución más eficaz de medidas de seguridad operacional y una menor duplicación de esfuerzos; y
- 2) el Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX), creado por la Organización como un portal web, representa un medio práctico para facilitar el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional entre los Estados miembros y el sector aeronáutico.

2. **RECOMENDACIÓN 2/3**

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Asistencia a los Estados*

- 1) Se alienta a los Estados contratantes a fomentar un mayor desarrollo de organizaciones regionales y subregionales para apoyar el fortalecimiento de las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
- 2) se alienta a los Estados contratantes a cooperar mejor a escala bilateral y regional a fin de efectuar arreglos adecuados para cumplir sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional en virtud del Convenio de Chicago cuando no posean individualmente los recursos humanos, técnicos y financieros adecuados;
- 3) los Estados contratantes que necesiten asistencia deberían coordinar con la Subsección del Programa de la estrategia unificada para confirmar que con sus planes de acción pueden lograr los resultados deseados y determinar los mecanismos de asistencia más apropiados. La asistencia puede canalizarse mediante diversas opciones para incluir el Programa de cooperación técnica;
- 4) la OACI y los Estados deberían mejorar la eficacia y la coordinación de sus instrumentos de asistencia técnica y mecanismos de financiación para la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, incluido el Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS);
- 5) la OACI debería aumentar la participación de sus oficinas regionales a fin de prestar un apoyo técnico más eficaz a los Estados contratantes y promover aún más la creación de organizaciones regionales y subregionales que lleven a cabo la vigilancia de la seguridad operacional;
- 6) la OACI debería adaptar sus métodos de trabajo para permitir la plena participación de las organizaciones regionales que lleven a cabo la vigilancia de la seguridad operacional y la labor técnica y pedir al Secretario General que, de conformidad con la Cláusula dispositiva 7 de la Resolución A35-7, siga

fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relacionadas con la seguridad operacional de la aviación;

- 7) los Estados contratantes deberían demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias de seguridad operacional lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario y lo más pronto posible, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y
- 8) los Estados y las demás partes interesadas, así como las instituciones financieras y los donantes que estén en condiciones de hacerlo, deberían efectuar contribuciones financieras o en especie para apoyar a los Estados que necesitan asistencia para rectificar sus deficiencias en materia de vigilancia de la seguridad operacional valiéndose del Programa de la estrategia unificada.

b) *Intercambio de información (FSIX)*

Se alienta a los Estados contratantes y organizaciones del sector aeronáutico y profesional asociadas a proporcionar textos de orientación e información pertinente relacionada con la seguridad operacional a la comunidad de la aviación civil internacional por medio del sitio web de Intercambio de información sobre seguridad de vuelo (FSIX).

Tema 2.4: Reconocimiento mutuo

1. CONCLUSIÓN 2/4

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *Verificación*

Antes de reconocer los certificados y las licencias de otros Estados como válidos, existe la necesidad de verificar que se cumplen las condiciones de dicho reconocimiento, es decir, que estos documentos se expidieron con base en requisitos por lo menos iguales a las normas aplicables de la OACI.

b) *Reconocimiento y vigilancia de aeronaves extranjeras*

- 1) Es responsabilidad de un Estado garantizar la seguridad operacional en el espacio aéreo dentro de su territorio, incluida la operación de aeronaves de explotadores extranjeros;
- 2) es deseable contar con procesos armonizados para el reconocimiento de certificados y licencias como válidos, así como con un enfoque uniforme para la vigilancia de las operaciones de las aeronaves extranjeras. Para este fin, la OACI debería elaborar directrices y procedimientos, según sea necesario; y
- 3) los pabellones de conveniencia, las operaciones ilegales y las actividades delictivas ponen en peligro la seguridad operacional de la aviación civil.

c) *Cláusula sobre seguridad operacional*

- 1) Es aconsejable la inclusión en los acuerdos bilaterales de una cláusula sobre seguridad operacional, para la cual existen modelos disponibles; y
- 2) se requeriría un diálogo continuo, así como la vigilancia de los explotadores de servicios aéreos extranjeros para mantener la validez de dichos acuerdos.

2. **RECOMENDACIÓN 2/4**

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *Verificación*

Los Estados deberían verificar que los requisitos de acuerdo a los cuales otros Estados hayan expedido o convalidado certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas antes de reconocer los documentos como válidos.

b) *Reconocimiento y vigilancia de aeronaves extranjeras*

- 1) La OACI debería elaborar directrices y procedimientos, según sea necesario, para ayudar a los Estados a garantizar el mayor grado posible de uniformidad en el reconocimiento de los certificados y licencias como válidos y en la vigilancia de las operaciones de las aeronaves extranjeras en sus territorios;
- 2) los Estados deberían establecer reglamentos operacionales, de conformidad con el Convenio y con base en criterios no discriminatorios, que rijan la admisión y vigilancia de explotadores de servicios aéreos extranjeros dentro de sus territorios;
- 3) los Estados deberían implantar y fortalecer su vigilancia de las operaciones de aeronaves extranjeras dentro de sus territorios y tomar las medidas pertinentes, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional; y
- 4) los Estados deberían eliminar los pabellones de conveniencia e impedir operaciones ilegales así como el posible traslado de dichas actividades de un Estado o grupo de Estado a otro y para ello deberían intercambiar información.

c) *Cláusula sobre seguridad operacional*

- 1) Los Estados deberían incluir en sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos una cláusula sobre seguridad operacional, con base en una cláusula modelo sobre seguridad operacional elaborada por la OACI; y
- 2) las actividades emprendidas unilateralmente por Estados o partes en relación con la prohibición de operaciones deberían estar precedidas por un proceso de consulta entre los Estados y las partes interesadas.

Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional**1. CONCLUSIÓN 2/5**

1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:

a) *USOAP*

- 1) El funcionamiento óptimo del USOAP requiere la plena cooperación de los Estados. Con esta finalidad, es esencial la aceptación de las auditorías sobre el terreno según el cronograma previsto por la OACI; y
- 2) debería elaborarse un mecanismo adicional para resolver rápidamente los problemas importantes en materia de seguridad operacional detectados en el marco del USOAP a fin de pedir a los Estados que resuelvan estos problemas de manera oportuna según lo convenido por la Secretaría, y enmendarse en consecuencia el Memorando de acuerdo (MOU) genérico.

b) *Estrategia unificada*

La estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional exige el esfuerzo continuo de todas las partes interesadas para asegurar soluciones eficaces y sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional y el pleno cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la seguridad operacional; y

c) *Asistencia directa*

se necesitan medidas interinas para asegurar que cada Estado contratante tenga una oportunidad equitativa de explotar líneas aéreas internacionales. Se ha previsto que la OACI desempeñe una función activa, a fin de determinar cuáles son los Estados que requieren medidas inmediatas para iniciar mejoras en la vigilancia de la seguridad operacional y consultar con los Estados interesados para implantar soluciones interinas inmediatas para sus explotadores aéreos. Podrían establecerse recursos comunes de inspectores de seguridad operacional internacionales y otros expertos de vigilancia de la seguridad operacional para cumplir con este objetivo. Una función de este tipo exigiría una cooperación generosa de los Estados y otras partes interesadas que estén en condiciones de hacerlo. Se podría establecer, por consiguiente, un mecanismo para que la OACI pueda realizar la gestión de la asistencia directa a los Estados y a los explotadores aéreos.

2. RECOMENDACIÓN 2/5

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

a) *USOAP*

- 1) Los Estados deberían cooperar plenamente con el USOAP y aceptar las auditorías sobre el terreno según el cronograma previsto por la OACI; y

- 2) la OACI debería elaborar un mecanismo adicional para resolver rápidamente los problemas importantes en materia de seguridad operacional detectados en el marco del USOAP y enmendar, en consecuencia el Memorando de acuerdo (MOU) genérico.
- b) *Estrategia unificada y asistencia directa*
- 1) La OACI debería considerar la viabilidad de elaborar un mecanismo, que se sometería a la aprobación del próximo período de sesiones de la Asamblea, para que la OACI realice la gestión de la asistencia directa a los Estados que carecen de capacidad adecuada para la vigilancia de la seguridad operacional y a los explotadores aéreos de dichos Estados, basándose en el establecimiento de recursos comunes de inspectores de seguridad operacional internacionales y otros expertos de vigilancia de la seguridad operacional que los Estados y otras partes interesadas ofrecerían. Un mecanismo de este tipo debería tener en cuenta las cuestiones abordadas en la nota DGCA/06-WP/28 así como las posibles dificultades de orden jurídico y financiero; y
 - 2) la OACI debería considerar la asignación de fondos al programa de la estrategia unificada y la asistencia directa para la vigilancia de la seguridad operacional dentro del Presupuesto por programas para el trienio 2008-2009-2010.

CUESTIÓN 3: MÁS ALLÁ DEL MARCO ACTUAL**Tema 3.1: Marco de la seguridad operacional para el siglo XXI****1. CONCLUSIÓN 3/1****1.1 La conferencia acordó las siguientes conclusiones:**

- a) la liberalización económica se ha convertido en una de las características que definen la aviación de los tiempos modernos y está teniendo un impacto importante en la industria de la aviación. Existe una necesidad de garantizar que el marco de seguridad operacional siga reuniendo el requisito de un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional;
- b) existe la necesidad de aclarar el concepto de explotador y la relación con el Estado responsable de la vigilancia de su seguridad operacional;
- c) el contenido, la naturaleza y la estructura de los Anexos al Convenio de Chicago deberían revisarse para garantizar que las normas de la OACI se centren en objetivos de seguridad operacional dando, al mismo tiempo, más flexibilidad a los Estados contratantes al decidir los medios de implantación;
- d) existe la necesidad de contar con un nivel superior de coordinación de las actividades de cooperación técnica para reducir la duplicación de esfuerzos y beneficiar al mayor número posible de Estados;
- e) existe la necesidad de movilizar los recursos de las instituciones financieras y los donantes para ayudar a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil; y
- f) en la aviación civil de nuestros días existen pabellones de conveniencia y no deberían tolerarse.

2. RECOMENDACIÓN 3/1

2.1 La conferencia acordó las siguientes recomendaciones:

- a) el Consejo debería considerar la ampliación de la definición de “Estado del explotador” y “explotador” especificando además la correspondencia necesaria entre “la oficina principal” y la ubicación en la que se ejerce el “control de las operaciones” como medio para identificar al Estado responsable de la vigilancia de la seguridad operacional;
- b) los Estados contratantes deberían cumplir con su obligación en el marco del Artículo 83 de registrar los acuerdos de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685);
- c) la OACI debería elaborar textos de orientación para uso de los Estados a fin de que sus autoridades de aviación civil implanten políticas económicas y técnicas congruentes;
- d) la OACI debería considerar la mejora del proceso de elaboración y adopción de normas y métodos recomendados al:
 - 1) evaluar sistemáticamente su impacto en el sector aeronáutico y en otras partes interesadas;
 - 2) hacer un uso más sistemático de las recomendaciones publicadas por los órganos de investigación de accidentes; y
 - 3) desarrollar criterios para determinar cuáles son las normas que tienen una importancia crítica para garantizar la seguridad operacional mundial, y a cuyo respecto la notificación de diferencias sería aceptable sólo excepcionalmente, y cuáles normas de naturaleza técnica y detallada deberían transformarse en métodos recomendados o eliminarse de los Anexos de la OACI y convertirse en textos de orientación;
- e) todos los interesados que se ocupan de diseñar y financiar proyectos para mejorar la seguridad operacional de la aviación en países de bajos ingresos, deberían fortalecer su cooperación e intercambiar información y experiencias para evitar la duplicación de esfuerzos;
- f) el Consejo debería estudiar la cuestión de los pabellones de conveniencia tomando en cuenta la experiencia adquirida por otras organizaciones internacionales;
- g) la OACI debería intensificar sus esfuerzos para abordar la futura evolución de la vigilancia de la seguridad operacional teniendo en cuenta la mundialización de la aviación civil internacional; y

- h) la OACI debería estudiar la armonización ulterior de los requisitos relativos a la gestión de la seguridad operacional, así como considerar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo dedicado a los procesos de seguridad operacional, que contenga las disposiciones apropiadas en materia de vigilancia, evaluación y gestión de la seguridad operacional.

Nota de carácter editorial.— La recomendación que antecede es idéntica a la Recomendación 2.1 b), en el marco del Tema 2.2.

— FIN —

© OACI 2006
NO ESTÁ EN VENTA
5/06, S/P1/100

Núm. de pedido 9866
Impreso en la OACI