



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

INICIATIVA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE BASE DE DATOS DE CONSULTA ACTUALIZADO, COMPARTIDO Y SEGURO ENTRE ESTADOS PARA CONVALIDAR LA LEGALIDAD DE LOS CERTIFICADOS Y LICENCIAS

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio pretende resaltar la importancia del “intercambio de información” que permite a los Estados contar con datos oportunos y comunicación eficiente relacionada con aeronaves que efectúan operaciones de transporte aéreo internacional regular y no regular, a saber, el intercambio de información relativa a la aeronavegabilidad entre los Estados de diseño y de matrícula, y relativa a las licencias de piloto por lo que respecta a estas aeronaves.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la presente iniciativa;
- solicitar a la OACI que elabore textos de orientación para la creación de portales u otros medios de intercambio de información;
- instar a los Estados contratantes a que permitan el acceso a bases de datos con información actualizada a fin de confirmar la validez de certificados y licencias; y
- solicitar a las oficinas regionales que fomenten mecanismos para el intercambio de esta información y la facilitación de las consultas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe del Comité ejecutivo del 36º período de sesiones de la Asamblea (Doc 9892)</i> <i>Informe de la Comisión técnica del 36º período de sesiones (Doc 9899)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i> Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, julio de 2007 Iniciativa para la adopción de plataformas tecnológicas de información en AVSEC

¹ La versión en español fue proporcionada por Colombia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De acuerdo al Plan Global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) como parte integral y de vital importancia para el logro de un sistema de aviación civil internacional armonizado, seguro y eficiente, que garantice condiciones de seguridad operacional, se encuentran los sistemas de información que permiten compartir e intercambiar datos entre los Estados.

1.2 Se puede observar que este tema de compartir información se ha vuelto relevante para la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil en muchas instancias. Se toma como referencia las notas de estudio y/o conclusiones que fueron discutidas en la pasada Asamblea General.

1.3 Informe de Comité Ejecutivo del 36º período de sesiones de la Asamblea (Doc 9892), Cuestión 54

1.3.1 *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), Plan de acción estratégico 2011-2016.* Dentro de las siete áreas estratégicas primordiales que se presentaron en el marco de una nueva estrategia de seguridad de la aviación, que se conoce como ICASS — Plan de acción estratégico 2011-2016, se consideró la importancia del intercambio de información entre Estados en la Estrategia primordial 3, que cita: *Promover el intercambio de información entre los Estados miembros para crear conciencia de las amenazas y las tendencias aplicables a las operaciones de la aviación civil.*

1.4 Informe de la Comisión Técnica (Doc 9899), Cuestiones 7 y 8

“... 8.5 Se señaló que el constante crecimiento del tráfico y la demanda pública y política para aumentar con seguridad la capacidad del sistema mundial de navegación aérea había ejercido importante presión sobre la OACI para ayudar a los grupos regionales de planificación y ejecución y a los Estados contratantes para que alcanzaran sus objetivos de admitir más aviones en un cielo ya sobrecargado. Se informó a la Comisión que las actividades de eficiencia se habían organizado en tres áreas de resultados clave:

- a) optimizando las estructuras de espacio aéreo y de rutas;
- b) mejorando la eficacia y la capacidad de los aeródromos; y
- c) **mejorando la eficacia del sistema al compartir información y desarrollar instrumentos y técnicas de adopción de decisiones en colaboración”** *(la negrita es nuestra).*

1.4.1 Cuestiones 25 y 26 (A36-WP/357)

1.4.1.1 *Cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia DGCA/06 sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación: 25.4. Intercambio de información sobre seguridad operacional.* Al respecto Colombia había presentado a la Comisión la nota A36-WP/201 en la que se resaltaba la importancia de la Conclusión 2.1, inciso d), de la DGCA/06, relativa al intercambio de información sobre aeronavegabilidad. La Comisión señaló que la OACI contaba actualmente con recursos para llevar a cabo el estudio de viabilidad del establecimiento de una aplicación de base de datos para que los Estados contratantes intercambien información relativa a la aeronavegabilidad. La Comisión tomó también nota de la propuesta formulada por Colombia de que los Estados proporcionaran expertos para asistir en esta labor.

1.4.2 *Cuestión 26: Reconocimiento de certificados y licencias expedidos por otros Estados.* En este sentido y coordinado con este tema se ha planteado en conferencias y reuniones de aviación civil la posibilidad de implementar un aplicativo ampliado de base de datos, compartido y seguro, entre los Estados miembros de la OACI que voluntariamente deseen compartir información relacionada con las aeronaves que realicen operaciones regulares y no regulares entre dichos Estados y a la cual puedan acceder a través de una red privada segura y 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.

1.4.3 *Cuestión 28: Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes y de los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para mejorar la seguridad operacional de la aviación. Cultura de justicia y datos sobre seguridad operacional.* En la nota A36-WP/97, los Estados Unidos examinaban las considerables mejoras en materia de seguridad operacional alcanzadas por medio del Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) y destacaba la necesidad de ampliar su alcance y compartir los datos de seguridad operacional para continuar reduciendo la tasa de accidentes. El acceso a los datos era un componente vital del análisis de riesgos y todos los Estados contratantes de la OACI deberían ser parte de esta iniciativa a fin de apoyar los SMS y permitir la toma de decisiones fundada en datos para disminuir los casos de accidentes e incidentes.

1.5 **Resolución A36/1 (nuevo número A36-13), Apéndice G — *Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo***

“La Asamblea resuelve que:

1. los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias de la tripulación de una aeronave expedidos o convalidados por el Estado contratante en que está matriculada serán reconocidos como válidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues, ajustándose a lo dispuesto por los Artículos 32 b) y 33 del Convenio; y
2. hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves o clases de personal aeronáutico, los certificados y licencias expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues”.

1.6 **Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, Julio de 2007.** Este se ajusta a un enfoque y a una filosofía similar a los del *Plan global de navegación aérea* (Doc 9750). Ambos se elaboraron con la estrecha participación de la industria y ofrecen un marco común para asegurar la coordinación de las iniciativas regionales, subregionales, nacionales e individuales. En el Apéndice A –*Plan global para la seguridad operacional de la aviación*, la Asamblea insta a los Estados contratantes a reforzar el marco global de seguridad operacional de la aviación:

- “a) compartiendo la información de seguridad operacional adecuada con los demás Estados interesados en la esfera de la aviación y el público;
- b) actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;

- c) promoviendo una sana cultura en un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y
- d) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda”.

Iniciativa para la adopción de plataformas tecnológicas de información en AVSEC presentada por Colombia y en la que se invita a la Asamblea a propiciar el desarrollo de estas plataformas que permitan a los Estados contar con información oportuna y eficientemente, en la cual se comparta información de seguridad relacionada con amenazas de aviación civil.

2. ANÁLISIS

2.1 Con las referencias anteriores, se observa en las distintas notas de estudio sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, así como las discusiones presentadas a la 36ª Asamblea de la OACI que es una necesidad actual de la aviación civil internacional el compartir información para hacer frente a los diferentes problemas que se puedan presentar en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil. Para tal fin se requiere contar con una base de datos de consulta actualizada entre los Estados miembros de la OACI, la cual podría ser contemplada dentro de la página web de las autoridades de aviación civil y cuyo acceso sería de carácter restringido mediante una clave proporcionada por el Estado contratante a los demás Estados que quieran compartir la información, lo que claramente brindaría un mayor nivel de eficiencia, seguridad y armonización en la búsqueda del sistema de aviación civil internacional.

2.2 En la Resolución 26/1 (nuevo número A36-6), la Asamblea de la OACI insta a todos los Estados contratantes:

- a) a establecer requisitos y procedimientos para la autorización y vigilancia, por otro Estado contratante, de las operaciones que realice un explotador certificado y a tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional;
- b) a que reconozcan como válido el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por otros Estados contratantes con la finalidad de que vuelen sobre su territorio, incluyendo aterrizajes y despegues, siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se haya expedido el certificado sean iguales o superiores a las normas mínimas aplicables que se especifican en el Anexo 6, Partes I y III, Sección II;
- c) al Secretario General a que continúe preparando directrices y procedimientos para verificar las condiciones necesarias para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio y las normas aplicables;
- d) a que establezcan reglamentos operacionales que rijan la admisión de explotadores extranjeros de servicios aéreos en su territorio, de conformidad con el Convenio y en términos no discriminatorios, y en consonancia con las normas, directrices y procedimientos de la OACI, teniendo en cuenta debidamente la necesidad de reducir al mínimo el costo y la carga para los Estados contratantes y los explotadores;

- e) a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto a los requisitos y medidas operacionales específicos que rijan la admisión de explotadores de otros Estados contratantes y que puedan perjudicar al desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El uso inapropiado de la aviación para delitos requiere de una acción contundente de la aviación civil como un todo y representada por la OACI para que se eviten estas prácticas que conllevan a deteriorar la credibilidad de un Estado frente a la validez, vigencia y alcance de los documentos expedidos en otros Estados cuando no tiene cómo verificarlos directamente.

— FIN —