



A38-WP/389
TE/170
28/9/13

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN TÉCNICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE LA CUESTIÓN 30

El texto adjunto sobre la cuestión 30 se presenta a la Comisión Técnica para que lo examine.

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación**Mejoramiento de la seguridad operacional mediante la implantación en colaboración con todas las partes interesadas**

30.1 La Comisión examinó la nota de estudio A38-WP/66, presentada por el Consejo, en la cual se ponían de relieve las actividades de asistencia desempeñadas por la OACI desde el 37º período de sesiones de la Asamblea, que habían conducido al logro de mejoramientos de la seguridad operacional en los Estados y a la determinación de las prioridades y las metas de seguridad operacional que se implantarían en los planos estatal y regional. En la nota de estudio A38-WP/66 también se presentaba un proyecto de resolución en sustitución de la Resolución A37/8 (Cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la seguridad operacional).

30.2 La Comisión examinó la nota de estudio A38-WP/98, que presentaron los Estados Unidos de América, y las notas de estudio WP/231 y 259, presentadas por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y tomó nota de las iniciativas para abordar los riesgos de la seguridad operacional en el plano regional mediante los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) a fin de prevenir accidentes y/o incidentes graves por cuestiones de seguridad operacional en las pistas, el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la pérdida de control en vuelo (LOC-I), así como de las iniciativas para alentar a los Estados a apoyar a los RASG en sus respectivas regiones. En la nota de estudio WP/259, se instó a los Estados a respaldar las tentativas regionales en Sudamérica relativas al desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la fijación de metas para 2016 en los ámbitos de la seguridad operacional y la navegación aérea. En la nota de estudio A38-WP/215, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) se centró en la labor de los entes regionales de la Región África-Océano Índico para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y resolver los problemas significativos de seguridad operacional. El Sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe, el Comité de asuntos de la industria (IAC) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) facilitaron notas de información (A38-WP/328, A38-WP/120 y WA38-WP/303, respectivamente).

30.3 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/155, que presentó Indonesia, A38-WP/352, presentada por Viet Nam y A38-WP/101 junto con el Corrigendo núm. 1, que presentaron los Estados Unidos de América, las cuales se centraban en su totalidad en la necesidad de inspectores de la seguridad operacional de la aviación. La Comisión reconoció que para muchos Estados la contratación, capacitación y mantenimiento de inspectores de seguridad operacional cualificados suponía un reto y que la incorporación del desarrollo de competencias de inspectores en la labor del programa relativo a la nueva generación de profesionales aeronáuticos ayudaría a mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial. En la nota de estudio A38-WP/101 se pedía al Consejo que diera instrucciones a la Secretaría para trabajar en la elaboración de las disposiciones e indicaciones relativas a las competencias en general de los inspectores de la seguridad operacional gubernamentales, cuya labor la Secretaría informó de que ya estaba en marcha.

30.4 Se aconsejó a la Comisión que, a fin de que la OACI continuara trabajando en la coordinación de la cooperación regional y la prestación de asistencia a los Estados, todas las partes interesadas, comprendidos los Estados, los entes regionales, las instituciones financieras y la industria, deberían participar activamente en el apoyo a aquellos Estados que lo necesitaran. Este fue el tema central del proyecto de resolución presentado en la nota de estudio A38-WP/66, que la Comisión convino en que

debería ser enmendado para tener en cuenta las sugerencias formuladas en la nota de estudio A38-WP/84, que Lituania presentó en el marco de la cuestión 27, en representación de la Unión Europea y de sus Estados miembros y los otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil y por EUROCONTROL.

30.5 A la luz de las deliberaciones, la Comisión convino en presentar, para su aprobación por la Plenaria, la siguiente resolución:

Resolución 30/1: Cooperación y asistencia para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, tanto en forma colectiva como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil basado en la confianza y el reconocimiento mutuos, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados de las auditorías y de las misiones de validación coordinadas (ICVM) realizadas en el marco del enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP-CMA) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional y se ha identificado a algunos Estados contratantes con problemas significativos de seguridad operacional (SSC);

Considerando que la OACI desempeña una función de liderazgo para facilitar la aplicación de los SARPS y la rectificación de deficiencias relacionadas con la seguridad operacional al coordinar el apoyo y mancomunar recursos entre los socios en materia de seguridad operacional de la aviación;

Reconociendo que los planes de acción de la OACI, elaborados para Estados contratantes individuales, sirven de plataformas para proporcionar, en coordinación con otras partes interesadas, asistencia directa y orientación a esos Estados a fin de que resuelvan sus SSC, así como el bajo grado de cumplimiento efectivo (EI) de elementos críticos;

Considerando que la OACI tiene una política sobre cooperación regional mediante la cual se compromete a proporcionar a los Estados contratantes, en la medida de lo posible, asistencia, asesoramiento y cualquier otra forma de apoyo en aspectos técnicos y de definición de políticas en el campo de la aviación civil internacional, con el propósito de que lleven a cabo sus responsabilidades, de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y los Objetivos estratégicos de la OACI, al promover, entre otras cosas, la cooperación regional a través de asociaciones estrechas con las organizaciones regionales y órganos regionales de aviación civil;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala, resultante de la colaboración entre los Estados contratantes en lo que atañe al establecimiento y la puesta en marcha de un sistema común de vigilancia de la seguridad operacional;

Admitiendo el reconocimiento dado en el Anexo 19 a las RSOO y a su papel en lo que respecta al desempeño de funciones de gestión de la seguridad operacional en nombre de los Estados, delegadas por ellos mismos;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, especialmente si se da prioridad a aquellos Estados con SSC, aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil; y

Reconociendo que los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) tienen como finalidad establecer prioridades y objetivos cuantificables para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en cada región, garantizando al mismo tiempo la coherencia de las acciones y la coordinación de las iniciativas.

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que, en asociación con todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, implante un programa integral de asistencia para ayudar a los Estados contratantes a rectificar las deficiencias identificadas por medio del CMA del USOAP, dándose prioridad a la resolución de los SSC;
2. *Encarga* al Consejo que promueva conceptos de cooperación regional, incluyendo el fortalecimiento de las RSOO y los RASG, así como el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables para resolver los SSC y las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
3. *Encarga* al Consejo que siga trabajando en asociación con los Estados contratantes, la industria y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para coordinar y facilitar el suministro de asistencia financiera y técnica a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad

operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG, a fin de mejorar dicha seguridad y fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional;

4. *Encarga* al Consejo continuar el análisis de la información crítica de seguridad operacional pertinente para determinar los medios efectivos de proporcionar asistencia a los Estados y a los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional y vigilancia de la seguridad operacional, incluidos las RSOO y los RASG;

5. *Encarga* al Secretario General que continúe promoviendo la coordinación y la cooperación entre la OACI, las RSOO y otras organizaciones en relación con actividades relacionadas con la seguridad operacional a fin de reducir la carga de trabajo de los Estados generada por las auditorías o las inspecciones repetitivas y disminuir la duplicación de las actividades de seguimiento;

56. *Insta* a los Estados contratantes a que otorguen la más alta prioridad a la resolución de los SSC a fin de velar por que no se planteen riesgos inmediatos de seguridad operacional para la aviación civil internacional y se cumplan los requisitos mínimos establecidos en las normas de los Anexos de la OACI;

67. *Insta* a los Estados contratantes a que utilicen el Programa de procedimientos de vuelo, cuando se dispone del mismo, para la implantación de la PBN;

78. *Insta* a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional con miras a promover el grado más alto de seguridad operacional de la aviación;

89. *Exhorta* a todos los Estados contratantes y socios en materia de seguridad operacional de la aviación a que, cuando sea posible, presten asistencia a los Estados que la soliciten con recursos financieros y técnicos para velar por la resolución inmediata de los SSC identificados y la sostenibilidad a más largo plazo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;

910. *Alienta* a los Estados contratantes a establecer sociedades con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;

1011. *Alienta* a los Estados contratantes a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los órganos subregionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las RSOO, o a prestarles apoyo de manera tangible;

1112. *Pide* al Secretario General que desempeñe una función de liderazgo en la coordinación de iniciativas para ayudar a los Estados a resolver los SSC mediante la elaboración de planes de acción de la OACI y/o propuestas concretas de proyectos y que ayude a los Estados a obtener los recursos financieros necesarios para financiar dichos proyectos de asistencia;

1213. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre todo lo referente a la ejecución del programa de asistencia global; y

1314. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A37-8.

Beneficios del registro de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) de la OACI

30.6 La Comisión examinó la nota de estudio A38-WP/90, presentada por el Consejo, sobre los beneficios del registro de certificados de explotador de servicios aéreos que la OACI lanzó por vez primera en diciembre de 2012. Se observó que, mientras la participación en el registro requeriría de la asignación de recursos, los beneficios que éste aportaría a los Estados podrían superar a los costos. La Comisión recordó que la OACI había elaborado el registro de AOC de conformidad con una propuesta formulada durante el 36° período de sesiones de su Asamblea relativa al desarrollo de un registro en línea que proporcionara transparencia a los Estados en cuanto a la validez y vigencia de los AOC y la integridad del cumplimiento por parte del Estado del explotador y que facilitara el proceso de autorización de los titulares de AOC estatales para operar en otros Estados, proporcionando un depósito centralizado de información sobre explotadores aéreos. La Comisión reconoció que el suministro de datos oportunos y precisos de los principales Estados del operador plantearía algunos retos iniciales y que se requeriría de trabajo adicional para integrar el proceso de introducción de datos. Mostró su acuerdo con las medidas propuestas en la nota de estudio A38-WP/90 y respaldó la A38-WP/126, que presentó la IATA.

30.7 La Comisión también examinó la nota de estudio A38-WP/125 presentada por la IATA, en la que se esbozaba el creciente aumento de la documentación exigida por los Estados para autorizar las operaciones de las líneas aéreas registradas en otros Estados. Reconoció que los requisitos no armonizados añadían costos y cargas administrativas. La Comisión convino en que, tal como se había instado en el 36° período de sesiones de la Asamblea, debería alentarse a los Estados a reconocer como válidos los AOC y las especificaciones para operaciones conexas emitidos por otros Estados que cumplieran los requisitos del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*.

Aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo

30.8 En la nota de estudio A38-WP/142, presentada asimismo por la IATA, se indicaba la necesidad de establecer sistemas para reconocer las aprobaciones por parte de otros Estados de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD), basándose en las instrucciones dadas en el Doc 9625 de la OACI, *Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo*, Volumen I – *Aviones* (3ª edición) y Volumen II — *Helicópteros* (1ª edición). La Comisión observó que la falta de reconocimiento de aprobaciones de FSTD por los Estados en los que funcionaban se había traducido en un incremento de los costos y de las cargas administrativas para las autoridades de aviación civil, en gastos significativos para la industria y en una reducción de los dispositivos de instrucción disponibles. También advirtió de que mediante el Consorcio internacional para la instrucción de los pilotos, integrado por la IATA, la OACI, la IFALPA y la *Royal Aeronautical Society*, podría respaldarse la asistencia a los Estados en lo que respectaba al establecimiento de sistemas de reconocimiento de la aprobación de FSTD, basados en las instrucciones formuladas en el Doc 9625.

30.9 A la luz de las deliberaciones, la Comisión convino en presentar, para su aprobación por la Plenaria, la siguiente resolución:

Resolución 30/2: Reconocimiento de la aprobación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD)

Considerando que la OACI ha publicado el *Doc 9625 — Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, Volumen I – Aviones*, (3ª edición) y *Volumen II — Helicópteros* (1ª edición) para proporcionar a las autoridades de otros Estados los medios para aprobar, sin evaluaciones repetitivas, los requisitos establecidos por el Estado que haya llevado a cabo las evaluaciones iniciales y periódicas de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD);

Reconociendo que, pese al mecanismo de armonización acordado a escala internacional previsto en el *Doc 9625*, la falta de requisitos para los FSTD está promoviendo las evaluaciones múltiples y generando elevados gastos a los Estados y la industria;

Reconociendo que se han hecho pocos avances en la implantación de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD basados en las instrucciones que figuran en el *Doc 9625*;

La Asamblea:

1. *Insta a los Estados contratantes* a establecer sistemas para reconocer la aprobación de FSTD, basados en las instrucciones que figuran en el *Doc 9625*.
2. *Encarga al Consejo* que continúe apoyando a los Estados contratantes en el establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD; e
3. *Insta a los Estados contratantes* a prestarse asistencia mutua en lo que respecta al establecimiento de sistemas para reconocer la aprobación de FSTD.

Mejoramiento de la planificación de la preparación en materia de salud pública para la aviación

30.10 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/35, que presentó el Consejo, y A38-WP/229, que presentó la República Dominicana, y destacó los beneficios significativos para los Estados del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) y su apoyo a la OACI para que prosiguiera con este programa, y alentó a los Estados y las organizaciones internacionales a que contribuyeran a él con aportaciones financieras y/o en especie. Asimismo, reconoció la colaboración de la OACI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros socios en lo que respecta a la implantación del programa.

Cooperación regional en materia de programas estatales de seguridad operacional y de investigaciones de accidentes e incidentes

30.11 La Comisión examinó las notas de estudio A38-WP/196 y WP/323, que presentaron la Argentina y el Japón, respectivamente, y convino en que los Estados que tuvieran experiencia en la implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) deberían compartir información y colaborar a través de los RASG, las RSOO, los COSCAP u otros foros regionales competentes para su facilitación.

30.12 En la nota de estudio A38-WP/339, que presentó Colombia, se abordaron los intereses, las necesidades y las bases para el establecimiento de organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) en la región de Sudamérica, con el fin de reducir al mínimo los problemas relacionados con la independencia y el presupuesto que los Estados afrontan a la hora de cumplir sus obligaciones de investigación.

30.13 La Comisión señaló que el establecimiento de RAIO sería de suma importancia para la asistencia a los Estados con recursos humanos y financieros limitados en pos del cumplimiento de sus funciones de investigación. Entre otros asuntos, una RAIO ayudaría a que los Estados participantes lograran economías de escala y contribuiría a garantizar la independencia funcional de las investigaciones. El *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* de la OACI (Doc 9946), publicado en marzo de 2011, contiene instrucciones para los Estados sobre cómo establecer y gestionar una RAIO en una región o subregión. En la actualidad, son varias las iniciativas puestas en marcha por agrupaciones estatales relativas al establecimiento de RAIO y, en este sentido, la OACI, los RASG y las RSOO han estado prestando asistencia a los Estados.

30.14 La Comisión acordó que deberían examinarse los marcos jurídicos estatales y, en caso necesario, enmendarse con el fin de permitir el establecimiento de RAIO según procediera, de suerte que se mejorase el grado de observancia de los SARP de la OACI, así como promoverse los proyectos de cooperación regional para garantizar que las RAIO contaran con apoyo técnico y financiero sostenible.

30.15 El Salvador y Viet Nam proporcionaron notas de información (A38-WP/232 y A38-WP/343, respectivamente).
