



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 29: Mecanismos de coordinación de la implantación regional de la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea

SISTEMA MUNDIAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASOS) – CONTEXTO DEL PACÍFICO

(Nota presentada por Nueva Zelanda)

RESUMEN

Nueva Zelanda apoya, en principio, el GASOS, pero reconoce que es necesario seguir trabajando para comprender mejor los costos y los beneficios del GASOS para las regiones, los Estados y el sector de la aviación, y las prioridades que debería establecer la OACI para su posible implementación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a apoyar, en principio, el enfoque GASOS pero reconociendo que es necesario seguir trabajando para determinar los costos y los beneficios que supone el GASOS para las regiones, los Estados y el sector de la aviación, y definir las prioridades que la OACI debería asignar a su posible implementación.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Nueva Zelanda apoya, en principio, el desarrollo del Sistema mundial de vigilancia de seguridad operacional de la aviación (GASOS), que podría mejorar el rendimiento de las Organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional (SOO) y las Organizaciones de investigación de accidentes (AIO).

1.2 El GASOS podría ser una herramienta útil para respaldar la solidez y el rendimiento de las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en la prestación de asistencia a los Estados insulares del Pacífico para reforzar el rendimiento de la seguridad operacional de la aviación civil en la región, en un marco mejorado de eficacia normativa.

1.3 Nueva Zelanda toma nota de la labor emprendida por el Grupo de estudio sobre el GASOS de la OACI después de la 13ª Conferencia de navegación aérea, para examinar la responsabilidad jurídica y el riesgo, la gobernanza y los desafíos en cuanto a capacidad, y los aspectos de costos y beneficios, relacionados con el GASOS.

2. EL CONTEXTO DEL PACÍFICO

2.1 Todos los Estados insulares del Pacífico comprenden y aprecian la importancia del transporte aéreo seguro, protegido y eficiente para respaldar el suministro de servicios sociales y la actividad económica en los que se basan las economías y las comunidades sólidas.

2.2 Muchos Estados insulares del Pacífico tienen índices bajos de implementación efectiva (EI), que es una medida de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional. Esto sucede especialmente en el caso de los Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), cuyo rendimiento respecto de la seguridad operacional de la aviación plantea más desafíos que en otras regiones.

2.3 Nueva Zelandia tiene el compromiso de prestar asistencia a los Estados insulares del Pacífico para que avancen su desarrollo económico, social y medioambiental. Asimismo, Nueva Zelandia facilita asistencia técnica y programas de creación de capacidad para ayudar a mejorar la eficiencia de la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil en la región.

2.4 La adopción generalizada de la Reglamentación de la aviación civil de Nueva Zelandia en los Estados insulares del Pacífico ayuda en esta tarea porque se cuenta con reglamentación armonizada para un sistema de aviación seguro.

2.5 Nueva Zelandia ha respaldado el desarrollo de la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO) desde su inicio. PASO emplea y gestiona a un grupo pequeño de personal técnico que responde las solicitudes de asistencia de los Estados miembros. Cuando este personal no puede proporcionar la asistencia necesaria, la Administración de Aviación Civil de Nueva Zelandia (CAANZ) proporciona el apoyo necesario, siempre que sea posible.

3. GASOS EN EL PACÍFICO

3.1 En los casos en que los Estados insulares del Pacífico no tienen la capacidad o la habilidad para proporcionar vigilancia adecuada, las Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) podrían encargarse de esta responsabilidad y mejorar el rendimiento de la seguridad operacional global.

3.2 Este enfoque concuerda con la iniciativa de *Ningún país se queda atrás* de la OACI.

3.3 El GASOS puede ser un mecanismo que sirva para acreditar el trabajo de la PASO (u otra RSOO que se establezca en la región), que sigue incrementando su capacidad.

4. RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y RIESGO

4.1 Como figura en el proyecto de abril de 2019 del Concepto de operaciones (CONOPS) para el GASOS, cuando los Estados delegan determinadas funciones de seguridad operacional en una SOO/AIO, siguen siendo responsables de garantizar el debido cumplimiento de sus obligaciones de seguridad operacional.

4.2 Reconociendo que el análisis de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la OACI ha señalado que el GASOS es compatible con el Convenio de la Organización y no plantea riesgos de responsabilidad para la OACI con respecto a la implementación de los Niveles 1 y 2, Nueva Zelandia considera que queda trabajo por hacer en relación con la responsabilidad jurídica y transferencia del riesgo entre las SOO/AIO y los Estados.

4.3 En particular, Nueva Zelandia considera que es preciso seguir trabajando para determinar el grado de responsabilidad que tendría una SOO/AIO con respecto a cualquier delegación de funciones de vigilancia de la seguridad operacional por un Estado, y el grado de responsabilidad compartida. Si esto no se aclara, se corre el riesgo de que los Estados se resistan a delegar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, especialmente de los Niveles 2 y 3.

5. GOBERNANZA Y DESAFÍOS CON RESPECTO A CAPACIDAD

5.1 Tanto en la delegación oficial de funciones a una SOO/AIO como en el aseguramiento permanente del rendimiento de una SOO/AIO, los Estados deben contar con los recursos y conocimientos técnicos apropiados para garantizar el cumplimiento continuo de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

5.2 En el caso de los Estados que no tienen la capacidad o los recursos necesarios (en particular, una fuente de financiamiento sostenible dirigida a la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación) para asumir sus funciones de seguridad operacional, es posible que la delegación de estas funciones por intermedio del GASOS no alivie a dichos Estados del desafío que plantean su capacidad y recursos, dado que sus responsabilidades se mantienen.

5.3 En consecuencia, se requiere aclarar de qué manera se apoyará a los Estados para que se encarguen del aseguramiento continuo respecto de las SOO/AIO reconocidas en el GASOS.

5.4 Este apoyo puede provenir de los Estados con más recursos o de la OACI directamente. No obstante, se requiere considerar más a fondo la forma en que estos arreglos se desarrollarían en la práctica, y sus beneficios, considerando el trabajo que ya han realizado Estados con más capacidad para respaldar a aquellos con menos capacidad (como lo hace Nueva Zelandia en el Pacífico).

5.5 En la región del Pacífico, la PASO sigue desarrollando su capacidad y la capacidad en relación con las funciones de seguridad operacional de una RSOO o las funciones que podrían delegarse en el marco del GASOS. En consecuencia, los esfuerzos deberían primero centrarse en mejorar la capacidad de la PASO, y luego en delegar más responsabilidades mediante el GASOS. La PASO seguirá necesitando el apoyo de los Estados para consolidar y reforzar su capacidad y habilidad.

5.6 Asimismo, es necesario considerar las complejidades de la soberanía y la gobernanza de la región del Pacífico y el efecto que tienen en la vigilancia estatal futura de las SOO aprobadas.

6. ANÁLISIS DE COSTOS Y BENEFICIOS

6.1 Aun cuando el concepto GASOS tiene mérito, todo análisis de costos y beneficios relacionado con el GASOS debe considerarse a fondo. El análisis debe basarse en supuestos creíbles y demostrar claramente las ganancias marginales que el GASOS aportaría a los Estados por encima de las que ya hayan logrado los Estados individualmente recurriendo a las organizaciones regionales de seguridad operacional existentes. Por ejemplo, ¿qué funciones adicionales delegarían los Estados a una organización regional como resultado del GASOS, para posiblemente ahorrar más en términos de recursos?.

6.2 Es esencial demostrar que hay beneficios claros y cuantificables para apoyar la toma de decisiones de los Estados en sus iniciativas de vigilancia de una SOO/AIO y para determinar la prioridad que la OACI debería dar al GASOS en comparación con otras medidas destinadas a mejorar el rendimiento de la seguridad operacional, en particular, en los Estados con niveles más reducidos de tránsito y menos recursos de aviación.