



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.1: Plan estratégico

6.1.3: Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

AVANCES DEL SISTEMA MUNDIAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASOS)

(Nota presentada por Australia, con la coautoría de Nueva Zelandia y Singapur)

RESUMEN

En la presente nota se destacan tres ámbitos importantes para la labor futura en relación con la responsabilidad jurídica, la gobernanza y el análisis de la rentabilidad que respaldarán los avances del Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 5.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Australia respalda el concepto del Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) y las iniciativas de la OACI para elaborar arreglos apropiados. El GASOS puede ofrecer ventajas considerables, como el mejoramiento de la seguridad operacional, la eficiencia y la capacidad en el desempeño de las funciones de vigilancia reglamentaria de la seguridad operacional.

1.2 Australia propone que la OACI emprenda en el futuro una labor en tres ámbitos importantes, a saber, la responsabilidad jurídica, la gobernanza y el análisis de la rentabilidad para respaldar los avances del GASOS.

2. RESPONSABILIDAD JURÍDICA Y TRANSFERENCIA DE LOS RIESGOS

2.1 Si bien describe el mecanismo para delegar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional en una Organización de vigilancia de la seguridad operacional (SOO), el GASOS debe

establecer claramente las implicaciones jurídicas de los niveles de responsabilidad entre las SOO y los Estados.

2.2 El GASOS sostiene que los Estados conservan la responsabilidad general de la vigilancia de la seguridad operacional en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300) y destaca que la vigilancia de la OACI y el Estado que haya delegado constituye una mitigación suficiente contra posibles problemas.

2.3 En caso de que la OACI, la jurisdicción local o la comunidad de aviación más amplia considere que la SOO es negligente o incompetente en su actividad de vigilancia o certificación, en el marco del GASOS se prevé que:

- a) la OACI limite, imponga condiciones, suspenda o revoque el certificado de reconocimiento;
- b) el Estado establezca mitigaciones o exija medidas correctivas; o
- c) el Estado revoque su delegación de la vigilancia de la seguridad operacional.

2.4 Teniendo en cuenta lo anterior, el marco actual del GASOS debe considerar la responsabilidad jurídica en la situación en que se determine que una SOO es negligente o incompetente en su vigilancia, o en el caso en que una actividad llevada a cabo por la SOO no sea coherente con los intereses de un Estado. La mera existencia de otra entidad que participa en la vigilancia de la seguridad operacional podría implicar a esa entidad en cualquier controversia o investigación legal. El alcance de toda transferencia de responsabilidad o riesgo del Estado a la SOO debe estar contemplado y aclarado en los arreglos finales del GASOS. Además, se sugiere continuar trabajando a fin de definir el método para garantizar que la OACI siempre esté al tanto de la competencia de una SOO.

2.5 También se requiere proseguir la labor tendiente a determinar el grado de responsabilidad que tendría una SOO con respecto a toda delegación por un Estado de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional. Se debería incluir la elaboración de un mecanismo claro y sólido desde el punto de vista jurídico –independiente de la filosofía del Artículo 83 bis del Convenio de Chicago pero en consonancia con ella– en la delegación de la vigilancia para especificar el alcance de la responsabilidad compartida y si es necesaria alguna indemnización.

2.6 Los detalles del proceso de delegación deberían incluirse en el GASOS para que los Estados y las SOO tengan certidumbre respecto de sus funciones y responsabilidades relativas al desempeño de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional. Si no se logran asignar de manera adecuada la responsabilidad y el riesgo, se podría ver limitada la delegación por los Estados de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional de nivel 2 y nivel 3.

2.7 La solución de los acuerdos de responsabilidad también es importante para limitar toda posible exposición de la OACI derivada de su respaldo de la capacidad de una SOO mediante evaluaciones y seguimiento continuos. Resulta fundamental resolver la cuestión de la responsabilidad y el riesgo para evitar que se vean comprometidas la reputación y la posición financiera de la OACI.

3. GOBERNANZA

3.1 El mecanismo central de vigilancia descrito en el GASOS se basa en la capacidad de un Estado de destinar recursos y conocimientos especializados para velar por que la SOO desempeñe correctamente sus funciones, conforme a lo formalizado en el instrumento de delegación.

3.2 Con frecuencia, la razón por la que un Estado delega las funciones de vigilancia de la seguridad operacional en un organismo reconocido en el GASOS puede ser que el Estado carezca de capacidad suficiente para llevar a cabo esa labor por sí mismo. Sin embargo, el GASOS exige que el Estado tenga la capacidad de definir y vigilar la actividad delegada. Si bien este concepto parece adecuado para que lo manejen los organismos de seguridad operacional de los Estados más grandes, puede resultar muy difícil para un organismo de los Estados más pequeños, que no tienen suficiente capacidad técnica –es decir, el tipo de Estado para el que se concibió la asistencia del GASOS– evaluar de manera adecuada la competencia en cuestión. Por lo tanto, se debe continuar trabajando para elaborar arreglos para ayudar a los Estados más pequeños a confiar en el desempeño de una SOO, por ejemplo, la asistencia de expertos de Estados más grandes o de la OACI.

3.3 En el marco del GASOS, los Estados recibirán un crédito del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para las funciones delegadas en una SOO reconocida. No obstante, no se conoce en detalle si el incumplimiento de una SOO repercutirá en el puntaje del USOAP de un Estado.

3.4 Además de aclarar estas cuestiones, la OACI debería proporcionar orientación y medidas para ayudar a los Estados a pasar de manera eficiente y efectiva a otra SOO. También deben considerarse medidas para preservar el puntaje del USOAP de un Estado en esas circunstancias, por ejemplo, dar un período de gracia adecuado para que un Estado pueda pasar a otra SOO.

3.5 Se debería continuar examinando la capacidad de gestionar posibles conflictos de intereses dentro de una organización responsable de los puntajes del USOAP de sus Estados clientes, pero también de aquellas SOO que desempeñan funciones técnicas o de certificación. Será preciso elaborar medidas y textos de orientación para evaluar los arreglos de gobernanza de las SOO respecto de su capacidad para gestionar y prevenir posibles conflictos de intereses.

4. ANÁLISIS DE LA RENTABILIDAD

4.1 Teniendo en cuenta los distintos niveles de recursos disponibles para los organismos de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, se debe considerar la posibilidad de efectuar un análisis de la rentabilidad para identificar y cuantificar las ventajas para los Estados y la industria de la aviación derivadas del GASOS por la mejora de los resultados en materia de seguridad operacional de la aviación, eficiencia y capacidad.

4.2 Observando que el sistema propuesto está destinado a funcionar sobre la base de la recuperación de costos, un análisis de la rentabilidad permitiría a los Estados comprender que el valor de la recuperación de costos para adoptar el GASOS se compensa con creces con los ahorros y eficiencias obtenidos de la delegación de ciertas funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

4.3 Este análisis de la rentabilidad también podría alentar a los Estados con recursos abundantes a que asistan a otros Estados en sus actividades de vigilancia de una SOO. De este modo se respaldarían las políticas existentes de la OACI destinadas a garantizar que ningún país se quede atrás.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Si bien Australia respalda el GASOS, propone que la OACI emprenda en el futuro una labor en tres ámbitos específicos: responsabilidad jurídica, gobernanza y análisis de la rentabilidad para respaldar los avances del GASOS.

5.2 Se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 6.1/x - Avances del sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

Que la Conferencia:

- a) solicite a la OACI que emprenda una labor en el futuro con miras a avanzar en el desarrollo del Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) con respecto a:
 - 1) la responsabilidad jurídica y el riesgo para los Estados, la OACI y las organizaciones reconocidas de vigilancia de la seguridad operacional (SOO) derivados de la delegación de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
 - 2) medidas de gobernanza para respaldar la adopción del concepto del GASOS por los Estados, incluida la posibilidad de asistir a los Estados en la vigilancia de una delegación en una SOO;
 - 3) las repercusiones en el puntaje del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la evaluación y el seguimiento continuo por la OACI de una SOO, en particular, cuando dicha SOO no cumple las normas pertinentes;
 - 4) la elaboración de textos de orientación para aclarar el proceso de transición de la vigilancia de una SOO a otra y las repercusiones en el puntaje del USOAP de un Estado en esas circunstancias;
 - 5) la elaboración de los criterios de gobernanza que se han de utilizar para medir si las SOO implantan arreglos de gobernanza sólidos, y se adhieren a ellos, en el desempeño de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluida la gestión de conflictos de intereses; y
 - 6) la realización de un análisis de la rentabilidad para apoyar la participación en el GASOS y destacar las ventajas cuantificables para los Estados y la industria de la aviación.

— FIN —