



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

6.1.1: Visión y reseña general del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), edición 2020-2022

APOYO REGIONAL PARA LA IMPLANTACIÓN DEL GASP, EDICIÓN 2020-2022

(Presentada por Brasil en nombre de los Estados de la región SAM¹)

RESUMEN

En esta nota se presenta el apoyo de los Estados de Sudamérica (SAM) a la propuesta de edición 2020-2022 del GASP y se dan algunas recomendaciones para mejorar su eficacia y reconocer los esfuerzos de la región en pro de su implementación.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información que aquí se presenta; y
- b) respaldar los puntos descritos en el párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 A partir de 1997, el Plan global para la seguridad operacional de la aviación – GASP ha evolucionado y es actualmente la referencia estratégica que guía los esfuerzos mundiales, regionales y nacionales para poner en marcha iniciativas de gestión de la seguridad operacional. El plan ha contribuido a reforzar la seguridad operacional en los Estados estableciendo un marco común para la colaboración entre los Estados y la industria con miras a lograr un sistema de aviación civil más seguro.

1.2 Históricamente, la región Sudamérica (SAM) ha apoyado activamente la consecución de los objetivos mundiales establecidos en el GASP y ha formulado varias iniciativas para lograrlos. Una de las iniciativas principales instituidas en la región es el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación – Panamérica (RASG-PA). El grupo se estableció en noviembre de 2008 para ser el punto de

¹ Apoyado por 13 Estados contratantes: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Venezuela (República Bolivariana de), Suriname y Uruguay.

convergencia que garantice la armonización y coordinación de los esfuerzos de seguridad operacional con vistas a reducir los riesgos de la aviación en las regiones América del Norte, América Central y el Caribe (NAM/CAR) y SAM y para promover iniciativas proactivas de seguridad operacional definidas por todos los participantes. Esto se logra a través de la participación de todas las partes interesadas, incluyendo a la OACI, los Estados y territorios, las organizaciones internacionales y la industria.

1.3 Para alinear los esfuerzos de la OACI con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) fijados por las Naciones Unidas para la prosperidad de la humanidad y la protección del medio ambiente, el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI formuló la Resolución A39/25 - *Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible*, instando a los Estados miembros a mejorar sus sistemas de transporte aéreo mediante la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) y las políticas, incluyendo el sector de la aviación en sus planes nacionales de desarrollo y asignándoles una prioridad más alta, con sólidos planes estratégicos de transporte aéreo y planes maestros de aviación civil para alcanzar los ODS.

1.4 Del mismo modo, y con el fin de fomentar la aplicación de los programas estatales de seguridad operacional (SSP), la región SAM ha establecido un proyecto piloto sobre la aplicación del SSP. Once de los trece Estados de la región SAM participan en este proyecto piloto, cuyo objetivo es garantizar el establecimiento del SSP en 2020 y su efectiva aplicación en 2025. Al igual que con las otras iniciativas mencionadas anteriormente, los objetivos del SSP han sido alineados con los objetivos del GASP.

2. ANÁLISIS

2.1 El texto propuesto para el período 2020-2022, que es resultado de un esfuerzo colaborativo entre la industria, las organizaciones y los Estados de todas las regiones de la OACI bajo la coordinación de la Secretaría de la OACI, es continuación de la historia de evolución continua en su eficacia y relevancia. La misión del plan de mejorar constantemente la seguridad operacional de la aviación internacional proporcionando un marco colaborativo para los Estados, las regiones y la industria cuenta con el apoyo integral de los Estados de la región SAM.

2.2 Por medio de esta nota de estudio, la región SAM expresa su compromiso con el desarrollo de un sistema de aviación civil seguro, eficiente y sostenible. Para ello, los Estados han participado activamente en el estudio y la implementación de medidas para alcanzar esos objetivos, particularmente aquellos establecidos en el GASP.

2.3 La región también elogia la mayor prominencia que la propuesta de GASP 2020-2022 le otorga al papel de las iniciativas colaborativas voluntarias a través de la industria, como el RASG-PA, para el logro de sus objetivos. Creemos firmemente que estas iniciativas proactivas no regulatorias pueden ser fundamentales para el desarrollo de mejoras eficientes y efectivas en la seguridad operacional, al tiempo que apoyan el desarrollo de la cultura de la seguridad operacional positiva necesaria para que estas mejoras se apliquen de manera sostenible en las diferentes regiones. Esto reposa en el supuesto de que todos los participantes de la aviación deben participar en el esfuerzo por mejorar continuamente la seguridad operacional. Uno de los beneficios principales de los RASG ha sido crear las condiciones para que la industria y los Estados puedan intercambiar abiertamente datos de seguridad operacional, compartir mejores prácticas y adoptar voluntariamente mejoras de seguridad operacional de manera colaborativa, sin jerarquías ni preocupación por la posibilidad de sanciones, en línea con los SARPS establecidos en el Anexo 19.

2.4 Además, el apoyo que las oficinas regionales de la OACI proporcionan a las iniciativas mencionadas es de suma importancia para mantener su pertinencia y su eficacia. En el RASG

Panamericano, la oficina SAM de la OACI actúa como secretaria de las reuniones plenarias y del comité de dirección.

2.5 La región también comparte la visión propuesta para el GASP, que es concretar y mantener la aspiración de seguridad operacional de cero accidentes mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá. También se apoya la adopción de categorías de alto riesgo que deberían priorizarse en los planes regionales y nacionales. De hecho, el RASG-PA ya había incluido las colisiones en vuelo entre aeronaves en la lista de “prioridades mundiales de seguridad operacional” como parte de sus medidas de mejoramiento de la seguridad operacional.

2.6 Una iniciativa positiva que la Secretaría de la OACI ha propuesto para el GASP fue la creación de un marco de indicadores prescritos de actuación en seguridad operacional que podrían ayudar a los Estados a encontrar ejemplos que les sean aplicables. Sin embargo, es importante reconocer que no existe un modelo universal aplicable a la ejecución proactiva de las funciones de gestión de la seguridad operacional. En última instancia, cada Estado es responsable de definir con precisión qué es lo que mejor funciona para el tamaño y la complejidad de su sistema de aviación. Cabe señalar que también hay otros ejemplos disponibles en el sitio web de la OACI sobre Implantación de la gestión de la seguridad operacional en <https://www.icao.int/smi> y que los ejemplos propuestos podrían añadirse a esa lista.

2.7 La región comparte la visión propuesta para el GASP, que es "lograr y mantener la aspiración de seguridad operacional de cero accidentes mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá", y continuará fomentándola y:

- a) promoviendo una cultura positiva de la seguridad operacional;
- b) reconociendo y promoviendo la responsabilidad del sector de la aviación por la seguridad del público;
- c) fomentando la colaboración, el trabajo en equipo y el aprendizaje compartido en la gestión de la seguridad operacional;
- d) protegiendo los datos y la información de seguridad operacional;
- e) promoviendo el compartir e intercambiar información de seguridad operacional;
- f) tomando decisiones basadas en datos;
- g) priorizando acciones para abordar los problemas de seguridad operacional a través de un enfoque basado en el riesgo;
- h) destinando recursos para definir y analizar los riesgos y atender a sus consecuencias o resultados a través de un enfoque basado en el riesgo; y
- i) gestionando proactivamente los problemas de seguridad operacional emergentes.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La región seguirá apoyando la evolución continua del GASP y su edición 2020-2022 y respaldará su incorporación en los esfuerzos regionales y nacionales para mejorar la seguridad operacional en todo el mundo.

3.2 Se invita a la Conferencia a:

- a) respaldar la aprobación de las actas del GASP 2020-2022, teniendo en cuenta las recomendaciones que figuran a continuación;
- b) apoyar la concreción de los objetivos de seguridad operacional del GASP y del Plan mundial de navegación aérea (GANP) a través de planes de seguridad operacional regionales y estatales;
- c) apoyar el proyecto piloto de implementación de SSP de la región SAM como medio para lograr los objetivos del GASP relativos a los SSP;
- d) respaldar las iniciativas que aumenten la colaboración regional entre los Estados y la industria en mecanismos regionales voluntarios;
- e) reconocer la importancia de los RASG en el logro de los objetivos estratégicos de la OACI presentados en el GASP;
- f) fomentar la participación de los Estados y las entidades de la industria en sus respectivos RASG;
- g) elogiar la labor de los RASG como esfuerzo sectorial voluntario y proactivo para el mejoramiento continuo de la seguridad operacional a nivel mundial;
- h) elogiar el trabajo realizado por las oficinas regionales SAM y NACC de la OACI como aporte a la mejora continua del RASG-PA; y
- i) proponer que los ejemplos de indicadores de actuación en seguridad operacional (SPI) se trasladen del GASP al sitio web de implantación de la gestión de la seguridad operacional de la OACI.