



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ B SOBRE LA CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA (Subcuestiones 6.1, 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.3)

El proyecto de informe que se acompaña sobre las cuestiones 6.1, 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.3 del orden del día se presenta a la aprobación del Comité B para presentarlo a la plenaria.

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****6.1.2: Facilitación del seguimiento de la actuación en materia de seguridad operacional; objetivos, metas e indicadores en la edición 2020-2022 del GASP**

6.1.1 Con esta cuestión del orden del día se introdujo el proyecto de edición 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004). Para que los participantes pudieran formarse una mejor idea y para facilitar las deliberaciones, las notas de estudio correspondientes a las subcuestiones 6.1, 6.1.1 y 6.1.2 se trataron juntas.

6.1.2 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/29, Revisión núm. 1, donde la Secretaría presentaba una estrategia integral de seguridad operacional de la aviación. En la nota se presentaba la tercera edición del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* revisado (GASP, Doc 10004) solicitando el acuerdo en principio del Comité. El proyecto de edición 2020-2022 del GASP define la estrategia de seguridad operacional de la OACI en aras de dar prioridad a la aviación y mejorarla continuamente. El plan guía la ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. La hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial que se presenta en el proyecto de edición 2020-2022 del GASP sirve como plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr las metas del GASP.

6.1.3 El Comité pasó a continuación a examinar las notas AN-Conf/13-WP/123 presentada por Estados Unidos, AN-Conf/13-WP/43 presentada por Polonia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil² y por EUROCONTROL, AN-Conf/13-WP/135 presentada por Brasil en nombre de los Estados sudamericanos (SAM)³, AN-Conf/13-WP/139 presentada por la República Popular China, AN-Conf/13-WP/66 presentada por Uruguay y respaldada por los Estados de la región SAM (excepto Chile), AN-Conf/13-WP/65 presentada por Estados Unidos, y AN-Conf/13-WP/186 presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) con comentarios sobre el proyecto de edición 2020-2022 del GASP. El comité coincidió en la necesidad de seguir adelante con las iniciativas de implementación amparadas en el marco del GASP, concentrando la atención en la actuación en seguridad operacional, los mecanismos regionales, la gestión del riesgo en la seguridad operacional y la planificación nacional/regional. El comité expresó un amplio respaldo al proyecto de edición 2020-2022 del GASP y estuvo de acuerdo en que es necesario que la OACI refine el concepto de margen de vigilancia de la seguridad operacional en preparación para que el GASP obtenga el respaldo del 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

³ Con el apoyo de 13 Estados contratantes [Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

6.1.4 El comité tomó nota de la necesidad de fomentar una mayor integración y coordinación entre los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), velando a la vez por que los dispositivos de trabajo a nivel regional sean reflejo de las necesidades y prioridades de cada región. Además, el comité coincidió en que debería pedirse al Consejo que siga elaborando normas y métodos recomendados (SARPS) que se adapten a las capacidades de actuación como complemento de los requisitos prescriptivos, según los casos, tomando en consideración las repercusiones presupuestarias.

6.1.5 El comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/142 presentada por la República Popular China sobre su experiencia en la puesta en práctica del seguimiento mundial de aeronaves y la vigilancia operacional. El comité también examinó dos notas presentadas por Trinidad y Tabago, la nota AN-Conf/13-WP/227 con consideraciones para la reevaluación del Convenio de Chicago con el acento en la aviación interior y un examen de los Anexos de la OACI, y la nota AN-Conf/13-WP/228 con alternativas para aquellos Estados que tienen dificultad para cumplir los requisitos del Anexo 13 de la OACI — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el enfoque de observación continua (CMA). El comité reconoció que las disposiciones del Anexo 13 de la OACI y los textos de orientación sobre sistemas de investigación regionales ya ofrecen las herramientas que los Estados que carecen de recursos suficientes para realizar las investigaciones necesitan para delegar sus funciones de investigación a otros Estados u organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

6.1.6 Tras las deliberaciones, el comité acordó formular la siguiente recomendación:

Recomendación 6.1.3/1 — Proyecto de edición 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004, GASP)

Que los Estados:

- a) den su acuerdo en principio al proyecto de edición 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) con la inclusión de metas y objetivos; y

Que la OACI:

- b) tenga en cuenta las aportaciones de la Conferencia y el cuestionario al presentar la edición 2020-2022 del GASP al 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para obtener su respaldo.

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

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

6.1.7 El comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/17, donde la Secretaría describía el nuevo sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS). En la nota se plantea el objetivo de la OACI de fortalecer la capacidad de vigilancia y gestión de la seguridad operacional de los Estados posibilitando que deleguen sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, si lo necesitaran, en organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional (SOO) competentes que hayan sido evaluadas y tengan el reconocimiento de la OACI, y fortaleciendo las SOO existentes para que sean más efectivas y eficientes en la asistencia que prestan a los Estados. La nota describe el GASOS como un mecanismo voluntario y normalizado de evaluación y reconocimiento de las SOO integrado

principalmente por administraciones estatales de aviación civil (AAC), organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y otros mecanismos estatales regionales. El comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/78 presentada por Australia con el apoyo de Nueva Zelandia y Singapur, la nota AN-Conf/13-WP/188 presentada por Bolivia con el apoyo de los Estados de la región SAM⁴, la nota AN-conf/13-WP/124 presentada por Estados Unidos y la nota AN-Conf/13-WP/224 presentada por 54 Estados contratantes miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)⁵, y coincidió en la necesidad de actuar frente a los problemas y situaciones que allí se analizan.

6.1.8 El comité reconoció como preocupación específica la inclusión de entidades privadas y coincidió en la necesidad de limitar el alcance del programa GASOS a las administraciones de aviación civil estatales, las RSOO y otros mecanismos estatales regionales, como los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), para que el GASOS pueda seguir madurando. El comité pidió a la OACI que se ocupara de tres aspectos que causan preocupación: la responsabilidad, la gobernanza y el análisis de costos y beneficios, para apoyar el avance del programa y tomó nota del pedido de que participe la Dirección de asuntos jurídicos en la búsqueda de soluciones a las cuestiones jurídicas y las relativas al traspaso de riesgos. El comité recomendó además que se reexamine el grupo de estudio del GASOS para que se tenga acceso a los conocimientos expertos necesarios para el avance del programa. El comité reconoció la importancia de participar en la evaluación de proyectos piloto del GASOS y recomendó que otras SOO soliciten ser evaluadas durante el período de prueba del GASOS.

6.1.9 El comité tomó nota del apoyo manifestado por la RSOO y el Estado que participaron en los primeros proyectos piloto del GASOS, destacando la importancia de tal evaluación para el fortalecimiento de sus capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y para posibilitar que obtuvieran el respaldo político necesario para mejorar su actuación.

6.1.10 Tras las deliberaciones, el comité acordó formular la siguiente recomendación:

Recomendación 6.1.3/1 – Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS)

Que los Estados:

- a) apoyen el desarrollo de un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional (GASOS);

⁴ Con el apoyo de 13 Estados contratantes [Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)].

⁵ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Eswatini, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República de Libia, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

Que la OACI:

- b) continúe desarrollando un GASOS de la OACI que comprenda evaluaciones voluntarias y normalizadas de las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional para el reconocimiento de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional que proporcionan a los Estados, incluido su marco jurídico y sus mecanismos de evaluación, asegurando al mismo tiempo que los Estados conserven sus obligaciones y responsabilidades en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300);
- c) elabore orientaciones adecuadas para que los Estados deleguen las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y supervisen a las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional que acepten la delegación;
- d) diseñe interfaces adecuadas entre el GASOS y otros programas de la OACI y evite la duplicación de actividades entre el GASOS y el Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP);
- e) presente el GASOS ante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para obtener su respaldo si se hubieran analizado los aspectos de responsabilidad, gobernanza y análisis de costos y beneficios; y
- f) aliente a las organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las administraciones estatales de aviación civil (AAC) y otros mecanismos estatales regionales, a participar en el GASOS a fin de ampliar y mejorar el apoyo que se presta a los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

— — — — —