



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 9 al 19 de octubre de 2018

PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ B SOBRE LA CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA (Subcuestiones 6.2, 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3)

El proyecto de informe adjunto sobre las cuestiones 6.2, 6.2.1, 6.2.2 y 6.2.3 del orden del día se somete a la aprobación del Comité B, para su presentación a la Plenaria.

Cuestión 6 del**orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización****6.2: Aplicación de la gestión de la seguridad operacional**

6.2.1 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/28, presentada por la Secretaría, en la que se resumían algunas importantes iniciativas recientes de la OACI, entre ellas, el lanzamiento del sitio web sobre implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) como complemento de la cuarta edición del *Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)* (Doc 9859) y la realización de cuatro simposios y seminarios prácticos regionales sobre gestión de la seguridad operacional. Asimismo, en la nota se sugería que era preciso seguir trabajando en algunas áreas para poder respaldar la implementación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) y sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) eficaces. El Comité expresó su respaldo a las recomendaciones propuestas en la nota de estudio de la Secretaría y también reforzó el énfasis en la necesidad de diseñar procesos sólidos de identificación de peligros y gestión de riesgos que tengan en cuenta que la industria y las condiciones de operación evolucionan, a veces rápidamente.

6.2.2 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/117, presentada por Canadá, en la cual se promovía un mayor grado de visibilidad y utilización del sitio web sobre la SMI, y tomó nota de un amplio apoyo para que se continúe con su desarrollo, promoción y mantenimiento, incluyendo la incorporación de otros idiomas de la OACI, y alentó a los Estados a aportar ejemplos concretos y criterios de apoyo.

6.2.3 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la recomendación siguiente:

Recomendación 6.2/1 – Apoyo a la implantación de una gestión eficaz de la seguridad operacional

Que los Estados y organizaciones internacionales:

- a) identifiquen coordinadores para la presentación de ejemplos prácticos y herramientas que se examinen, validen y luego se publiquen en el sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) para compartir las experiencias exitosas con la comunidad de la aviación;
- b) presten apoyo al sitio web de la OACI sobre SMI proporcionando ejemplos concretos de sus respectivas prácticas, metodologías y herramientas de gestión de la seguridad operacional para compartirlos con los demás Estados miembros;

Que la OACI:

- c) se comprometa a continuar el desarrollo, la promoción y el mantenimiento del sitio web relativo a la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI) para que el instrumento se utilice activamente y se mantenga la pertinencia de su contenido para la comunidad aeronáutica;
- d) diseñe estrategias para facilitar la presentación y validación de ejemplos concretos para incorporar en el sitio web de SMI en otros idiomas de trabajo de la OACI y la traducción a otros idiomas de trabajo de la OACI del contenido publicado en dicho sitio web;

- e) desarrolle iniciativas adaptadas a cada región con los aportes de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en pro de los objetivos y metas del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) que apunten a la implementación efectiva de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), tanto por parte de los Estados como de los proveedores de servicios, incluido el desarrollo de las competencias necesarias para la gestión de la seguridad operacional y/o su delegación en organizaciones reconocidas de vigilancia de la seguridad operacional;
- f) brinde más apoyo al desarrollo de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) armonizados que resulten apropiados tanto para los Estados como para los proveedores de servicios, y explore el desarrollo de distintos medios para medir la eficacia de los SSP y los SMS casi en tiempo real;
- g) actuando en colaboración con los Estados, las RSOO y la industria estudie otros métodos más potentes para identificar peligros y gestionar el riesgo que se adecuen a los sistemas socio-técnicos complejos como la aviación y sean adaptables a todo tipo de riesgo;
- h) actuando en colaboración con los Estados, las RSOO y la industria analicen los beneficios de un marco unificado de gestión integrada del riesgo (seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente, etc.) teniendo en cuenta la evolución de las normas de gestión ISO; y
- i) actualice, para que sean adoptadas por la 40ª Asamblea de la OACI, las resoluciones de la Asamblea relacionadas con la gestión de la seguridad operacional de modo que reflejen la Enmienda 1 del Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional* y la Enmienda 15 del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, y que se considere la elaboración de una resolución consolidada sobre gestión de la seguridad operacional que complemente la Resolución A39-12 de la Asamblea, Apéndices A y B, relacionada con el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y con el Plan mundial de navegación aérea (GANP), de modo de centrar la atención de los Estados en los aspectos clave que permiten una implementación eficaz de los SSP.

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.2.1: Programas estatales de seguridad operacional (SSP)

6.2.4 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/77, Revisión núm. 1, presentada por Australia y Nueva Zelanda, y la nota AN-Conf/13-WP/134, presentada por Brasil, relacionadas con el proceso de elaboración y aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los beneficios que aporta la utilización de un enfoque basado en el riesgo para lograr un nivel de seguridad operacional predeterminado. Adicionalmente, en la nota AN-Conf/13-WP/134 se sugería que los Estados compartieran los estudios o los datos que puedan utilizarse para llevar a cabo evaluaciones del riesgo en apoyo de este enfoque. El Comité coincidió en que debería pedirse al Consejo analizar la aplicación, cuando proceda y teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias, de un enfoque basado en el riesgo donde se fije un nivel predefinido de seguridad operacional a alcanzar que guíe el proceso de elaboración e implementación de los SARPS.

6.2.5 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/116, Revisión núm. 1, presentada por Australia, Austria en nombre de la Unión Europea¹ y sus Estados miembros², los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil³ y por EUROCONTROL, Arabia Saudita, Brasil, Camerún, Canadá, Colombia, Nueva Zelandia, República Dominicana, Singapur, Sudáfrica y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tráfico Aéreo (IFATCA), en la que se describían los desafíos que enfrentan los Estados para lograr un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) y se sugería seguir trabajando al respecto. El Comité apoyó decididamente que la OACI continúe examinando este concepto teniendo en cuenta la experiencia de los Estados.

6.2.6 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/147, presentada por la República Dominicana, donde se destacaba la importancia de la gestión del cambio que también se menciona y respalda en la nota AN-Conf/13-WP/28. El Comité coincidió en la necesidad de crear este tipo de capacidad en los Estados para alcanzar el éxito en la ejecución de los planes mundiales.

6.2.7 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/155, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por los Estados de SAM⁴, en la que se presentaba la situación de un proyecto piloto que incluía once Estados de la Región Sudamérica (SAM), con el apoyo de la Oficina Regional SAM de la OACI, para la implantación de SSP. El Comité tomó nota de las ventajas que aporta este proyecto con respecto al objetivo de que Ningún país se quede atrás (NCLB) y convino en que otras regiones podrían beneficiarse con un enfoque similar.

6.2.8 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/239, presentada por la República de Corea, en la cual se consideraba la coordinación y la cooperación cívico-militar en la implantación eficaz de la seguridad operacional. El Comité tomó nota de la labor realizada por la OACI en el último decenio con respecto a la cooperación cívico-militar para reforzar la capacidad y la eficiencia de la seguridad operacional de la navegación aérea. Se señaló a la atención del Comité el trabajo en curso para actualizar el Anexo 11 —*Servicios de tránsito aéreo* en relación con la realización de evaluaciones de los riesgos de seguridad operacional en las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles y su relación con el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859). El Comité convino en que debería atenderse a la cooperación cívico-militar como parte de la implementación de los SSP.

6.2.9 Se tomó nota de las notas de información presentadas por Argelia (AN-Conf/13-WP/216), Brasil (AN-Conf/13-WP/132), Emiratos Árabes Unidos (AN-Conf/13-WP/164), Indonesia (AN-Conf/13-WP/277 y AN-Conf/13-WP/278); y República Popular China (AN-Conf/13-WP/204).

¹ En la Unión Europea, las obligaciones de los Estados se cumplen en gran medida de conformidad con la legislación de la UE y por ende los Estados hacen referencia a esa legislación en sus programas estatales de seguridad operacional.

² 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, República Checa, Rumania, Suecia y Reino Unido.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, la Ex República Yugoslava de Macedonia, Georgia, Islandia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

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

6.2-4 Proyecto de informe sobre la cuestión 6.2 del orden del día

6.2.10 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la recomendación siguiente:

Recomendación 6.2.1/1 – Programas estatales de seguridad operacional (SSP)

Que los Estados:

- a) definan y atiendan a la necesidad de crear capacidad en el Estado para la gestión del cambio; y
- b) compartan sus experiencias en cooperación cívico-militar para la implantación de programas estatales de seguridad operacional (SSP) en conferencias, reuniones y/o en el sitio web sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI);

Que la OACI:

- c) examine el concepto de nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) tomando en cuenta la experiencia de los Estados; y
- d) determine si se necesita orientación adicional sobre la gestión del cambio en los Estados.

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.2.2: Sistemas de gestión de la seguridad operacional

6.2.11 El Comité tomó nota del avance de la República Popular China con respecto a la implementación de SMS y al desarrollo de métodos para evaluarlos y evaluar el rendimiento, según figuraba en la nota AN-Conf/13-WP/146.

6.2.12 En la nota AN-Conf/13-WP/152, presentada por la República Dominicana, se destacaban los beneficios de requerir que los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) implanten SMS en todo el sistema de aviación. Se recordó al Comité que desde noviembre de 2006 están en vigor los SARPS del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* que requieren que los proveedores de servicios de tránsito aéreo implanten SMS. El Comité convino en que los Estados deberían asegurarse de que se cumplan los últimos SARPS sobre SMS que se dirigen a los proveedores de servicios de tránsito aéreo, tal como se indica en la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*.

6.2.13 Se tomó nota de una nota de información presentada por la República Unida de Tanzania (AN-Conf/13-WP/289).

Cuestión 6 del

orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización

6.2.3: Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional

6.2.14 En relación con el desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA) presentaron la nota AN-Conf/13-WP/300 en la que se apoyaba que los Estados utilizaran modelos de colaboración Estado-industria para el intercambio de datos e información de seguridad operacional como parte del establecimiento de un sistema de recopilación y procesamiento de

datos sobre seguridad operacional (SDCPS), como se requiere en la Enmienda 1 del Anexo 19, para capturar, almacenar y combinar los datos e información de seguridad operacional y posibilitar su análisis. El Comité manifestó su franco apoyo a las medidas indicadas en la nota de estudio, que reiteran las disposiciones de la Enmienda 1 del Anexo 19, y destacó que pueden darse circunstancias específicas en las que los Estados utilicen datos de seguridad en contextos determinados y procedentes, siempre que se cumplan los principios de protección. El Comité reconoció además que a los Estados cuyo derecho interno consagra el derecho a la información les resulta difícil aplicar las disposiciones sobre protección del Apéndice 3 del Anexo 19. En el informe sobre la cuestión 7.1 del orden del día figuran deliberaciones adicionales sobre el desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional.

6.2.15 Se tomó nota de una nota de información presentada por la República Popular China (AN-Conf/13-WP/203).

6.2.16 A la luz de las deliberaciones, el Comité convino en la recomendación siguiente:

Recomendación 6.2.3/1: Desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional

Que los Estados y las organizaciones internacionales:

- a) colaboren para desarrollar redes de confianza para el intercambio y se ajusten a las disposiciones sobre protección de la Enmienda 1 del Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*; y

Que la OACI:

- b) preste apoyo a los Estados cuyo derecho interno consagre el derecho a la información con relación a las disposiciones de la Enmienda 1 del Anexo 19 para la protección de los datos e información de seguridad y sus fuentes.

— — — — —