



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

INFORME DEL COMITÉ B A LA CONFERENCIA SOBRE LA CUESTIÓN 6 DEL ORDEN DEL DÍA

El informe adjunto ha sido aprobado por el Comité B para su presentación a la Plenaria.

Simon Allotey
Presidente del Comité

Nota.— Tras retirar esta cubierta amarilla, insértese esta nota en el lugar que corresponda de la carpeta del informe.

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 los Estados Unidos, AN-Conf/13-WP/43 presentada por Austria 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 el 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 los 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 implantación 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 el Grupo de estudio sobre el GASP vuelva a examinar el uso apropiado del 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. El Comité tomó nota del progreso del programa Excelencia aeroportuaria (APEX) en seguridad del ACI, y la necesidad de que los explotadores de aeropuertos nacionales participen en el programa, y expresó su respaldo a que los

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, La 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)].

Estados proporcionen ayuda a los aeropuertos, a través de la asistencia entre pares, en la gestión de la seguridad operacional, facilitando así el cumplimiento de los reglamentos.

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 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, de la OACI, 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 6.1/1 — 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, el cuestionario y la labor futura del Grupo de estudio sobre el GASP, 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 regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) competentes

que hayan sido evaluadas y tengan el reconocimiento de la OACI, y fortaleciendo las RSOO 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 para las 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 Zelanda 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 los 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 prioritaria de actuar frente a los problemas y situaciones que allí se analizan.

6.1.8 El Comité reconoció como preocupación específica la comercialización de la vigilancia de la seguridad operacional y 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). 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 la actual composición del grupo de estudio del GASOS para que se tenga acceso a los conocimientos especializados necesarios, así como las perspectivas regionales, para hacer avanzar el programa. El Comité también reconoció la necesidad de garantizar que se elaboren textos de orientación apropiados para apoyar la implantación del GASOS, así como la de armonizar el programa del GASOS con las herramientas e iniciativas conexas para evitar la duplicación de esfuerzos.

6.1.9 El Comité tomó nota del apoyo manifestado al GASOS por la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA) y el Ministerio de Transportes de Canadá al ser la primera RSOO y el primer Estado, respectivamente, que participaron en los 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 el mejoramiento de su actuación y recomendó que otras organizaciones similares solicitaran una evaluación como parte del período de prueba.

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, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Niger, 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.

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);

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, así como otras preocupaciones planteadas por el Comité; 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.

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 todos los idiomas de trabajo 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) conciba estrategias para apoyar la presentación y validación de ejemplos concretos para el sitio web de SMI en los seis idiomas de trabajo de la OACI (español, árabe, chino, francés, inglés y ruso) y asegurar la traducción a los seis 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 Estados, en organizaciones regionales

de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y en organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO);

- f) brinde más apoyo al desarrollo de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) armonizados que resulten apropiados a niveles regional, de Estado y de 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 Zelandia, 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 Europea⁶ y sus Estados miembros⁷, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil⁸ 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 interpretar el concepto de 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 SAM⁹, 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).

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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)].

6.2.10 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;
- d) determine si se necesita orientación adicional sobre la gestión del cambio en los Estados; y
- e) se cerciore de que se dé el énfasis que corresponde a la gestión de la seguridad operacional al actualizar el Apéndice I, Coordinación y cooperación entre el tránsito aéreo civil y el militar, de la Resolución A38-12 de la Asamblea, *Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea*.

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 al proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) en la República Dominicana que completara un proceso formal de certificación SMS, que incluyera el intercambio de experiencias en torno a la medición de los diferentes indicadores de seguridad operacional y la utilización de la información de seguridad operacional recopilada para validar los informes de otros proveedores de servicios como parte del SSP. 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.

Cuestión 6 del**orden del día: Cuestiones de seguridad operacional de la Organización****6.3: Seguimiento y vigilancia****6.3.1: Evolución del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)****6.3.2: Apoyo y marco en línea (OLF) del CMA del USOAP**

6.3.1 La presente cuestión del orden del día abordaba las actividades de observación continua de la OACI en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y, en concreto, la evolución del enfoque de observación continua (CMA) del USOAP para satisfacer las necesidades de los Estados y de la OACI. A fin de proporcionar a los participantes una mejor perspectiva general y facilitar el debate, las subcuestiones 6.3, 6.3.1 y 6.3.2 del orden del día se trataron conjuntamente.

6.3.2 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/21 Revisión núm. 1, presentada por la Secretaría, donde se abordaba la evolución de la metodología, los procesos y las herramientas del CMA del USOAP basándose en el trabajo realizado por el Grupo de expertos para el examen estructurado del USOAP-CMA (GEUSR). El Comité respaldó la evolución del CMA del USOAP con base en las recomendaciones del GEUSR, así como la asignación de los recursos financieros y humanos necesarios para su aplicación. El Comité también acordó que no debería perderse información pertinente al disminuir el número total de preguntas del protocolo (PQ) del CMA del USOAP, especialmente con respecto a las cuestiones directamente relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, que deberían incluirse en el mecanismo de auditoría apropiado de la OACI.

6.3.3 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/79, Revisión núm. 1, presentada por Australia, donde se respaldaban todas las recomendaciones del GEUSR y se pedía acelerar la aplicación de las recomendaciones sobre la revisión estructurada de las PQ. El Comité tomó nota de que la aplicación de dichas recomendaciones implicaba la aplicación simultánea de las recomendaciones acerca de la identificación de las “PQ prioritarias”. Por lo tanto, respaldó la aceleración de la aplicación de ambas series de recomendaciones y convino en solicitar que el Consejo considerara estas propuestas, teniendo en cuenta las repercusiones presupuestarias.

6.3.4 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/44, presentada por Austria en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹⁰, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil¹¹ y EUROCONTROL, donde se proponían medidas para aumentar la eficiencia del CMA del USOAP. El Comité analizó la propuesta de delegar algunas funciones y responsabilidades de la OACI en el marco del CMA del USOAP a “socios en seguridad operacional”. Se expresó preocupación por la falta de definición de “socios en seguridad operacional” y de “delegados” en la nota WP/44. También se expresó inquietud de que entre los socios en seguridad operacional podrían incluirse entidades comerciales y que la delegación de algunas funciones y responsabilidades de la OACI en el marco del CMA del USOAP podría afectar a la necesaria independencia del programa y a la normalización y aceptación mundial de sus resultados. Polonia, pronunciándose en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, aclaró que la propuesta que figuraba en la nota AN-Conf/13-WP/44 no incluía la

¹⁰ 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.

¹¹ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

delegación a entidades comerciales. El Comité analizó la recomendación que figuraba en el párrafo 3.1 c) de la nota AN-Conf/13-WP/44 que no contó con pleno apoyo. Por consiguiente, el Comité acordó que la delegación de algunas funciones y responsabilidades debería abordarse de manera prioritaria como parte de la evolución ulterior del CMA del USOAP más allá de las recomendaciones del GEUSR y sugirió que la OACI considere la posibilidad de remitir la cuestión a un grupo de estudio. Por lo que respecta a los perfiles de riesgo de seguridad operacional de los Estados, el Comité tomó nota de que la OACI utilizaba un conjunto de indicadores para determinar los perfiles de riesgo de los Estados a fin de establecer prioridades en las actividades del CMA del USOAP y que el GEUSR ya había reconocido la necesidad de fortalecer este ámbito y había formulado una serie de recomendaciones para la ampliación y mejora de los indicadores utilizados por la OACI. Se plantearon algunas inquietudes en relación con la difusión pública de los indicadores que forman el perfil de riesgo de seguridad operacional de los Estados. La Secretaría aclaró que los indicadores que forman parte del perfil de riesgos de seguridad operacional de los Estados se compartirían con todos los Estados a través del marco en línea (OLF) del CMA del USOAP.

6.3.5 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/122, presentada por el Canadá, que trataba sobre las auditorías simuladas del CMA del USOAP mediante la autoevaluación y la evaluación entre pares. El Comité reconoció la importancia de contar con autoevaluaciones fiables y actualizadas de las PQ del CMA del USOAP por parte de los Estados y, por tanto, convino en alentar encarecidamente a estos últimos a completar su autoevaluación de las PQ del CMA del USOAP en forma detallada y fiable y mantenerla al día aprovechando la cooperación con otros Estados siempre que fuese posible. Además, el Comité examinó la posibilidad de conceder créditos a los expertos que habían participado en autoevaluaciones entre pares de otros Estados para mejorar la prontitud de la capacitación de los auditores del USOAP.

6.3.6 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/189, presentada por el Uruguay, donde se proponía la inclusión de preguntas relacionadas con la gestión de la fatiga en los servicios de tránsito aéreo en las PQ sobre ANS utilizadas en el CMA del USOAP para reflejar la Enmienda 50-B del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*. El Comité reconoció que el examen de las recientes enmiendas aplicables de los Anexos de la OACI era parte normal del proceso seguido por la OACI para enmendar periódicamente las PQ del CMA del USOAP. El Comité convino, por tanto, en remitir la propuesta a la Secretaría para su evaluación como parte del próximo ciclo de enmiendas de las PQ aplicables.

6.3.7 El Comité examinó la nota AN-Conf/13-WP/217, presentada por los 54 Estados contratantes, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC¹²), donde se proponían medidas para mejorar la ejecución de las actividades del CMA del USOAP en África. El Comité reconoció las ventajas de reforzar la cooperación y el intercambio de experiencias entre Estados, en especial a nivel regional. Además, el Comité reconoció que la realización de un número adicional de actividades del CMA del USOAP cada año requeriría la asignación de recursos adicionales financieros y humanos, lo cual ya se había tratado como parte de las recomendaciones del GEUSR.

6.3.8 Con respecto a la evolución futura del CMA del USOAP más allá de las recomendaciones del GEUSR, el Comité acordó recomendar que la OACI estableciera un grupo de estudio para abordar los medios de evitar la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para mejorar la

¹² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, 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.

eficiencia del CMA del USOAP, manteniendo las salvaguardias para garantizar la independencia, la universalidad, la normalización y la aceptación mundial en la ejecución del programa.

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

Recomendación 6.3/1 — Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

Que los Estados:

- a) sigan comprometidos cabalmente con el enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) completen sus autoevaluaciones de las preguntas del protocolo (PQ) del USOAP en forma detallada y fiable y las mantengan al día según sea necesario;
- c) refuercen la cooperación y el intercambio de experiencias en relación con la implantación del CMA del USOAP, en especial a nivel regional.

Que la OACI:

- d) siga haciendo evolucionar la metodología, los procesos y las herramientas del CMA del USOAP;
- e) con carácter prioritario, aplique las recomendaciones y observaciones del Grupo de expertos para el examen estructurado del CMA del USOAP (GEUSR) y, en particular, ponga a disposición de los Estados el conjunto de indicadores que forman parte del perfil de riesgos de seguridad operacional del Estado;
- f) se asegure de que no se pierda información pertinente al disminuir el número total de PQ del CMA del USOAP, especialmente con respecto a las cuestiones directamente relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional, que deberían incluirse en el mecanismo de auditoría apropiado de la OACI;
- g) aplique con carácter prioritario las recomendaciones del GEUSR relacionadas con la revisión estructurada de las PQ (recomendaciones del Grupo A) y la identificación de “PQ prioritarias” (recomendaciones del Grupo B);
- h) garantice que la observación continua de los Estados siga siendo sólida, pertinente y se mantenga actualizada; e
- i) establezca un grupo de estudio para la evolución del CMA del USOAP más allá de las recomendaciones del GEUSR, para abordar los medios de evitar la duplicación de esfuerzos y encontrar sinergias para mejorar la eficiencia del CMA del USOAP, manteniendo las salvaguardias para garantizar la independencia, la universalidad, la normalización y la aceptación mundial en la ejecución del programa.