



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Política

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN GLOBAL
PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados Unidos respaldan el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y los esfuerzos por fortalecer la seguridad operacional estableciendo un marco de políticas de alto nivel que sirva de referencia para los Estados miembros y los interesados a lo largo del desarrollo de sus estructuras de vigilancia de la seguridad operacional. Las revisiones del GASP actual intentan integrar los sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional y las iniciativas de desarrollo de los programas estatales y de gestión de la seguridad operacional. Los Estados Unidos instan a la OACI a mantener la prioridad en la reducción del riesgo mundial de accidentes y a trabajar con los Estados miembros y los interesados para simplificar las actualizaciones futuras del GASP para que brinde mejor orientación sobre la forma de alcanzar el equilibrio en la gestión de las prioridades mundiales de seguridad operacional a la par que los Estados siguen fortaleciendo la vigilancia de la seguridad operacional. Debería presentarse un GASP actualizado durante los períodos de sesiones anuales de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) en 2018 para que se apruebe la nueva versión del plan en el 40º período de sesiones de la Asamblea, que tendrá lugar en septiembre de 2019.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- coincidir en que la actualización del GASP para el período 2020-2022 debería poner énfasis en fortalecer la relación entre el establecimiento de una vigilancia efectiva entre los Estados miembros de la OACI y la gestión del riesgo de seguridad operacional;
- coincidir en que en la elaboración de la próxima edición del GASP también deberían estar representados los órganos reglamentarios y la industria de Estados miembros con diferentes índices de aplicación efectiva (EI) en el USOAP, niveles de complejidad en sus operaciones internacionales y recursos, así como los RASG;
- coincidir en que debería presentarse un GASP actualizado durante los períodos de sesiones anuales de los RASG en 2018 para que se apruebe en el 40º período de sesiones de la Asamblea, que tendrá lugar en septiembre de 2019; y
- reconocer los recursos adicionales y apoyo que necesitarán las oficinas regionales de la OACI para ocuparse de que se alcancen los objetivos del GASP y seguir encargándose de la coordinación con otros grupos regionales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se espera que el presupuesto del Programa regular para el trienio prevea actividades para las iniciativas en curso relativas al GASP; sin embargo, es posible que la OACI deba prever recursos adicionales para las oficinas regionales (como se explica en el primer paso de la Hoja de ruta del GASP para 2017-2019).

<i>Referencias:</i>	<i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación de 2007 y Plan global para la seguridad operacional de la aviación para 2017-2019</i> <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A – Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734) (2006)</i> <i>Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional, Apéndice 1 – Sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (julio de 2013)</i> <i>HLSC/15-WP/6, Actualización del GASP 2014-2016, presentada por la Secretaría de la OACI</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados Unidos respaldan el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI y los esfuerzos por fortalecer la seguridad operacional estableciendo un marco de políticas de alto nivel que sirva de referencia para los Estados miembros y los interesados a lo largo del desarrollo de sus estructuras de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2 Las últimas revisiones del GASP agregaron complejidad con la incorporación de nuevos objetivos que buscan alinearse con los del Plan mundial de navegación aérea de la OACI. Además, el GASP revisado hace hincapié en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado como requisito previo para desplegar un programa estatal de seguridad operacional (SSP) y un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). La adopción de un nuevo Anexo sobre gestión de la seguridad operacional y del requisito de contar con un SSP naturalmente entraña la necesidad de que el GASP incorpore objetivos que orienten a los Estados hacia la aplicación efectiva de los elementos críticos definidos por la OACI para una vigilancia básica,¹ como forma de garantizar que los Estados avancen en el desarrollo de una capacidad de vigilancia efectiva para mantener y sostener la seguridad operacional. Sin embargo, en muchos Estados el Anexo 19 sobre gestión de la seguridad operacional está en proceso de implementación y cada uno aplicará los requisitos a su propio ritmo. Estos objetivos mundiales de política son nuevos y exigen que los Estados y los interesados tengan calendarios de ejecución realistas e individuales, y además es necesario que el GASP reconozca el trabajo que ya está bien avanzado.

1.3 Asimismo, los requisitos preceptivos para cumplir las metas del GASP deberían considerar los distintos niveles de complejidad que se derivan de diferencias en los volúmenes de tráfico aéreo, la capacidad, etc. En consecuencia, es preciso que las nuevas actualizaciones del GASP prevean una coordinación más estrecha con los Estados miembros y los interesados para definir qué resultados son factibles y qué expectativas pueden tenerse en las circunstancias particulares de cada región.

1.4 Los Estados Unidos hacen suyo el deseo de que todos los Estados miembros desplieguen una capacidad de vigilancia efectiva y apliquen normas y mejores prácticas con reconocimiento mundial en aras de sostener los avances en seguridad operacional. No obstante, exhortan a la OACI a continuar dando prioridad a la reducción del riesgo mundial de accidentes.

1.5 En este sentido, los Estados Unidos proponen que en la próxima actualización del GASP se refuerce la conexión para el logro de ambos objetivos de vigilancia efectiva a la par de la gestión de la seguridad operacional. La próxima edición del GASP debería considerar múltiples opciones para cumplir las responsabilidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional de forma acorde con la complejidad de las condiciones operacionales de cada Estado, lo que supone que se incluyan opciones para la delegación autorizada de facultades. Es importante que la OACI reconozca la urgente necesidad de afectar suficientes recursos a las regiones y Estados donde se requiere apoyo adicional.

¹ Parte A del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734) y Apéndice 1 del Anexo 19, *Gestión de la seguridad operacional*

2. ANÁLISIS

2.1 Evolución del GASP

2.1.1 El GASP de la OACI se concibió en 1997 para guiar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la Organización, estableciendo además un marco común de referencia para que los Estados miembros y los interesados coordinen y orienten las políticas e iniciativas de seguridad operacional a la reducción del riesgo mundial de accidentes en la aviación comercial.² En 2007, la OACI fijó metas de seguridad operacional para reducir el número de accidentes fatales y fatalidades y los índices regionales de accidentes. Los esfuerzos se encaminaban a lograr que para 2011 ninguna región de la OACI tuviera un índice de accidentes superior al doble del índice mundial.

2.2 Prioridades mundiales de seguridad operacional

2.2.1 Las regiones siguen notificando como categorías de alto riesgo las fallas de seguridad operacional en la pista, el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la pérdida de control en vuelo (LOC-I).³ Para estos riesgos conocidos se siguen verificando precursores que concuerdan con los enumerados en el Adjunto C del Anexo 13, Lista de ejemplos de incidentes graves, como lo reconoce la OACI en sus informes regionales de seguridad operacional. En distintas regiones ya se está trabajando en los refuerzos de seguridad operacional dirigidos a resolver estos riesgos. En las regiones se sigue aprendiendo la importancia de notificar las novedades regionales de seguridad operacional con fines de recopilación y análisis de los datos que permiten luego incorporar mejoras en las condiciones operacionales regionales. Aún resta por hacer para que esta filosofía evolucione en las regiones de forma más coordinada.

2.2.2 Hace falta una mejor orientación para ayudar a los Estados miembros y las regiones a equilibrar prioridades entre las mejoras y los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional sin dejar de atender eficazmente a los riesgos, como se analiza en la Sección 1.3.2 del GASP para 2017-2019. Una de las funciones centrales de los grupos regionales de seguridad operacional (RASG) es fomentar el intercambio colaborativo entre gobierno e industria para establecer un accionar conjunto que permita atender a los riesgos de seguridad operacional promoviendo el intercambio de información dentro de la región para efectuar estudios y análisis orientados a concebir refuerzos para la seguridad operacional, y eventualmente atenuar los riesgos y mantenerlos bajo vigilancia.⁴ Los RASG posibilitan que los Estados y los interesados saquen máximo provecho de los conocimientos y recursos y forjen alianzas sólidas. Trabajando juntos, podrían tender a una mayor armonización de los avances mundiales en materia de seguridad operacional, pudiendo además ayudar a definir las prioridades regionales.

2.3 El GASP en vigor

2.3.1 El 38° período de sesiones de la Asamblea respaldó la primera revisión del GASP para trazar una dirección estratégica mundial para la seguridad operacional y resolvió que el GASP se mantendría actualizado en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados. La OACI ha finalizado en forma reciente la tarea de actualizar el GASP para el trienio 2017-2019. Desde su publicación y en previsión de la Hoja de ruta del GASP para 2017-2019, se perfilan oportunidades de que la OACI, los Estados miembros y los interesados formulen una estrategia que ayude a los Estados a dotarse de un sistema efectivo de vigilancia sin desatender la tarea de reducir los riesgos de seguridad operacional en el quehacer cotidiano de las operaciones.

² *Plan global para la seguridad operacional de la aviación de 2007*

³ *Plan global para la seguridad operacional de la aviación para 2017-2019*

⁴ Queda claro que no podrá compartirse información en violación de las políticas de autoridades o entidades respecto a programas de seguridad operacional establecidos. Asimismo, la información no podrá divulgarse fuera del grupo regional ni usarse con otros fines distintos de la atenuación de riesgos de seguridad operacional.

2.3.2 Tal como se dijo en la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional en 2015, los objetivos y las metas del GASP para 2017-2019 se irán modificando con actualizaciones graduales que acompañen la evolución, en lugar de reescribir el plan.⁵ Las actualizaciones comprenden la incorporación de una hoja de ruta de apoyo que tiene por fin ayudar a los Estados y a los interesados a mantener la vista puesta en las prioridades mundiales de seguridad operacional y el logro de los objetivos de seguridad operacional del GASP.

2.4 El trienio 2017-2019 y el Grupo encargado de las hojas de ruta del GASP

2.4.1 Tras la segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional y en respuesta a las inquietudes que se plantearon sobre cómo desarrollar una vigilancia efectiva y al mismo tiempo realizar la gestión básica de la seguridad operacional, la OACI reunió a un grupo de expertos (que aquí se denomina Grupo encargado de las hojas de ruta) para que prestara asistencia en la formulación de hojas de ruta para la seguridad operacional que sirvieran de guía en la ejecución del GASP para 2014-2016 (Apéndice A del GASP). El grupo estaba integrado por representantes de distintas extracciones pero no tuvo el beneficio de contar con representantes de cada uno de los RASG, ni tampoco de Estados que difieran por el grado de complejidad de sus sistemas de aviación (por ej., tamaño o volumen de tráfico aéreo, aeropuertos y otros servicios de la aviación). Los Estados Unidos proponen que el proceso de actualizar y seguir perfeccionando el GASP incluya la consulta activa con un grupo ampliamente representativo de los Estados miembros e interesados que se ven afectados por el GASP.

2.4.2 Los Estados Unidos reconocen que el Grupo encargado de las hojas de ruta ha formulado recomendaciones para alcanzar los objetivos de vigilancia efectiva previstos en el GASP a la vez que se incorporan elementos que permiten mantener las actividades de gestión de la seguridad operacional en curso para el control de los riesgos conocidos en las condiciones operacionales actuales. Este grupo de trabajo podría constituir la base para que la OACI profundice la búsqueda del equilibrio entre desarrollar una capacidad de vigilancia efectiva en los Estados y alentar a que se siga avanzando hacia la coordinación regional en la formulación y aplicación de estrategias de atenuación del riesgo para reducir el riesgo de accidentes aéreos en todo el mundo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los Estados Unidos dan su apoyo para un Plan global para la seguridad operacional de la aviación que fije un marco de políticas de alto nivel que los Estados y los interesados puedan aplicar al definir mejoras de seguridad operacional para las operaciones de la aviación. En este sentido, los Estados Unidos alientan a la OACI a mantener el GASP en un formato que los interesados encuentren fácil de entender y de seguir, y que tenga en cuenta las características particulares de cada Estado y región y sus distintos calendarios de ejecución.

— FIN —

⁵ HLSC/15-WP/6, *Actualización del GASP 2014-2016*, presentada por la Secretaría de la OACI