



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

CONSIDERACIONES SOBRE LA VERSIÓN ACTUALIZADA DEL GASP

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

La República Dominicana apoya el GASP, no sólo como instrumento que garantiza la armonización y coordinación de esfuerzos para la implantación y seguimiento de las iniciativas que permiten el fortalecimiento del sistema de supervisión de la seguridad operacional a nivel mundial, sino por su rol de referente para la planificación estratégica a nivel de los Estados.

Esta Nota resume las consideraciones de la República Dominicana sobre la nueva edición del GASP.

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

- solicitar a la Secretaria General brindar mayor información a los Estados que les permita combinar las herramientas propuestas en el GASP de la forma que consideren pertinente para garantizar y mejorar la seguridad operacional en el sistema de aviación civil del cual son responsables;
- solicitar a la Secretaria General establecer de forma clara los requisitos que deben estar presentes en el sistema de supervisión de la seguridad operacional para garantizar la implementación realista del SSP;
- promover el intercambio de información a nivel de los RASG para ayudar a los Estados con capacidades limitadas a identificar mejor sus riesgos;
- recomendar el diseño de una nueva estrategia de capacitación de la OACI, coherente con las expectativas actuales y futuras con respecto a la supervisión de la seguridad operacional; y
- instar a los Estados a ajustar su planificación estratégica en materia de seguridad operacional con el ciclo de actualización propuesto en el GASP, a modo de poder concatenar la implementación de las iniciativas globales, regionales y a nivel estatal.

<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 cubra con las actividades relativas a la implementación del GASP; sin embargo, es posible que la OACI deba prever recursos adicionales para apoyar otras iniciativas respaldadas por la Asamblea.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004)</i> <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A (Doc 9734)</i>

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

1. INTRODUCCIÓN

1. La aviación civil internacional es una actividad que influye positivamente en el crecimiento económico de los pueblos, sirviendo de catalizador para un número importante de actividades productivas, las cuales, posteriormente, fomentan el intercambio comercial, impulsando la producción de bienes y servicios, y desarrollando nuevas capacidades de generación de empleos. Esto crea un círculo virtuoso que los Estados, especialmente aquellos en vías de desarrollo, deben empeñarse en aprovechar.

2. Consciente de esta realidad, la OACI ha trazado un conjunto de estrategias a nivel global, con el objetivo de permitir el crecimiento de las operaciones aéreas de forma segura y sustentable, siendo la seguridad operacional la primera prioridad de la Organización, tomando en consideración que la confianza del pasajero se mantiene gracias al excelente record de seguridad de la aviación civil.

3. En lo que respecta a la seguridad operacional, la estrategia de la OACI se plasma en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004), cuya edición 2017-2019 fue aprobada por el Consejo en mayo de 2016.

2. ANÁLISIS

2.1 Evolución de los objetivos planteados en el GASP.

2.1.1 El GASP plantea el incremento continuo en los niveles de seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas, estableciendo un marco de planificación para la implementación de un conjunto de iniciativas que permiten realizar mejoras en la seguridad operacional. Sin embargo, el GASP no deja clara la necesidad de trabajar de forma permanente para consolidar los elementos habilitantes de cada uno de los objetivos del Plan como requisito para su evolución. Por ejemplo, la vigilancia eficaz de la seguridad operacional (primer objetivo) no es una actividad que será sustituida con la implementación del SSP, lo mismo que la gestión predictiva de riesgos no sustituirá al SSP.

2.1.2 Para la República Dominicana cada uno de los objetivos es complemento del otro, lo que permitirá tomar acciones a diferentes niveles, teniendo como piedra angular los elementos críticos (CE) del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional. El SSP sirve como una herramienta que permitirá mejorar la planificación estratégica de la seguridad operacional, apoyando la toma de decisiones basada en el riesgo para optimizar los planes de vigilancia, priorizando las inspecciones e identificando puntos de mayor preocupación, abriendo nuevas oportunidades para alcanzar metas de rendimiento más específicas. No vemos como una posibilidad la sustitución de las acciones de vigilancia que desarrollamos actualmente, sino la mejora de las mismas en base a una mayor información para sustentar la toma de decisiones, y una posterior evolución hacia la gestión predictiva de los riesgos.

2.1.3 Consideramos que la OACI debe aclarar que los Estados tienen la potestad de fundamentar sus sistemas de supervisión de la seguridad operacional sobre la base de las iniciativas que considere efectivas, cumpliendo con los plazos de implementación propuestos en el GASP, combinando las herramientas implementadas de la forma que se considere pertinente para garantizar y mejorar la seguridad operacional en el sistema de aviación civil del cual es responsable.

2.2 Referencia para el establecimiento de una supervisión eficaz de la seguridad operacional.

2.2.1 El GASP toma un índice de implementación efectiva de los CE del 60% como parámetro para calificar la capacidad efectiva de supervisión de la seguridad operacional, y para la implementación del SSP por parte de los Estados en el corto plazo.

2.2.2 Este concepto puede tener sentido desde el punto de vista de la planificación a nivel mundial, para proponer una meta específica a todos aquellos Estados que están por debajo de la media mundial. No obstante, desde el punto de vista Estatal este hito carece de fundamento, ya que no existen criterios concretos que sustenten su establecimiento. Es decir, no existen criterios específicos para determinar que un índice de implementación efectiva del 61% trae consigo los elementos que permiten la implementación del SSP. Más aún, muchos Estados con índices de implementación efectiva del 70% o superior pueden tener brechas que limiten significativamente su capacidad para implementar el SSP. Todos los Estados, incluyendo aquellos con índices muy altos, tienen trabajo que hacer para mejorar la implementación efectiva de los CE e incorporar nuevos SARPs.

2.2.3 En cualquier caso, las iniciativas para implementar el SSP no deberían sujetarse a la implementación efectiva del 60%. Dada las condiciones correctas la implementación del SSP puede redundar en un fortalecimiento de la supervisión eficaz de la seguridad operacional. Son estas las condiciones que la OACI debe especificar.

2.2.4 En tal sentido, es menester que la OACI clarifique los requisitos para la implementación del SSP, no como forma de dividir los Estados entre avanzados y no avanzados, o capaces de implementar el SSP o no, sino para proporcionar una guía clara que apoye la implementación realista del SSP.

2.3 Prioridades Mundiales de Seguridad Operacional.

2.3.1 Las prioridades mundiales de seguridad operacional siguen siendo los sucesos relacionados con la seguridad operacional en la pista, el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y la pérdida de control en vuelo (LOC-I). Los comentarios obtenidos de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) indican que dichas prioridades se mantienen válidas al elaborarse la edición 2017-2019 del GASP. Sin embargo, la capacidad de muchos Estados para recopilar y analizar información que conduzca a determinar las condiciones latentes para la ocurrencia de uno de los sucesos considerados como prioridades es limitada. Adicionalmente, los Estados deben tener la capacidad para identificar otras prioridades, que pueden ser diferentes a las prioridades mundiales, específicas a sus circunstancias operacionales.

2.3.2 La OACI debe fortalecer el intercambio de información a nivel de los RASG y brindar herramientas para ayudar a los Estados con capacidades limitadas a identificar mejor sus riesgos. Un mayor involucramiento de las oficinas regionales es necesario.

2.4 Estrategia de la OACI para mejorar la implementación efectiva del CE- 4 (cualificación e instrucción del personal técnico) a nivel mundial.

2.4.1 El CE-4 (cualificación e instrucción del personal técnico) tiene el porcentaje de implementación efectiva a nivel mundial más bajo de todos los CE. Esto por sí sólo es suficiente para llamar la atención de la OACI sobre la capacidad de los Estados de producir personal inspector en cantidad y con las competencias suficientes para descargar de forma efectiva sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

2.4.2 La implementación del SSP requiere de competencias adicionales a las actualmente requeridas al personal técnico que desempeña las funciones de vigilancia de la seguridad operacional. En ese sentido las Autoridades de Aviación Civil deben estar en capacidad de proporcionar esta instrucción a su personal, que por diferentes razones no está fácilmente disponible.

2.4.3 Ante esta realidad, es necesario que la OACI diseñe una estrategia de capacitación que explore diferentes alternativas para que los Estados puedan tener a su disposición formación para su personal, a un costo razonable, de forma coherente con las expectativas actuales y futuras con respecto a la supervisión de la seguridad operacional.

2.5 Revisión y actualización del GASP.

2.5.1 La República Dominicana está de acuerdo con el ciclo de revisión del GASP, de forma que coincida con los períodos de sesiones de la Asamblea para obtener el respaldo de los Estados miembros. Para que todo el esquema de planificación sea coherente, y surta los efectos realmente esperados, los Estados deberían vincular su planificación estratégica a los resultados del GASP.

2.5.2 La OACI debe instar a los Estados a ajustar su planificación estratégica en materia de seguridad operacional con el ciclo de actualización propuesto en el GASP, a modo de poder concatenar la implementación de las iniciativas globales, regionales y a nivel estatal.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La República Dominicana apoya el GASP, no sólo como instrumento que garantiza la armonización y coordinación de esfuerzos para la implantación y seguimiento de las iniciativas que permiten el fortalecimiento del sistema de supervisión de la seguridad operacional a nivel mundial, sino por su rol de referente para la planificación estratégica a nivel de los Estados.

3.2 Debido a las significativas expectativas puestas en el GASP, y los retos que enfrentan los Estados en lo que concierne a la implementación de acciones de una naturaleza radicalmente diferente a las que tradicionalmente dispone la OACI a los Estados, la estrategia de implementación debe tomar en consideración todos los puntos expuestos en la presente Nota y plantear un enfoque diferente de apoyo por parte de la OACI, donde el entrenamiento del personal sea una prioridad de la OACI.