



A39-WP/513
P/43
4/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LA CUESTIÓN 34

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre la cuestión 34 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 34/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)**

34.1 La Comisión examinó la nota A39-WP/29, presentada por el Consejo, que comprende una estrategia integral para la seguridad operacional de la aviación. En la nota se presenta la edición *2017 – 2019 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004), para su ratificación por la Asamblea. El GASP revisado mantuvo la continuidad con la versión ratificada por la Asamblea en 2013 y se reestructuró para incorporar la nueva hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial. El objetivo de la hoja de ruta es asegurar que las iniciativas de seguridad operacional generen los beneficios previstos asociados a los objetivos del GASP por medio de una mejor coordinación, con lo que se reducirán las incongruencias y la duplicación de esfuerzos. La Comisión recomendó a la Asamblea que respalde la edición 2007-2019 del GASP y adopte la resolución propuesta en el Apéndice A de la nota, enmendada en el curso del debate de la Comisión, para reemplazar la Resolución A38-2 de la Asamblea.

34.2 La Comisión examinó las notas A39-WP/301, presentada por la República Dominicana, A39-WP/85, presentada por los Estados Unidos, y A39-WP/111, presentada por el Perú y apoyada por los países de la Región Sudamérica (SAM) y los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹, en relación con los comentarios sobre la edición 2017-2019 del GASP. La Comisión coincidió 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 y la gestión del riesgo de seguridad operacional, trabajando en estrecha coordinación con los Estados miembros, la industria, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y otras partes interesadas bajo la dirección de la OACI. La Comisión también coincidió en la necesidad de examinar los objetivos del GASP para tomar en consideración las características singulares de cada región y Estado y ayudar a alcanzar estos objetivos. La Comisión convino en la necesidad de que la OACI elaborara un programa mundial de seguridad operacional de la aviación oficial que incluya herramientas, orientación y material didáctico para ayudar a los Estados y partes interesadas a cumplir los objetivos del GASP. La Comisión también acordó recomendar al Consejo que elaborara herramientas de implantación teniendo en cuenta toda repercusión presupuestaria.

34.3 La Comisión examinó la nota A39-WP/92, presentada por Eslovaquia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros², los demás Estados miembros de la Comisión Europea de Aviación Civil (CEAC)³, y por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), en relación con las condiciones esenciales que posibilitan la supervisión de la seguridad operacional en función de los riesgos. Habida cuenta de las deliberaciones, la Comisión coincidió en que era necesario desarrollar las competencias de los inspectores de seguridad operacional de la aviación civil, así como la formación y los textos de orientación que posibiliten la instauración de la supervisión en función del riesgo y se le informó que dicha labor ya estaba en proceso de ejecución.

¹ Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

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, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

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

La Comisión coincidió en que debería solicitarse al Consejo que considere cómo mejorar la normalización de las cualificaciones y formación de los inspectores y ayudar a los Estados a que cumplan con sus obligaciones en materia de seguridad operacional como lo exige el Convenio y sus diecinueve Anexos complementarios. La Comisión también convino en recomendar que el Consejo considere el establecimiento de un proceso sistemático de revisión y enmienda como parte de la evolución progresiva a normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación orientados al rendimiento, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas por el Presupuesto para 2017-2019 y la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.

34.4 Asimismo, se tomó nota de una nota de información presentada por el Reino Unido (A39-WP/125).

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

34.5 En el marco de esta cuestión del orden del día también se consideró el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750), y el marco de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) como parte integral del mismo, junto con una serie de mejoras para la próxima edición a fin de que evolucione hacia un entorno de planificación estratégica basada en la actuación y que tenga en cuenta los programas regionales de desarrollo e implantación.

34.6 La Comisión examinó la nota A39-WP/39, presentada por el Consejo, y complementada por la nota A39-WP/88, presentada por Eslovaquia, en nombre de la UE, CEAC y EUROCONTROL, en la que se pedía respaldar la quinta edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación e incluía una enmienda de la Resolución A38-2: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea. La Comisión recomendó que la Asamblea respaldara la edición de 2016 del GANP y adoptara la resolución que se proponía en el apéndice de la nota, con las enmiendas derivadas de las deliberaciones de la Comisión, para reemplazar la Resolución A38-2 de la Asamblea.

34.7 La Comisión dio su apoyo a la nota A39-WP/88 en la que se pedía a la OACI que tomara una serie de medidas para la próxima edición del GANP, entre otras, el establecimiento de un mayor vínculo con el GASP, la postulación de objetivos generales de funcionamiento y una visión para la ATM mundial que sean consecuentes con el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854), el perfeccionamiento de la arquitectura de la ATM mundial para que se comprendan mejor las dependencias entre los módulos y elementos del GANP, la identificación de mejoras esenciales dentro del GANP basándose en criterios bien definidos, y la ampliación del ciclo total del GANP disponiendo de actualizaciones menores cada tres años y mayores cada seis, según corresponda. La Comisión tomó nota de que ya se había iniciado el trabajo relativo a estas propuestas.

34.8 La Comisión analizó la nota A39-WP304, presentada por China, en la que se describía la estrategia de China para modernizar la gestión del tránsito aéreo (CAAMS), que estaba armonizada con el GANP. La Comisión recomendó que la OACI considerara la CAAMS y otros programas de modernización en el contexto de la próxima edición del GANP.

34.9 La Comisión examinó la nota A39-WP/96, presentada por Eslovaquia en nombre de la UE, CEAC y EUROCONTROL. En la nota se recalca la necesidad de desarrollar e implantar un panorama integrado de los elementos habilitantes de las comunicaciones, la navegación, la vigilancia (CNS), aviónica, la gestión de la información y el intercambio de información de datos de vuelo de forma armonizada, sincronizada y oportuna. En la nota también se destacaba la importancia de trazar una ruta

transicional clara de los sistemas heredados que incluya planes de optimización. La Comisión coincidió con las medidas propuestas y se le informó que las medidas que se proponían a la OACI estaban dentro del alcance del programa de trabajo existente relacionado con la futura actualización del GANP y del marco de las ASBU.

34.10 Asimismo, se tomó nota de las notas de información presentadas por China (A39-WP/275) y los Estados Unidos (A39-WP/174).

34.11 Habida cuenta de las deliberaciones, la Comisión acordó presentar, para su adopción por la Plenaria, la siguiente resolución para remplazar la Resolución A38-2 de la Asamblea:

Resolución 34/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados;

Considerando que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la segunda edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de la quinta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la segunda edición del GASP y la quinta edición del GANP para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

4. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;
6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;
7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.
8. *Exhorta* a los Estados e invita a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
9. *Encarga* a la Secretaria General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A38-2 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea.

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria;

Reconociendo que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera

que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

Tomando nota de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes;

Tomando nota de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten;

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;

2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración;

3. *Insta* a los Estados miembros a apoyar los objetivos del GASP poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen;

4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;
5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional; y
6. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera.

APÉNDICE B

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

Considerando que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

Habiendo adoptado la Resolución A38-12, que contiene la declaración consolidada de las políticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea;

Reconociendo la importancia del GANP como estrategia operacional y como parte del conjunto de medidas para proteger el medio ambiente; y

Reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

La Asamblea:

1. *Encarga* al Consejo que utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea;
2. *Insta* al Consejo a proporcionar a los Estados una hoja de ruta de normalización, como se anuncia en el GANP, como base para el programa de trabajo de la OACI;
3. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;

4. *Exhorta* a los Estados a tener en cuenta las directrices del GANP como medida operacional eficiente para la protección del medio ambiente;
5. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI, y mutuamente, sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;
6. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI u otras herramientas regionales adecuadas para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación, esto último en colaboración con la OACI;
7. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados previstos, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; y
8. *Insta* a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que se coordinen con la OACI y alineen sus planes a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial.