

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****ELABORACIÓN DE PROGRAMAS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EFICACES Y APROPIADOS**

(Nota presentada por Australia con el copatrocinio del Canadá, Nueva Zelandia y Singapur)

RESUMEN

Los Estados pueden obtener amplios beneficios en materia de seguridad operacional, eficiencia y economía con la formulación, ejecución y mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) eficaz y apropiado. Estos beneficios surgen de la clara articulación de los mecanismos que estipulan la forma de gestionar la seguridad operacional, sumada a la determinación de las prioridades críticas de seguridad operacional en los Estados que ameriten el mayor grado de atención y recursos específicos.

En consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la OACI, y con el propósito de ayudar a los Estados con sistemas de aviación más pequeños, como los Estados insulares del Pacífico, es necesario tomar medidas adicionales en respaldo a la aplicación del Anexo 19 de la OACI — *Gestión de la seguridad operacional* y sus requisitos relativos a los SSP, los planes de seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Estas medidas incluyen la elaboración de materiales de orientación y recursos educativos más apropiados, dirigidos específicamente a los sistemas de aviación pequeños, y una mayor cooperación regional.

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

- alentar a los Estados a continuar sus esfuerzos para cumplir con el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, inclusive mediante una mayor cooperación regional;
- recomendar a la OACI procurar y compartir el parecer de los Estados, incluidos aquellos que cuentan con SSP establecidos, sobre los problemas que enfrentan, o han enfrentado, para cumplir con el Anexo 19; y
- recomendar a la OACI que elabore materiales de orientación y recursos educativos específicos para los Estados con sistemas de aviación pequeños, a fin de ayudarlos a crear capacidad para desarrollar un SSP pertinente y eficaz que satisfaga el propósito y los requisitos clave del Anexo 19.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	La ejecución de las actividades mencionadas en esta nota de estudio estará sujeta a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa regular de la OACI 2020-2022.
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004) <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional</i> (Doc 9734)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La formulación, ejecución y mejoramiento continuo de los Programas estatales de seguridad operacional (SSP) a nivel mundial en los términos estipulados en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* constituyen un proceso que se encuentra a distintos niveles de desarrollo, y los Estados con sistemas de aviación pequeños y menos recursos enfrentan problemas particulares.

1.2 El Anexo 19, Capítulo 3, Sección 3.1 (*Programa estatal de seguridad operacional*), Norma 3.1.1 estipula que cada Estado ha de establecer un SSP destinado a la gestión de la seguridad operacional en el Estado a fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil, ajustado a la dimensión y complejidad de sus actividades de aviación.

1.3 La edición propuesta del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP) para el período 2020-2022 también establece un conjunto de objetivos relativos a la implantación, por parte de todos los Estados, de las bases de un SSP para 2022 y la ejecución para 2025 de un SSP apropiado para el nivel de complejidad de sus respectivos sistemas de aviación.

1.4 El Anexo 19, el Documento 9859 – *Manual de gestión de la seguridad operacional* (SMM), el Documento 10004 — *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* y otras medidas conexas de la OACI ofrecen una orientación claramente articulada para la gestión del riesgo a nivel estatal para ayudar a los Estados a lograr las metas mundiales y regionales de la aviación.

1.5 Por ejemplo, como mecanismo para ayudar a los Estados a reflexionar sobre los avances registrados en la ejecución de sus SSP, la OACI estará realizando evaluaciones de la implantación de SSP entre 2018 y 2020. La Organización se propone culminar las auditorías de los SSP de todos los Estados para 2022, a fin de determinar el cumplimiento de los requisitos del Anexo 19.

1.6 Sin embargo, el ritmo y nivel de cumplimiento de los requisitos del Anexo 19 por parte de los Estados varían considerablemente, no obstante la amplia gama de beneficios que éstos pueden obtener con su ejecución, como resultado de una articulación clara de los mecanismos estatales de seguridad operacional, la transparencia sobre la forma en que se gestiona la seguridad operacional y la disponibilidad de orientación y apoyo.

2. ANÁLISIS

2.1 Beneficios de la gestión de la seguridad operacional

2.1.1 En el Anexo 19, Capítulo 1, *Introducción*, Sección 1.1.7 (*Beneficios de la seguridad operacional*) del SMM se detallan los muchos beneficios de la implantación de medidas de gestión de la seguridad operacional. Estos incluyen el fortalecimiento de la cultura de seguridad operacional; un enfoque documentado y basado en procesos para garantizar la seguridad operacional; una mejor comprensión de las interfaces y relaciones de seguridad operacional; el aumento de la eficiencia; y posibles ahorros financieros, entre otros.

2.1.2 Además, se señala en el SMM que la ejecución de medidas de gestión de la seguridad operacional puede mejorar la capacidad de un Estado y/o proveedor de servicios para detectar problemas emergentes de seguridad operacional, lo cual puede contribuir a prevenir accidentes e incidentes por medio de la detección proactiva de peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional. Esto a su vez puede ayudar a la OACI y los Estados donantes a concentrar sus actividades de apoyo al logro de las metas mundiales de la Organización en oportunidades para el mejoramiento continuo y, en el caso de la región Asia-Pacífico, al cumplimiento de los objetivos de la Declaración de Beijing de 2018.

2.2 **Requisitos críticos para la seguridad operacional**

2.2.1 La OACI describe los ocho elementos críticos del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional en el Capítulo 8, párrafo 8.2.1 (figura 8-1) del SSM, y ofrece orientaciones adicionales en el Doc 9734, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (SOM). Los elementos críticos son los siguientes:

- a) legislación aeronáutica básica;
- b) reglamentos de explotación específicos;
- c) sistema de aviación civil y funciones estatales de vigilancia de la seguridad operacional;
- d) calificación e instrucción de personal técnico;
- e) orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional;
- f) obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones;
- g) obligaciones de vigilancia; y
- h) solución de problemas de seguridad operacional.

2.2.2 Cada uno de estos elementos críticos de la seguridad operacional requiere de una ejecución detallada por parte del Estado. En la orientación para la gestión de la seguridad operacional que se describe en la sección de preguntas y respuestas sobre la gestión de la seguridad operacional, Ed. 18, 2013 (pregunta 10), se hace referencia específica a la manera en que una organización pequeña con operaciones limitadas pondría en práctica un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); no obstante, no hay una orientación correlativa sobre la forma en que un pequeño Estado en desarrollo podría implementar un SSP.

2.2.3 La formulación, ejecución y mejoramiento continuo de un SSP puede ser una tarea compleja que exige un grado importante de coordinación, recursos (humanos y financieros) e información. Esto es así incluso para un Estado como Australia, que cuenta con un sistema de aviación maduro y recursos adecuados.

2.2.4 Existe el riesgo de que algunos Estados consideren la formulación y ejecución de un SSP un emprendimiento de alto costo, baja prioridad y beneficios limitados, lo que representa un riesgo que debe enfrentarse.

2.3 **Estados con sistemas de aviación pequeños y medidas para mejorar el cumplimiento**

2.3.1 No todos los Estados tienen la misma capacidad y habilidad para preparar un SSP inicial, mucho menos para ejecutarlo y mejorarlo continuamente. Esto incluye a muchos Estados de la región Asia-Pacífico que enfrentan un conjunto de problemas muy específicos para implementar sus SSP y cumplir con los requisitos conexos estipulados en el Anexo 19.

2.3.2 En el caso de los Estados insulares del Pacífico, se espera conocer los detalles de sus retos más importantes en el *Estudio y análisis de las necesidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico*, incluidos los siguientes:

- a) una base demográfica muy pequeña y recursos financieros muy limitados, escaso número de expertos en aviación capacitados y experimentados, además del aislamiento geográfico y una población dispersa;

- b) un bajo nivel de actividad y demanda de aviación, no obstante combinarse a menudo con una alta dependencia de dichos servicios para el movimiento de personas y mercancías en apoyo al desarrollo económico del Estado en términos más amplios; y
- c) la dependencia de asistencia externa para ciertos aspectos de cumplimiento con la OACI.

2.3.3 Para ayudar a los Estados a aprovechar todos los beneficios de la elaboración, ejecución y mejoramiento continuo de un SSP, y en consonancia con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* de la OACI, resulta claro que la Organización debe continuar su trabajo en respaldo a la aplicación del Anexo 19.

2.3.4 Conscientes de que no existe un modelo “talla única”, este trabajo incluiría la elaboración de textos de orientación más específicos, recursos educativos e instrucción que tomen en cuenta los requisitos de los sistemas de aviación pequeños.

2.3.5 Cabría mencionar otras estrategias posibles para apoyar a estos Estados, a saber:

- a) alentar la interacción presencial con miembros clave del personal a cargo de los SSP en los distintos Estados;
- b) hacer presentaciones in situ y ofrecer orientaciones sobre el SSP en beneficio del personal pertinente de cada Estado; y
- c) participar y alentar a los Estados a que participen en las actividades existentes de la OACI, como los grupos de trabajo dedicados a este tema, sobre todo a nivel regional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El cumplimiento del plan de ejecución de los SSP a nivel mundial seguirá siendo problemático para todos los Estados, y en especial para aquellos que tienen sistemas de aviación pequeños, menos recursos y poca población.

3.2 En ese sentido, Australia estima que es necesario continuar trabajando para apoyar la aplicación del Anexo 19 de la OACI relativo a los SSP y sus planes, así como los SMS. Para comenzar, la OACI podría procurar y compartir las sugerencias de los Estados, incluidos las de aquellos con SSP establecidos, sobre los desafíos que enfrentan, o han enfrentado, para cumplir con el Anexo 19.

3.3 En el marco de ese trabajo, Australia alienta a la OACI para que por medio de, por ejemplo, el Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional, produzca textos de orientación y material educativo específico para los Estados con sistemas de aviación pequeños interesados en poner en práctica un SSP con el valioso propósito de mejorar las normas de seguridad operacional a nivel mundial, regional y nacional.

3.4 El aumento de la participación y la cooperación a nivel regional constituye un medio complementario de motivar la continuación de los esfuerzos de Estados individuales para cumplir con los requisitos del Anexo 19, en particular los Estados con sistemas de aviación pequeños. Esto podría contribuir a reducir las exigencias sobre Estados individuales al trabajar de forma colaborativa con otros Estados.