

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación****INFORME SOBRE LOS PLANES, PROGRAMAS Y MECANISMOS DE APOYO
A LA IMPLANTACIÓN DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
Y LA NAVEGACIÓN AÉREA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

El *Plan mundial de navegación aérea* (GANP, Doc 9750) y el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) dan dirección estratégica al programa técnico de la OACI en las áreas de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea y sirven de orientación para los Estados, grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otras partes interesadas. Mientras los PIRG avanzan en el fortalecimiento regional con la implementación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) pertinentes, los RASG y las RSOO sostienen las estrategias e iniciativas de implantación basadas en el GASP y las prioridades de seguridad operacional nacionales y regionales. Esta nota presenta el apoyo a la implantación que se brinda a la comunidad de la aviación como parte de los objetivos estratégicos de seguridad operacional y capacidad y eficiencia de la navegación aérea que impulsa la campaña *Ningún país se queda atrás*.

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

- solicitar a los Estados que proporcionen apoyo suficiente en forma de conocimientos técnicos especializados, participación y contribuciones para los programas de trabajo y actividades de implantación de los PIRG y las RASG, etc.;
- exhortar al Consejo a que fomente entre los PIRG y RASG el uso del GANP y del GASP, respectivamente, para lograr los objetivos mundiales de seguridad operacional, capacidad y eficiencia, y que aliente a compartir las mejores prácticas de los PIRG y las RASG entre las distintas regiones;
- exhortar al Consejo a que continúe siguiendo de cerca la implantación de las iniciativas del GANP y el GASP;
- exhortar al Consejo a que pida a los PIRG y las RASG que utilicen mecanismos de coordinación específicos para la armonización de los planes de asistencia a la implantación en seguridad operacional y navegación aérea en zonas vecinas; y
- solicitar a la OACI que proporcione la orientación y las herramientas necesarias para la implantación del GASP y el GANP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea, Protección del medio ambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo sujeto a los recursos disponibles en el presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o por contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	<p>A39-WP/23 A39-WP/24 A39-WP/27 A39-WP/28 A39-WP/29 A39-WP/30 A39-WP/39 A39-WP/45 A39-WP/47 A39-WP/62</p> <p><i>Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) (Doc 10046)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> <i>Informe de la 12ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/12) (Doc 10007)</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Doc 10004)</i> <i>Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea (Doc 9883)</i> <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (GANP) (Doc 9750)</i> <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)</i></p>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota ofrece una reseña de los planes y programas de apoyo mundial a la implantación para el próximo trienio que respaldan la iniciativa *Ningún país se queda atrás* y los mecanismos regionales de apoyo a la implantación: los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

1.2 Además de los textos de orientación, las actividades de sensibilización y aprendizaje, los recursos en línea y demás herramientas, la OACI ha establecido programas mundiales de apoyo a la implantación para prestar asistencia a los Estados en la consecución de todos los objetivos estratégicos, pudiendo citarse los programas de cooperación técnica, asistencia técnica y TRAINAIR Plus. A estos se suman los programas de seguridad operacional, que incluyen los de seguridad operacional en la pista, control de LOC-I en colaboración, gestión de la seguridad operacional y el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA). Por su parte, los programas de apoyo mundial a la implantación en la navegación aérea comprenden el programa de navegación basada en la performance (PBN), entre otros.

2. MECANISMOS DE APOYO REGIONAL A LA IMPLANTACIÓN

2.1 *PIRG*: Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) fueron establecidos por el Consejo con el objetivo de planificar el desarrollo regional de sistemas de navegación aérea e infraestructura. Los seis grupos regionales son el Grupo regional ASIA/PAC de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG), el Grupo regional AFI de planificación y ejecución (APIRG), el Grupo europeo de planificación de la navegación aérea (EANPG), el Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), el Grupo regional Oriente Medio de planificación y ejecución de la navegación aérea (MIDANPIRG) y el Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional (NAT SPG).

2.2 *RASG*: En 2010, el Consejo estableció los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para facilitar la ejecución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP). Los objetivos RASG son seguir de cerca el progreso del GASP, coordinar medidas entre los Estados y hacer recomendaciones a la OACI en favor de un marco de actuación regional para la gestión de la seguridad operacional sobre la base del GASP. Se establecieron los siguientes RASG: el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Europa (RASG-EUR), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Asia/Pacífico (RASG-APAC), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — África (RASG-AFI), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Oriente Medio (RASG-MID) y el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamérica (RASG-PA).

2.3 *RSOO*: Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) tienen el objetivo común de fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de sus Estados miembros y posibilitar un nivel más elevado de cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de la aviación internacional. Al mismo tiempo, estas organizaciones presentan diferencias en las tareas que llevan a cabo, su misión, la autoridad que tienen por delegación de sus Estados miembros y sus respectivas estructuras orgánicas, jurídicas y financieras. Las siguientes entidades tienen características de RSOO como las que se describen en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B — *Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734): Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC), Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC), Organización de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación del Grupo del Acuerdo de Banjul (BAGASOO), Agencia para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación Civil de la Comunidad del África Oriental (CASSOA), Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional y de la Seguridad de la Aviación del Caribe (CASSOS), Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), Comité Interestatal de Aviación (IAC), Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico (PASO), Organización de la Seguridad Operacional de la Aviación de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SASO) y el Sistema Regional de Cooperación para la Supervisión de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

2.4 Los mecanismos regionales de apoyo a la implantación para la seguridad operacional también comprenden los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) establecidos en distintas subregiones, el Plan de ejecución regional integral para la seguridad operacional de la aviación en África (Plan AFI) con su Plan de supervisión cooperativa y el proyecto del Comité Interestatal de Aviación para la Comunidad de Estados Independientes. Entre los programas regionales de apoyo a la implantación para la navegación aérea se cuentan las oficinas del Programa de procedimientos de vuelo (FPP).

3. PRIORIDADES REGIONALES DE APOYO A LA IMPLANTACIÓN

3.1 *Prioridades del GANP*: en apoyo de un sistema de navegación aérea mundialmente armonizado y para asegurar la interoperabilidad, el GANP presenta la estrategia de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). La estrategia fomenta el compromiso de los Estados y la industria para modernizar los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) en forma económica, de acuerdo con la visión descrita en el Doc 9854.

3.2 La quinta edición del GANP (véase A39-WP/39), si bien mantiene la estabilidad del documento, incluye una nueva organización de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en incrementos de seis años que no se superponen, a partir de 2013 y continuando hasta 2031 y más adelante, que permiten que la Asamblea verifique los avances a mitad de cada incremento. Además, esta quinta edición pone énfasis en la aplicación de un enfoque basado en la actuación cuando se planifica la implantación de mejoras operacionales en la navegación aérea. Este enfoque puede aplicarse a escala

mundial, regional y local, y por estar orientado a los resultados ayuda a establecer prioridades y definir soluciones intermedias para una óptima utilización de los recursos, manteniendo un nivel aceptable de seguridad operacional y fomentando la transparencia y la rendición de cuentas entre los interesados.

3.3 Las prioridades las definen localmente los Estados y/o regionalmente los PIRG que incluyen sus planes para la implantación de las ASBU en el Volumen III de la nueva estructura del plan de navegación aérea (ANP) regional. Esta nueva estructura permite actualizaciones más dinámicas y flexibles de los planes regionales, permitiendo adaptarlos a los nuevos requisitos operacionales regionales de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios. Se alienta a los Estados a dar respuesta a las prioridades regionales definidas por los PIRG.

3.4 La OACI continúa trabajando sobre los textos de orientación y las herramientas de apoyo al conjunto de prioridades para la implantación de mejoras operacionales de navegación aérea, incluidas las definidas en la estrategia ASBU. Esta labor incluye el análisis de costo-beneficio en apoyo del proceso de toma de decisiones y proporciona la orientación necesaria para los PIRG y los Estados. Asimismo, para facilitar aún más la implementación de las mejoras operacionales en la navegación aérea se creó un nuevo formato para los planes regionales de navegación aérea (ANP) que tiene un volumen dedicado a la planificación del apoyo y la implantación de las ASBU.

3.5 *Prioridades del GASP:* Los problemas que enfrentan algunos Estados para ejercer una vigilancia efectiva de las operaciones de aviación continúan siendo una preocupación mundial de seguridad operacional que surge en las auditorías del USOAP. Además, la OACI ha podido determinar que los problemas de seguridad operacional en la pista, pérdida de control en vuelo (LOC-I) e impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) son categorías de accidentes de alto riesgo. Estas categorías se determinaron analizando los datos de accidentes en el transporte aéreo comercial regular entre 2006 y 2011 en la edición 2014-2016 del GASP. Información reciente proveniente de los RASG indica que estas prioridades se mantienen vigentes para la edición 2017-2019 del GASP. El nuevo GASP incluirá también una nueva hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial (GASR) para facilitar la ejecución del GASP en los Estados.

3.6 Las fallas de seguridad operacional en la pista continúan siendo la principal causa mundial de accidentes de alto riesgo, seguidas de los CFIT y LOC-I. Estos accidentes dan cuenta de gran parte del número total de víctimas fatales. El programa mundial de seguridad en la pista de la OACI y las actividades regionales en la materia están ayudando a los Estados a aplicar las disposiciones y mejores prácticas de seguridad operacional en la pista para acrecentar las condiciones de seguridad operacional y reducir el número de accidentes e incidentes en la pista. Se alienta a los Estados a sacar mejor provecho del programa solicitando, por ejemplo, la visita de un equipo de intervención rápida para ayudar a los aeropuertos a formar equipos de seguridad operacional en la pista.

3.7 Los RASG y las RSOO continúan trabajando con todas las partes interesadas para concretar las prioridades, objetivos e indicadores establecidos de acuerdo con los objetivos del GASP para elevar el índice de aplicación efectiva (EI) que mide el USOAP en los Estados y reducir el número e índice de accidentes de aeronaves. Los RASG tienen la importante tarea de ayudar a la creación y funcionamiento de un sistema de seguridad operacional basado en la actuación al ocuparse de analizar la información de seguridad operacional y los riesgos regionales y de examinar los planes de acción elaborados en las regiones.

3.8 *Coordinación PIRG-RASG:* Cada dos años se realiza una reunión de coordinación global (GCM) PIRG-RASG. El propósito central de la reunión es intercambiar opiniones sobre el establecimiento de prioridades y objetivos de los PIRG y RASG acordes con el GANP y el GASP. Un objetivo secundario es compartir las iniciativas de cada PIRG y RASG que han tenido éxito a fin de asegurar la mejor sinergia posible. La última reunión de coordinación se celebró en febrero de 2015 bajo la dirección del Presidente del Consejo de la OACI.

3.9 *RSOO*: La Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC) celebrada en 2015 concluyó que las RSOO merecen atención especial de la OACI, los Estados y todos quienes cooperan para la seguridad operacional por trabajar en pos del objetivo de mejorar los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, mejora que se manifiesta como aumento del EI que mide el USOAP en los Estados. La Conferencia también tomó nota de que las RSOO en las regiones en desarrollo deberían recibir apoyo adicional de la comunidad de la aviación. Las RSOO, como lo reconoció la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional en 2015, son un mecanismo eficaz para apoyar a los Estados a resolver las deficiencias y reforzar las condiciones de seguridad operacional de la aviación de forma coordinada, cooperativa y colaborativa. El objetivo de las RSOO es establecer un mecanismo regional a través del cual se compartan los recursos de seguridad operacional de la aviación y se armonicen las políticas y procedimientos regionales en la materia para formar una capacidad regional de vigilancia de la seguridad operacional sostenible.

3.10 Aplicar los SARPS de la OACI puede plantear dificultades para los Estados miembros que no tienen el compromiso político ni los recursos para cumplir sus responsabilidades respecto a la seguridad operacional de la aviación. Al mancomunar recursos, las RSOO pueden valerse de personal con las calificaciones y experiencia necesarias, particularmente para los servicios de asesoramiento especializado y consultoría en vigilancia de la seguridad operacional, ejecución de funciones de vigilancia de la seguridad operacional en nombre de los Estados miembros y asistencia técnica.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Los mecanismos regionales de implantación tales como los PIRG, RASG y RSOO son un medio eficaz para ayudar a los Estados a garantizar la seguridad operacional y eficiencia de las operaciones aéreas mediante la participación, coordinación y cooperación de todos los miembros de la comunidad de la aviación. Sin embargo, sus actividades y resultados dependen de la participación y los aportes de los Estados, que no han sido suficientes para permitirles desarrollar a pleno su capacidad de contribuir a una implantación regional eficaz. Además, la función que desempeñan las RSOO de ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones con la OACI podría verse reforzada si se reconocieran sus resultados y beneficios.

4.2 Las ASBU descritas en el GANP y los elementos habilitantes del rendimiento en seguridad operacional descritos en el GASP tienen una función de orientación y ofrecen opciones para hacer las mejoras necesarias en la provisión de servicios de navegación aérea en todo el mundo. Aunque los módulos ASBU son la base para un sistema interoperable mundialmente, no han sido concebidos para que se implementen en todas partes ni al mismo tiempo. Por consiguiente, a partir de la experiencia acumulada mundialmente se deberían formular y compartir metodologías y medios de priorizar qué mejoras operacionales introducir a través de los módulos ASBU y de definir los objetivos, los indicadores y las métricas correspondientes para controlar los resultados después de la implantación y así ayudar a los PIRG y a los Estados a determinar qué elementos de qué módulos implantar, en qué circunstancias y dentro de cuáles plazos.

4.3 El GASP establece un marco que favorece la armonización de las actividades de seguridad operacional de la aviación por medio de una serie de pasos que los Estados deben completar para establecer un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. También incluye objetivos que los Estados deben alcanzar implantando sistemas eficaces de vigilancia de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional (SSP) y desarrollando sistemas avanzados de vigilancia de la seguridad operacional que incluyen la gestión predictiva del riesgo. Los objetivos del GASP alientan la colaboración con partes interesadas clave en la aviación para impulsar iniciativas de seguridad operacional, tanto regionales como subregionales. La nueva hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, junto con las actividades mundiales y regionales de apoyo a la implantación, servirán de apoyo a los Estados en la ejecución del GASP.