



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

EVALUACIÓN DE LA ENMIENDA DEL GASP

[Nota presentada por Perú apoyada por los Países de la Región Sudamérica (SAM) y los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²]

RESUMEN

Se plantea establecer un nuevo plazo de planificación del GASP estableciendo objetivos claros y realizables al 2022, con un ciclo de revisión del GASP de 6 años, eliminando la rigidez actual y teniendo en consideración el grado de madurez de los SSP en particular de cada Estado.

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

- revisar la pertinencia de mantener un hito referencial de aplicación eficaz de los SARPS del 60% de EI;
- extender el plazo de enmienda del GASP por lo menos a 6 años, considerando que la consecución de los objetivos estratégicos requiere de tiempo para que los Estados puedan cumplirlos. En el período intermedio de tres años, la OACI podría solicitar comentarios para poder realizar una enmienda apropiada cada 6 años; y
- promover esta nueva visión en los foros correspondientes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico de Seguridad operacional — Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (2014-2016 y 2017-2019)</i> (Doc 10004) Comunicación a los Estados AN 8/3.1-16/16 de la OACI sobre la adopción de la Enmienda 1 del Anexo 19 ESC/25-NE/08 Rev. Vigésima quinta reunión del Comité directivo ejecutivo del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/25 http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx

¹ La versión en español fue proporcionada por Perú.

² Presentada por 22 Estados contratantes: 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).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se han efectuado cambios importantes al Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) como instrumento guía para la definición de políticas de alto nivel que, al igual que el Plan mundial de navegación aérea (GANP), establecen las directrices y complementan la mejora continua del sector del transporte aéreo a nivel mundial.

1.2 En el GASP se proponen las metas y prioridades que deben de considerar los Estados y planificadores regionales de la seguridad operacional de la aviación. También establece un marco común de planificación a los Estados para la mejora de la seguridad operacional utilizando cuatro elementos de rendimiento en materia de seguridad operacional: Normalización, colaboración, recursos e intercambio de información de seguridad operacional. Asimismo, se proponen estrategias y textos de orientación con mejores prácticas para asistir a los Estados y regiones a encontrar soluciones concretas para el logro de los objetivos y prioridades mundiales.

1.3 Uno de los aspectos más importantes de los objetivos del GASP es que todos los Estados implanten, en los próximos años, sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional y apliquen plenamente el marco del programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI.

1.4 Si bien en el GASP se establecen objetivos y prioridades mundiales, es necesario incorporar una visión de largo plazo, clara y realizable, tanto para los Estados como para la industria, que conquiste e inspire a los diferentes actores para trabajar y realizar las mejoras en las organizaciones para el logro de esta visión. Esa visión, carismática e inspiradora deberá generar un proceso de liderazgo que ayude a movilizar voluntades políticas y recursos para alcanzar los objetivos propuestos.

1.5 En la Enmienda 1 al Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional, en el Adjunto E a la Comunicación AN 8/3.1-16/16, se propone a los Estados que la fecha de aplicación de esta enmienda sea el 7 de noviembre de 2019.

2. ANÁLISIS

2.1 Las siguientes oportunidades de mejora podrían ser consideradas en el desarrollo del nuevo GASP:

- a) La región concuerda plenamente en que aquellos Estados que se encuentren por debajo del 60% de aplicación eficaz de los SARPS deben concentrar sus esfuerzos en lograr un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional, antes de iniciar la implementación del SSP.

— Sin embargo, los Estados que se encuentren por encima del 60% no necesariamente se encuentran en condiciones de ser auditados con las 91 PQ a partir del año 2018, considerando el avance marginal en la implantación del SSP y SMS en la región.

— Por tanto, en el momento que se realicen las auditorías, los resultados que se obtengan no deben afectar al porcentaje de aplicación eficaz del resto de las PQ y, por ende, registrarse de manera independiente, hasta que al menos todos los Estados estén sometidos a las mismas condiciones de auditorías.

- b) Actualmente el GANP y GASP tienen una estructura similar, lo cual no necesariamente se ajusta a las características especiales de la información que contienen y, por tanto, es conveniente que se adecue la estructura del GASP para no limitar su contenido y con ello condicionar su eficacia; y
- c) Desarrollar una visión futurista eficiente y eficaz teniendo en cuenta el desarrollo evolutivo de la aviación y las actividades de la seguridad operacional.

2.2 Construir la visión

2.2.1 Como primer paso se debería definir la visión del entorno futuro que se quiere construir con el Plan, a partir de esa visión hacer un análisis de la situación actual y posteriormente definir las estrategias para alcanzar esa visión futura. En otras palabras, hace falta concebir, con la mayor claridad posible, qué es lo que se quiere conseguir o cuál es nuestro destino con el GASP. Una vez que esto se haya definido, se debería trazar la ruta del GASP hacia el inicio, definiendo los hitos correspondientes.

2.2.2 La visión debería considerar el entorno en el que se desenvolvería el transporte aéreo en el año 2022, quizás en un ambiente tecnológico muy avanzado, en donde existiría un flujo autónomo, continuo y automático de información basada en la nube, que permita el intercambio inmediato y seguro de datos entre entidades en vuelo y en tierra. Un entorno en donde los sensores transmiten y reciben datos y pueden determinar selectivamente información útil para la mejora de la seguridad operacional. Este concepto ya ha sido recogido por el GANP, pero en el GASP no ha sido considerado tan claramente.

2.2.3 Asimismo, esta visión deberá tener en cuenta que quizás los sistemas de gestión de seguridad operacional sean sistemas de información inteligentes, que procesen los datos y calculen los riesgos de manera automática, basados en datos compartidos por múltiples entidades y capacidades de generar alertas en tiempo real sobre peligros e incluso intervenir en los sistemas cuando sea necesario.

2.2.4 Este proceso no puede materializarse si los Estados no acompañan el proceso evolutivo. Solamente un SSP maduro podrá garantizar las condiciones adecuadas para que este intercambio de información sea continuo y seguro, viabilizando así su capacidad de procesamiento oportuno de datos. Los SSP deben ir madurando en la medida en que avanza el GASP y estar completamente maduros en el momento en que la gestión de riesgos basada en el flujo de información compartida en la nube comience a funcionar.

2.3 Ciclo de revisión del GASP

2.3.1 De acuerdo con la experiencia de la región, se requiere como mínimo un período de seis años para poder iniciar y avanzar en un nuevo concepto. Por ejemplo el Programa SSP todavía no ha podido ser implementado a pesar que las normas correspondientes fueron aplicables el 23 de noviembre de 2006, para los Anexos 6, 11 y 14, y el 18 de noviembre de 2010, para los Anexos 1, 8 y 13. Enmendar un nuevo concepto, programa o nuevas disposiciones en un período tan corto de tres (3) años sólo causa confusión a los Estados, detiene el avance y rompe el ciclo de implantación iniciado.

2.3.2 Teniendo en cuenta los tiempos de respuesta del sistema de aviación civil, para el ejercicio de revisión del GASP del trienio 2019-2022 se podría crear un grupo de trabajo para visualizar adecuadamente el concepto sobre el futuro de los sistemas de gestión de la seguridad operacional, y permitir, a partir de ello, el desarrollo de una hoja de ruta de adelante hacia atrás, definiendo los hitos que deben ir alcanzándose en cada etapa. La OACI podría convocar a profesionales de la industria, analistas de datos, científicos y otros expertos con la capacidad de precisar las características de este futuro.

2.3.3 El nuevo GASP, no debería para ello estar limitado por la estructura y contenido del GANP y, en su lugar, deberían definirse ciertos puntos de coincidencia para asegurarse de que ambos planes avancen coordinadamente, sin condicionar o limitar las necesidades específicas y potencialidades del otro.

2.3.4 El proceso debe acompañarse de una campaña agresiva de comunicación global para socializar los fines que persigue el GASP, y la importancia del rol de los Estados y las Regiones para garantizar su cumplimiento.

2.3.5 El GASP, al constituirse en un documento de definición de políticas de alto nivel que guía y complementa el progreso del transporte aéreo, debe contener plazos y metas de cumplimiento realistas y estar armonizado con lo establecido por el GANP, el Anexo 19 y las disposiciones que resulten aplicables.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 El GASP debe ser un documento que genere un proceso de liderazgo mundial, que inspire y ofrezca una visión carismática e irresistible para ser considerado como la referencia global realista sobre los hitos y prioridades específicos que deben tomar en cuenta los Estados y los planificadores regionales de la seguridad operacional de la aviación y armonizarlo con el Anexo 19.

— FIN —