



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas
Cuestión 30.1 Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) e implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

DIFICULTADES EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN Y DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN APOYO DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Bangladesh)

RESUMEN

En la resolución A40-1 de la Asamblea se insta a los Estados miembros a implementar un plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP) en consonancia con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004), mediante el uso de las herramientas y textos de orientación de que dispone la OACI. Es imperativo que los Estados asuman la responsabilidad de identificar los riesgos operacionales y otras cuestiones emergentes a la hora de decidir sobre el alcance del NASP específico del Estado. En la presente nota se hace hincapié en las dificultades con que tropiezan algunos Estados en la ejecución de un NASP.

Asimismo, en la nota se presentan las dificultades experimentadas por algunos Estados con la ejecución del Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Dado que muchos Estados se encuentran en distintos grados de ejecución de un SSP plenamente funcional, la identificación de los riesgos de seguridad operacional y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad operacional plantea un grave problema.

Para ayudar a los Estados en el proceso de ejecución de un NASP y de un SSP simultáneamente, creemos que se necesitan más orientaciones técnicas y un mayor apoyo para la ejecución.

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

- tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- alentar a los Estados a que sigan utilizando las herramientas y los textos de orientación existentes de la OACI para ejecutar sus NASP;
- pedir a la OACI que continúe apoyando a los Estados en la ejecución de sus SSP, con nuevos textos de orientación, herramientas y una plantilla de referencia del NASP para el SSP; y
- alentar a la OACI a que continúe ampliando sus iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) para apoyar a los Estados en la elaboración y ejecución de los NASP en consonancia con el GASP y el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Seguridad operacional</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> <i>Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación (Doc 10131)</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad operacional es la máxima prioridad de la aviación. En el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004) se establece la estrategia de seguridad operacional de la OACI en apoyo de la priorización y el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación. En la resolución A40-1 de la Asamblea se insta a los Estados miembros a implementar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASP) que sean coherentes con el GASP. Bangladesh se ha comprometido a mejorar su seguridad operacional de la aviación y a dotar de recursos a las actividades de apoyo.

1.2 El NASP muestra el compromiso de los Estados de mejorar continuamente las capacidades de gestión de la seguridad operacional de la aviación para reducir los riesgos de las operaciones aéreas. El NASP debería elaborarse en consonancia con los objetivos, metas e iniciativas del GASP y del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) de la Región Asia/Pacífico. El RASP de la Región Asia/Pacífico insta a los Estados a establecer sus NASP para 2022.

1.3 El NASP complementa el SSP y el Plan Nacional de Navegación Aérea (NANP) para apoyar el logro de un nivel de desempeño aceptable en materia de seguridad operacional. Mediante el NASP y el Programa estatal de seguridad operacional (SSP), las partes interesadas de la aviación afirman su compromiso con la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación, destinando suficientes recursos para las actividades y mejorando la colaboración a nivel estatal, regional y mundial.

1.4 El objetivo fundamental del SSP es garantizar que un Estado tenga implantados los requisitos reglamentarios mínimos necesarios y garantizar la armonización entre las autoridades normativas de un Estado en cuanto a sus funciones en la gestión de los riesgos de la seguridad operacional en consonancia con las disposiciones establecidas en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* y la orientación del *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859). Esto permitirá abordar las principales dificultades en el establecimiento de un SSP sostenible y efectivo.

2. ANÁLISIS

2.1 El SSP, un conjunto integrado de reglamentos y actividades destinados a mejorar la seguridad operacional, consiste en la identificación y mitigación proactiva de los riesgos de seguridad operacional y la observación del desempeño en materia de seguridad operacional. La implantación eficaz de un SSP se lleva a cabo mediante un proceso gradual, ya que se requiere tiempo para su plena maduración, e implica una estrecha colaboración con las partes interesadas a fin de alcanzar metas de seguridad operacional que correspondan a un nivel aceptable de desempeño en materia de seguridad operacional. Los Estados se comprometieron a aplicar un SSP eficaz para 2025 en la Declaración de Beijing (Conferencia Ministerial de APAC) de 2018.

2.2 La retroalimentación recibida a raíz del reciente webinar de la OACI para la Región Asia/Pacífico (APAC), celebrado en 2021, indica que los Estados de la Región APAC deben comenzar la ejecución de un SSP sólido y maduro a nivel estatal y de un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en sus respectivas industrias para finales de 2022. Esta tarea titánica solo se ha comenzado en algunos Estados de la Región y su realización se ha convertido evidentemente en un reto enorme. Por esa razón, los Estados, a fin de lograr este objetivo, necesitan el apoyo y la orientación continuos de la OACI y de otras partes interesadas, incluidos los Estados con más experiencia y su industria.

2.3 El NASP es el documento principal de planificación, que contiene la dirección estratégica de un Estado para la gestión de la seguridad operacional de la aviación durante un período de tiempo definido, normalmente de tres años, con el propósito de reducir continuamente el número de víctimas mortales, y el riesgo de que haya víctimas mortales, a través de la aplicación de una estrategia nacional de seguridad operacional de la aviación.

2.4 Varios Estados han elaborado sus NASP y los han compartido con la comunidad en línea de NASP de la OACI, que incluye a Bangladesh. Esto ha ayudado a las entidades regionales y a otras partes interesadas que participan en la elaboración y ejecución de un NASP a tener acceso a recursos, intercambiar información y obtener retroalimentación de las personas expertas de la comunidad de la aviación.

2.5 Nosotros, los Estados miembros, reconocemos debidamente el excelente apoyo prestado por la OACI para el desarrollo de los NASP de los Estados. Algunos Estados tienen previsto solicitar asesoramiento a la Secretaría de la OACI para finalizar su proyecto de NASP. La retroalimentación recibida a través de los seminarios prácticos de NASP indica que algunos Estados agradecen la plantilla de referencia de NASP que se encuentra en el *Manual de elaboración de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación* (Doc 10131), ya que proporciona una orientación clara para que los Estados elaboren sus propios planes.

2.6 Los seminarios prácticos de NASP realizados por la OACI revelaron que los Estados tienen dificultades para identificar los problemas organizativos a nivel nacional, los riesgos relacionados con la seguridad operacional y las cuestiones emergentes debido a la falta de datos de seguridad operacional y de capacidades de análisis. Este es el caso, en particular, de los Estados que no han implantado plenamente el SSP, ya que pueden carecer de los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional y de aseguramiento de la seguridad operacional para proporcionar la información que requieren sus NASP y observar la eficacia de las actividades conexas en apoyo de los objetivos y metas nacionales de seguridad operacional.

2.7 Para algunos Estados, el desarrollo de un NASP resulta sencillo cuando el Estado cuenta con un SSP en pleno funcionamiento. Eso se debe a que disponen de datos de seguridad operacional y de capacidades de análisis. No obstante, en la mayoría de los Estados de la Región APAC, ese es el principal inconveniente. A este respecto, el Estado tiene un papel importante que desempeñar en la identificación de los peligros y sus consecuencias, la evaluación del riesgo de esas consecuencias y la mitigación de los riesgos hasta un nivel aceptable.

2.8 Las decisiones basadas en datos dependen de un rápido y preciso intercambio de información entre todos los Estados para garantizar un proceso de decisiones informadas, lo que a su vez señala la necesidad de contar con un punto de contacto designado, un sistema de notificación centralizado y una estrategia de comunicación eficiente. En este contexto, la OACI apoya a sus Estados miembros a través de varias iniciativas y herramientas de la Organización, como el Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias de Seguridad Operacional (iSTARS), el Informe Anual de Seguridad Operacional de la OACI, y otros. Sin embargo, estas iniciativas deberían mejorarse aún más para apoyar mejor el enfoque basado en datos para el desarrollo de los NASP y para permitir que los Estados que carecen de datos puedan identificar problemas y aplicar iniciativas para mejorar la seguridad operacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI ha desarrollado herramientas y orientaciones técnicas, plantillas y ha proporcionado instrucción o talleres prácticos para apoyar a los Estados en la elaboración y la ejecución de sus NASP, que son el documento estratégico que contiene las directrices y hojas de ruta para mejorar el desempeño de la seguridad operacional de la aviación a nivel nacional.

3.2 Creemos que para mitigar las dificultades que supone la elaboración y la ejecución de un NASP, es importante trabajar en estrecha coordinación con todas las partes interesadas correspondientes a nivel nacional, incluidos los explotadores de aeronaves y de aeropuertos en cada etapa de planificación, estableciendo un entendimiento mutuo acerca de los resultados que cada Estado desea alcanzar. Un mayor grado de cooperación y una comunicación efectiva y oportuna entre todas las partes interesadas correspondientes a todos los niveles podría mejorar el proceso de adopción de decisiones y contribuir a mejorar la seguridad operacional de la aviación a nivel estatal.

3.3 Se requiere la armonización de los objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional comunes a los Estados para la gestión de la seguridad operacional a nivel regional. Asimismo, se requiere la armonización de criterios y requisitos relacionados con la aceptación del SMS a nivel nacional.

3.4 Los Estados necesitan el apoyo y la orientación continuos de la OACI para establecer un SSP eficaz para 2025. A este respecto, se espera que más herramientas y orientaciones técnicas, así como una plantilla de referencia normalizada del NASP, se pongan a la disposición para ayudar a los Estados en la elaboración y ejecución de sus SSP.

— FIN —