



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización
30.1 Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), y aplicación de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación

REFORZAR LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL A MEDIDA QUE EL SECTOR DE LA AVIACIÓN INTENSIFICA SUS OPERACIONES EN EL MARCO DE LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Bangladesh, Canadá, China, Malasia, Papúa Nueva Guinea, Tailandia, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN

La pandemia de COVID-19 provocó una disrupción en la aviación y trajo aparejadas nuevas dificultades y nuevos riesgos para la seguridad operacional. A medida que vayan aumentando las operaciones de la aviación, es crucial que la OACI y los Estados prioricen el refuerzo de los aspectos fundamentales de la seguridad operacional, como la supervisión y la capacidad de gestión de la seguridad operacional, y presten mayor atención a atender a las prioridades regionales y mundiales en la materia. Estas prioridades regionales y mundiales incluyen la puesta en práctica de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional desarrolladas por los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y el cumplimiento de los objetivos de sus respectivos planes regionales de seguridad operacional de la aviación (RASP).

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

- a) alentar a los Estados a que centren sus recursos y acciones en reforzar la supervisión de la seguridad operacional para que los viajes aéreos se recuperen en condiciones seguras;
- b) alentar a los Estados a que pongan en marcha oportunamente sus programas estatales de seguridad operacional y a que intensifiquen la aplicación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en el sector de la aviación;
- c) instar a los Estados y a la industria a que den curso a las iniciativas de mejora de la seguridad operacional y cumplan con los objetivos de sus respectivos planes regionales de seguridad operacional de la aviación; y
- d) instar a la OACI y a los Estados a que impulsen y pongan en marcha iniciativas regionales de desarrollo de capacidades incluso en el marco de los RASG y sus órganos subsidiarios y, cuando corresponda, de los proyectos del COSCAP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionado con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004)</i> <i>Informe de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, 12 al 22 de octubre de 2021) (Doc 10160)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La COVID-19 diezmó los viajes aéreos internacionales. Las autoridades de la aviación civil y la industria tuvieron que afrontar la disrupción causada por la pandemia consultando constantemente con las autoridades de salud pública y otros sectores. La COVID-19 también trajo aparejados dificultades y riesgos significativos para la seguridad operacional de la aviación debido a los cambios que provocó la pandemia tanto en las operaciones como en los aspectos comerciales.

1.2 Es fundamental que el sector de la aviación siga prestando atención a la seguridad operacional a medida que el volumen de viajes aéreos internacionales se vaya recuperando tras la pandemia para que el aumento de las operaciones aéreas sea fluido y en condiciones de seguridad. Este documento propone que la comunidad de la aviación trabaje conjuntamente para reforzar los aspectos fundamentales de la seguridad operacional, tales como su supervisión y gestión. Esto implica que se centren en atender las prioridades regionales y mundiales de seguridad operacional.

2. ANÁLISIS

2.1 El transporte aéreo internacional está ahora en vías de recuperación. Sin embargo, el camino será difícil para un sector como el de la aviación, que fue muy golpeado y en el que el personal calificado y los recursos en muchos casos se han perdido de manera temporal o permanente.

2.2 A medida que vayan aumentando las operaciones de la aviación, es crucial que la seguridad operacional siga siendo prioridad absoluta. El sector de la aviación debe mantener y, cuando corresponda, reforzar los aspectos fundamentales de la seguridad operacional para aprovechar la importante inversión realizada en las últimas décadas en mejorar la supervisión y la capacidad de gestión de la seguridad operacional.

2.3 Reforzar la supervisión de la seguridad operacional

2.3.1 La Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de la OACI puso énfasis en varios riesgos de seguridad operacional relacionados con la COVID-19 que requieren atención. Entre ellos, la pérdida de conocimientos y preparación operacional de las tripulaciones de vuelo y el personal de control del tránsito aéreo, la prolongación de la aplicación de medidas de alivio, la reducción de la aeronavegabilidad de las aeronaves que permanecieron sin volar durante mucho tiempo y el debilitamiento de la supervisión y la vigilancia de la seguridad operacional. Además, las restricciones fronterizas y de circulación provocaron la reducción o disrupción de las actividades de supervisión de la seguridad operacional, incluso cuando algunas de ellas se realizaron por medios digitales. En la mayoría de las administraciones de aviación civil (CAA), la pandemia también hizo que se redujeran los recursos destinados a la regulación, que en cambio tuvieron que desviarse a la gestión del impacto de la pandemia.

2.3.2 Por todo lo descrito, es importante que los Estados hagan un balance de sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional y aumenten o restablezcan sus actividades de supervisión paralelamente a la recuperación de la aviación, centrándose en aquellos aspectos que generen mayor preocupación. Esto supondría poner al día sus planes de mejora del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA-USOAP). A este respecto, sería oportuno que la OACI reanudara plenamente la realización periódica de actividades presenciales en el marco del CMA-USOAP para ayudar a los Estados a identificar los aspectos que necesitan mejorar para reforzar sus capacidades de supervisión de la seguridad operacional.

2.4 Reforzar la supervisión de la seguridad operacional

2.4.1 En el ámbito de la gestión de la seguridad operacional, la pandemia acentuó la necesidad de una implementación efectiva de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en el sector de la aviación. Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia de la detección y la mitigación de peligros y riesgos de seguridad operacional para que la industria gestione el incremento de sus operaciones en forma segura y ordenada.

2.4.2 Los Estados y la industria deben colaborar estrechamente para identificar y evaluar problemas de seguridad operacional nuevos o emergentes para hacer frente a la recuperación de la aviación, que probablemente será desigual dentro de cada región y entre regiones. Para impulsar a la comunidad de la aviación a reforzar la gestión de la seguridad operacional, es esencial centrarse en el SMS, respaldado por un liderazgo eficaz en materia de seguridad operacional y una cultura de seguridad operacional positiva.

2.4.3 En consonancia con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI, se alienta a los Estados a que apliquen pronto sus programas estatales de seguridad operacional (SSP) para seguir reforzando su capacidad de abordar sistemáticamente los riesgos de seguridad operacional y mejorar continuamente sus resultados en ese ámbito. En la actualidad, según el Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias de Seguridad Operacional (iSTARS), la implementación media mundial de las bases de un SSP es del 74,8 %, mientras que sólo 6 Estados aplican plenamente un SSP de acuerdo con las preguntas del protocolo. En junio de 2022, alrededor del 25% de los Estados (49 Estados) habían compartido sus NASPS publicados en el sitio web público del GASP.

2.5 Reforzar la cooperación regional

2.5.1 En el plano regional, se necesitaría mucho apoyo de los Estados y de la industria para alcanzar los objetivos y metas establecidos en sus respectivos planes regionales de seguridad operacional de la aviación (RASP). La aplicación oportuna de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional en los RASP contribuirá a abordar los peligros, las dificultades de organización y los riesgos identificados por los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y situará a las respectivas regiones en una posición firme en materia de seguridad operacional.

2.5.2 Los RASG y sus órganos subsidiarios, en coordinación con otros subgrupos regionales, desempeñan un papel crucial en cuanto a orientar a las regiones en la aplicación de sus respectivos RASP, así como del GASP. Para contribuir a que los Estados pongan en marcha sus planes, se deben reforzar y movilizar los mecanismos de creación de capacidades, incluidos los proyectos del Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (COSCAP), al tiempo que los Estados con las capacidades necesarias pueden ayudar a otros en la creación de capacidades, la instrucción y la asistencia técnica.