



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**30.2: Novedades relativas al Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)****PODER DE COLABORACIÓN ENTRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
Y LA NAVEGACIÓN AÉREA**

[Nota presentada por Uruguay, copatrocinado por Guyana y los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²]

RESUMEN

La presente nota de estudio presenta la preocupación de la Región SAM sobre la necesidad de acción coordinada entre los Grupos Regionales de Seguridad Operacional y Navegación Aérea para enfocar temas transversales de interés para el GANP y el GASP y propone líneas de acción para integrar los grupos de trabajo de ambas áreas.

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

- instar a los Grupos de Trabajo del GANP y el GASP a la preparación de indicadores comunes para ambos Planes Globales de la OACI;
- instar a los Grupos Regionales a trabajar en forma conjunta los temas transversales a GANP y GASP; y
- instar a los Grupos Regionales a organizar Talleres de socialización de interacción entre los tres Planes Globales de la OACI.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Positiva para los Estados: Al establecerse un trabajo conjunto entre las áreas de Seguridad Operacional y Navegación Aérea, se pueden evitar doble esfuerzo. Positivas para la OACI: Sí se acuerdan Agendas comunes entre los Grupos Regionales, para temas transversales, se evitan la multiplicación de Talleres y Seminarios sobre un mismo tema. Positivas para la OACI y los Estados: Al establecerse indicadores comunes para los temas transversales de Seguridad Operacional y Navegación Aérea, los procesos de automatización para medir los indicadores serán tareas compartidas entre los diferentes grupos de trabajos. |
| <i>Referencias:</i> | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> Resolución A40-1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea Resolución A40-5: Mecanismos regionales de apoyo a la implementación Resolución A40-6: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables |

¹ La versión en español fue proporcionada por Uruguay.

² Argentina, Aruba (Reino de los Países Bajos), 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.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen seguridad operacional, capacidad y eficiencia. El mejor camino con certeza para acrecentar y afianzar aún más la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados.

1.2 Tanto la tercera edición del GASP y la sexta edición del GANP son la opción que sirven de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente, tratando de mantener vigente una estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados evidenciando que la colaboración lo hace todo aún más rápido, más confiable y más rentable.

2. ANALISIS

2.1 Los Planes Globales, GASP y GANP, sirven de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales por lo que los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras brindan el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos. Pese a eso consideramos que podríamos mejorar el relacionamiento entre ambos planes, optimizando la comunicación y la coordinación entre ellos.

2.2 El propósito general del GASP es orientar el desarrollo armonizado de la planificación regional y estatal de la seguridad operacional, con el apoyo de actividades regionales coordinadas por los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG). El GASP tiene por objeto asistir a los Estados y a las regiones en sus respectivas políticas, planificación y aplicación de la seguridad operacional.

2.3 Los Estados miembros deben idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de provisión de los servicios de navegación aérea, objetivo que puede lograrse compartiendo los recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados. Un ejemplo de esta coordinación, es el procedimiento PBN VFR, implementado por un Estado de la región SAM, para reducir un 100% las aproximaciones desestabilizadas, así como los **Hard Landings** obteniendo beneficios colaterales como mejoras en las cancelaciones por condiciones meteorológicas adversas, disminución en el consumo de combustible y de Emisiones de CO₂, entre otros beneficios.

2.4 Los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación en general y en la navegación aérea en particular, cobra capital importancia con un enfoque dinámico donde se debe establecer una estrategia para fijar y compartir las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional en la navegación aérea.

2.5 Se debería fomentar, a nivel regional y a nivel de los Estados, un trabajo ~~Trabajando en~~ conjunto, utilizando los insumos comunes, las áreas claves de rendimiento, indicadores, metas y objetivos para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del GASP, el GANP y el proceso de planificación regional de la OACI.

3. MEDIDAS PROPUESTAS

3.1 Considerando la necesidad de asistir a los Estados en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales en la navegación aérea detectados; y reconociendo que muchos Estados y regiones están desarrollando nuevos planes de navegación aérea para su propia modernización de la navegación aérea, se entiende que se debe trabajar en un solo proyecto que tenga la visión en conjunto de la navegación aérea a la que la cruza de manera transversal la seguridad operacional.

3.2 La OACI ha implantado grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes; utilizando los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten debiendo considerar la navegación aérea internacional como primordial.

3.3 También se ha desarrollado la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes en la que se debería subrayar a la navegación aérea.

3.4 Una medida propuesta sería adoptar y compartir indicadores de rendimiento entre ambos planes respecto al porcentaje de cumplimiento de las medidas correctivas que permitan subsanar las preocupaciones de seguridad operacional y las deficiencias de navegación aérea identificadas en la navegación aérea. Entre todos los socios en materia de seguridad operacional de la aviación, en el marco del programa integral de asistencia para ayudar a los Estados miembros, sería un gran aporte poder evaluar los porcentajes de rectificación de las deficiencias de la navegación aérea identificadas a efectos de tener un indicador compartido y objetivos cuantificables.

3.5 Dado que se insta a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los proveedores nacionales de navegación aérea en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS), y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional es que consideramos necesario desarrollar una encuesta respecto a la relación entre el GASP y el GANP, en relación a la coherencia, la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.

3.6 La encuesta ha sido circulada a todos los Estados participantes a la Reunión de Implementación del Plan de Navegación Aérea SAMIG/27. Esta primera circulación ha demostrado que muy pocos Estados han promovido el trabajo conjunto entre el área de seguridad operacional y navegación aérea. Sin embargo, para tener resultados más representativo de ambas áreas, deberíamos circularlas en otras reuniones relacionadas con la seguridad operacional a efectos de poder evaluar los resultados desde ambos puntos de vistas.

3.7 La OACI ha mencionado, en los tres Planes Globales, la interacción de los mismos. En el GANP, se puede observar que dos KPA, la de Safety y Security, están directamente enlazadas con el GASP y GASeP. Sin embargo, regionalmente, la interacción GANP-GASP es aún incipiente, principalmente empujado por las Reuniones back to back del GREPECAS – RASG-PA.

3.8 El mensaje de la OACI radica en que el GASP complementa al GANP al facilitar a los Estados y proveedores de servicios las herramientas necesarias para aplicar un enfoque de gestión de la seguridad operacional no sólo por medio de SSP y SMS. Sin embargo, este punto se debería traducir en un esfuerzo conjunto de los grupos regionales y de los grupos de trabajo, en los Estados, lo cual se podría traducir en indicadores comunes que permitan una evaluación objetiva de la implantación de la seguridad operacional en los procesos de navegación aérea.

3.9 Con estas interacciones y el trabajo conjunto, de ambas áreas, se lograría mejorar la seguridad operacional y la seguridad del sistema de navegación aérea, y cumplir con las aspiraciones de desempeño que se enuncian en los Planes Globales.

4. MECANISMOS REGIONALES DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN

4.1 La OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados miembros y los demás interesados y que el mejor medio para acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial en un enfoque regional de cooperación, colaboración y coordinación en asociación con todas las partes interesadas.

4.2 Es de resaltar el trabajo conjunto y armonizados de los PIRG y los RASG para apoyar aún más la implementación y actualización del GANP y del GASP.

4.4 Como parte de una supervisión efectiva de la seguridad operacional, las iniciativas de intercambio de información sobre seguridad operacional en la navegación aérea pueden constituir un mecanismo, basado en acuerdos, para intercambiar y utilizar de manera constructiva información de carácter confidencial para reforzar ambas áreas que son indivisibles.

5. CONCLUSIONES

5.1 Es sabido que, si bien se han realizado avances significativos hacia el establecimiento de un marco de gestión centrado en resultados entre los nuevos procesos establecidos entre el GANP y el GASP, se le solicita a la Asamblea trabajar para mantener y afianzar un vínculo más fuerte aún entre ambos en busca de resultados concretos.

5.2 Los nuevos desarrollos del GANP se orientan a indicadores para la KPA de Safety. La Asamblea debiera de instar a los Grupos de Trabajo del GANP y el GASP a unificar sus indicadores de desempeños para promover el trabajo conjunto.

5.3 Considerando el mensaje de la OACI, de la interrelación entre los Planes Globales, la Asamblea debiera de instar a los Grupos Regionales e Interregionales a promover la realización de Talleres Regionales sobre la Interacción entre los Planes Globales de la OACI.