



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional

VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL — DESAFÍOS Y SOLUCIONES

(Nota presentada por Bahrein)

RESUMEN

En la presente nota se analizan los desafíos que plantea la implantación del sistema de vigilancia de la seguridad operacional por los Estados y la OACI, se examinan posibles soluciones y se recomiendan soluciones a la consideración de la Asamblea General.

REFERENCIAS

- 1) Cumbre regional sobre seguridad de la aviación, Amman, Jordania, 9-12 de febrero de 2004, y los textos de la cumbre publicados por el George Washington University Consortium, Ashburn-VA, Estados Unidos.
- 2) Conferencia sobre ampliación de las auditorías sobre seguridad operacional de la OACI, Singapur, 5-7 de abril de 2004 y los textos de la conferencia publicados por Singapore Aviation Academy, Singapur.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil segura es un factor clave para fomentar el transporte aéreo y el desarrollo social y económico. Para equilibrar las necesidades económicas con la seguridad operacional se requiere un importante esfuerzo en términos de coordinación de procedimientos y mejoramiento de tecnologías. El cumplimiento de las normas de la OACI sobre seguridad operacional es crítico para asegurar la seguridad de todos los ciudadanos, dondequiera que vivan o viajen. Como signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los Estados contratantes se han dedicado a implantar las normas y métodos recomendados (SARPS) formulados en los Anexos al Convenio. La OACI procedió a evaluaciones voluntarias sobre la vigilancia de la seguridad operacional desde 1996 hasta 1998 con respecto al Anexo 1 (Licencias al personal), al Anexo 6 (Operación de aeronaves) y al Anexo 8 (Aeronavegabilidad). Los resultados señalaron varias deficiencias en elementos críticos para la seguridad. Con el actual Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, iniciado en enero de 1999, se completaron auditorías iniciales sobre seguridad operacional en 181 de los 188 Estados contratantes y cinco territorios y se llevaron a cabo misiones de seguimiento de la auditoría de la seguridad operacional en la mayoría de los Estados hasta mediados de 2004. La evaluación

suministró una gran riqueza de datos y de información sobre cinco áreas de las auditorías de la vigilancia, que abarcan aspectos legislativos, normativos, organizacionales y relativos al cumplimiento de la seguridad de los Anexos 1, 6 y 8 con relación a los Estados auditados.

2. **AMPLIACIÓN DEL USOAP**

2.1 En la Resolución A33-8 de la Asamblea General de la OACI se resolvió que se ampliara el USOAP para incluir el Anexo 11: Servicios de tránsito aéreo y el Anexo 14: Aeródromos (posteriormente se incluyó el Anexo 13: Investigación de accidentes e incidentes de aviación). La OACI considera actualmente la ampliación del USOAP para incluir también otros Anexos. Quizás el enfoque Anexo por Anexo no sea apropiado por varias razones. Por lo tanto, la OACI ha recomendado un sistema amplio: un enfoque para evaluar el estado del sistema en su totalidad.

3. **DESAFÍOS PARA LOS ESTADOS Y LA OACI**

3.1 Para establecer y mantener un sistema normativo apropiado para la aviación civil con el fin de implantar los SARPS, es necesario que los Estados garanticen una firme base jurídica con una estructura de aplicación y suficientes recursos humanos y financieros. Los elementos críticos de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad que permitan lograr la implantación de los SARPS con respecto a los Anexos relativos a la seguridad son: derecho aeronáutico, reglamentaciones, estructura de la CAA, personal, orientación técnica, certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional.

3.2 Muchos Estados experimentan graves dificultades para cumplir con sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad, en particular en las áreas de los recursos humanos y financieros. También existe escasez de personal entrenado y de orientación técnica para implantar los SARPS. Cuando un Estado no puede dar cumplimiento a algunos SARPS, notifica una diferencia con relación a la OACI o indica una fecha límite con más largo plazo. De una u otra forma, ese escenario opera contra los intereses de la seguridad. Es necesario que la OACI y los Estados examinen los desafíos en profundidad y encuentren las soluciones posibles.

4. **SOLUCIONES POSIBLES**

4.1 Mejoras en la OACI. Las experiencias durante el USOAP para asistir a los Estados en la implantación de los SARPS relativos a los Anexos 1, 6 y 8 indican que la OACI necesita mejorar su organización para ayudar a los Estados a redactar su derecho aeronáutico, reglamentaciones, procedimientos de orientación técnica al personal, y cooperar con los Estados para establecer las estructuras que les permitan ejercer funciones de vigilancia de la seguridad y entrenar su personal, equipándolos así para la implantación de los SARPS en el área de todos los Anexos. La actual Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad en la Dirección de navegación aérea es comparativamente muy reducida para ocuparse de todos los Anexos. Por lo tanto, es necesario incrementar los recursos en la OACI, quizás debería existir una Dirección independiente para la vigilancia de la seguridad.

4.2 Asistencia financiera. A continuación se presentan algunas recomendaciones:

a) *Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS)*

A comienzos de 2002, el IFFAS recibió el mandato de asistir a los Estados para mejorar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional con respecto a la infraestructura de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea. Este fondo debería examinarse, mejorarse y su empleo debería simplificarse para apoyar la asistencia financiera que requieren los Estados.

Organismos financieros autónomos/semiautónomos

Considerando los beneficios económicos de los viajes aéreos seguros, que pueden demostrar resultados tangibles, esos organismos pueden financiar proyectos viables para la infraestructura de la vigilancia de la seguridad operacional.

c) Cooperación financiera regional

Pueden establecerse fondos de vigilancia de la seguridad operacional de carácter regional, donde los Estados miembros puedan aunar recursos que posteriormente podrían transferirse a los Estados que los necesiten.

d) Proyectos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

El PNUD ha estado asistiendo a los Estados en diversos proyectos. Puede agregarse al PNUD un pedido de organización de la vigilancia de la seguridad, que podría asistir tangiblemente a los Estados en cuanto a establecer sistemas estatales de vigilancia de la seguridad operacional.

4.3 Instrucción de personal. Durante la vigencia del USOAP para los Anexos 1, 6 y 8, la OACI organizó varios seminarios teóricos y prácticos con el fin de capacitar auditores de los Estados. La OACI debería organizar seminarios teóricos y prácticos semejantes para instruir a expertos de los Estados. La OACI debería recabar apoyo de organismos de enseñanza internacionales y regionales establecidos tales como la George Washington University, en Ashburn-VA, Estados Unidos; la Singapore Aviation Academy; el Luchtvaart College-BV de los Países Bajos; el Queen Noor Civil Aviation Technical College, de Jordania; la FAA Training Academy, en Oklahoma, Estados Unidos. Esas instituciones de enseñanza pueden elaborar los programas de instrucción requeridos bajo la guía de la OACI en beneficio de los Estados.

4.4 Enfoque regional. Ha habido ejemplos de éxitos en materia de cooperación regional para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional con respecto a los Anexos 1, 6 y 8; por ejemplo: la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), el COSCAP, etc. Deberían fomentarse cooperaciones regionales semejantes para que la vigilancia de la seguridad operacional tenga éxito con respecto a los demás Anexos.

4.5 Cooperación con otros organismos internacionales. La OACI y los Estados deberían trabajar en cooperación con organizaciones internacionales como la IATA, la GWU, etc.

a) La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) ya se ha embarcado con éxito en el Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la IATA (IOSA), que posee valiosa información. En todos esos programas asociados con la vigilancia de la seguridad operacional sería más rentable compartir la información y posiblemente compartir recursos también para la implantación de los SARPS.

b) El Consorcio de la George Washington University (GWU), en asociación con la George Mason University, ha estado organizando programas de cumbres internacionales/regionales sobre seguridad aeronáutica, lo cual ha incrementado la toma de conciencia acerca de los desafíos que se plantean en las áreas de la seguridad operacional y de la protección a la aviación. La GWU ha desarrollado valiosa competencia técnica y documentación de alto nivel en materia de seguridad y protección de la aviación.

5. **DECISIONES REQUERIDAS**

5.1 Se invita a la Asamblea General a considerar los desafíos para la implantación de la vigilancia de la seguridad operacional y las posibles soluciones expuestas y a dar la orientación apropiada para la implantación con éxito de una vigilancia de la seguridad operacional que abarque todos los Anexos.

— FIN —