



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 27: Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación

LA HOJA DE RUTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio es presentada a la Asamblea para informar que, con el apoyo de las oficinas regionales de la OACI de Lima y del Caribe, así como de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se está organizando en Colombia un seminario/taller para difundir y utilizar la Hoja de ruta de la seguridad operacional que fuera acogida por los Directores Generales de Aviación Civil en la última conferencia mundial (DGCA/6); de este seminario se espera obtener una reafirmación regional de su utilización e implantación como una guía unificada para enfrentar los retos que la seguridad operacional impone.

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

- a) considerar la Hoja de ruta de la seguridad operacional como un importante mecanismo para mejorar la seguridad operacional de cada región;
- b) instar a las oficinas regionales de la OACI a que asuman el rol de coordinador de esta iniciativa y promuevan la divulgación de la Hoja de Ruta de la seguridad operacional;
- c) invitar a los Estados a participar en los eventos que sean organizados, así como a la industria, a los aeropuertos, a los proveedores de servicios de navegación aérea, a las organizaciones interesadas en la seguridad operacional a trabajar en conjunto alrededor de estos procesos;
- d) instruir al Secretario General para que contribuya en la divulgación de estos seminarios o talleres y a facilitar la divulgación de la Hoja de ruta de la seguridad operacional;
- e) reconocer la importancia del próximo seminario/taller sobre la Hoja de ruta de la seguridad operacional de las regiones CAR/SAM, e invitar a los observadores de otras regiones a participar para contribuir en el desarrollo de futuros eventos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se refiere al Objetivo estratégico A (Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial).
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/6), marzo 20-22 de 2006 Informe de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (Doc 9866) Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional http://www.icao.int/fsix/safety.cfm

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas por Colombia.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años se han introducido un gran número de iniciativas en materia de seguridad operacional que han tenido origen en diferentes actores que de una u otra forma representan la comunidad de la aviación civil: algunas de ellas que han sido consideradas apropiadas, no han podido pasar del papel a la realidad, pero en su conjunto han llevado inevitablemente a la duplicación de esfuerzos y de soluciones.

1.2 La declaración de la Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/6), celebrada en Montreal, marzo de 2006, exhortó a los Estados a demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, y al sector aeronáutico, a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional a fin de garantizar beneficios óptimos para la seguridad operacional de la aviación mundial y reducir la duplicación de esfuerzos.

1.3 La OACI, con el apoyo de la industria, dirigió un grupo de trabajo para la elaboración de una Hoja de ruta para la seguridad operacional mundial. La necesidad de una hoja de ruta para la seguridad operacional se determinó durante una reunión de consulta oficiosa de la Comisión de Aeronavegación de la OACI con la industria que se llevó a cabo en mayo de 2005. La OACI instó a los asociados de la industria a que elaboraran una hoja de ruta común para la seguridad operacional por lo que se creó el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), que bajo la coordinación de la IATA y con la participación de Airbus, Boeing, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO), La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF) se dieron a la tarea de elaborar esta estrategia.

1.4 El objetivo fundamental de la Hoja de ruta es proporcionar un marco común de referencia para todas las partes interesadas, incluyendo, los encargados de la reglamentación de los Estados, los explotadores de líneas aéreas, los aeropuertos, los fabricantes de aeronaves, las asociaciones de pilotos, las organizaciones de seguridad operacional y proveedores de servicios de tránsito aéreo. Esta Hoja de ruta, cuyos objetivos figuran en el Apéndice de esta nota de estudio, tiene por objeto tratar las situaciones de seguridad operacional a corto, mediano y largo plazos y coordinar y guiar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional.

1.5 Las Regiones CAR/SAM encontraron en este lineamiento una oportunidad para apoyar la decisión de la reunión DGCA/6 y dar un paso en la difusión de la Hoja de ruta de la seguridad operacional preparando un seminario/taller que permita utilizar los criterios de la Hoja de ruta y evaluar sus aportes dentro de un plan integrado para mejorar los niveles de seguridad operacional de la región y una estrategia convergente para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, entendiendo el término convergente dentro del concepto unificado para todos los actores de la aviación.

1.6 Este seminario/taller es un paso en cumplimiento de la Recomendación 1/1 formulada por la mencionada Conferencia que indicó a la OACI, que en colaboración con todos los Estados y otros interesados, debería seguir desarrollando un enfoque integrado para las iniciativas de seguridad operacional, basado en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que proporciona un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Existe un riesgo de que las lecciones que se han aprendido y las soluciones encontradas en diferentes Estados de la Región por medio de las múltiples iniciativas, las cuales entrañan conocimiento, procedimientos y técnicas, no puedan compartirse de modo que brinden beneficios para todos, por lo que se requiere una unificación de las acciones y una coordinación única.

2.2 La Hoja de ruta busca ser una guía para que los Estados y la industria trabajen juntos para mejorar el nivel de seguridad operacional, un esfuerzo conjunto alrededor de un camino común, que mejore el nivel de seguridad operacional y permita compartir esfuerzos de manera eficiente, enfocar los recursos donde realmente se necesita para mitigar riesgos, multiplicar el impacto, gracias a las contribuciones individuales y obtener el apoyo de la industria.

2.3 Dado lo anterior, se desarrollará un seminario/taller en Colombia, abierto a los observadores y organizaciones de otras regiones del mundo, estructurado de manera tal que su base sean las propuestas del ISSG, la coordinación de la OACI, y la participación de la industria. En una sesión plenaria se renovará el concepto de la Hoja de ruta; tres días de taller se dedicarán a analizar las pautas de la Hoja de ruta en grupos multidisciplinarios y al final se buscará generar el ambiente propicio para un consenso regional en el proceso de implantación independiente de la Hoja de ruta desarrollado en la región CAR/SAM de conformidad a sus propias realidades.

2.4 El Taller sobre la Hoja de ruta de seguridad operacional, se realizará en Bogotá, del 22 al 26 de octubre de 2007 con la asistencia de la OACI, Estados Miembros de las regiones CAR/SAM, líneas aéreas, aeropuertos, organismos de Control de tráfico Aéreo, Miembros del ISSG y observadores.

2.5 El objetivo perseguido es alcanzar un consenso regional en el proceso para la implantación independiente de la Hoja de Ruta, ya que ésta provee un marco común de referencia para toda la comunidad de la aviación. Se espera que al final del seminario esté elaborado el marco de referencia orientado a asegurar la vigilancia del progreso en los estándares de la seguridad operacional de la aviación evitando la duplicación del esfuerzo y estrategias no coordinadas, esto es, un plan de acción para un enfoque proactivo para el futuro de la seguridad operacional del transporte aéreo de la región, con su indicadores, mecanismos de gestión de riesgo, criterios de éxito, áreas de focalización, pero por sobre todo una dimensión regional.

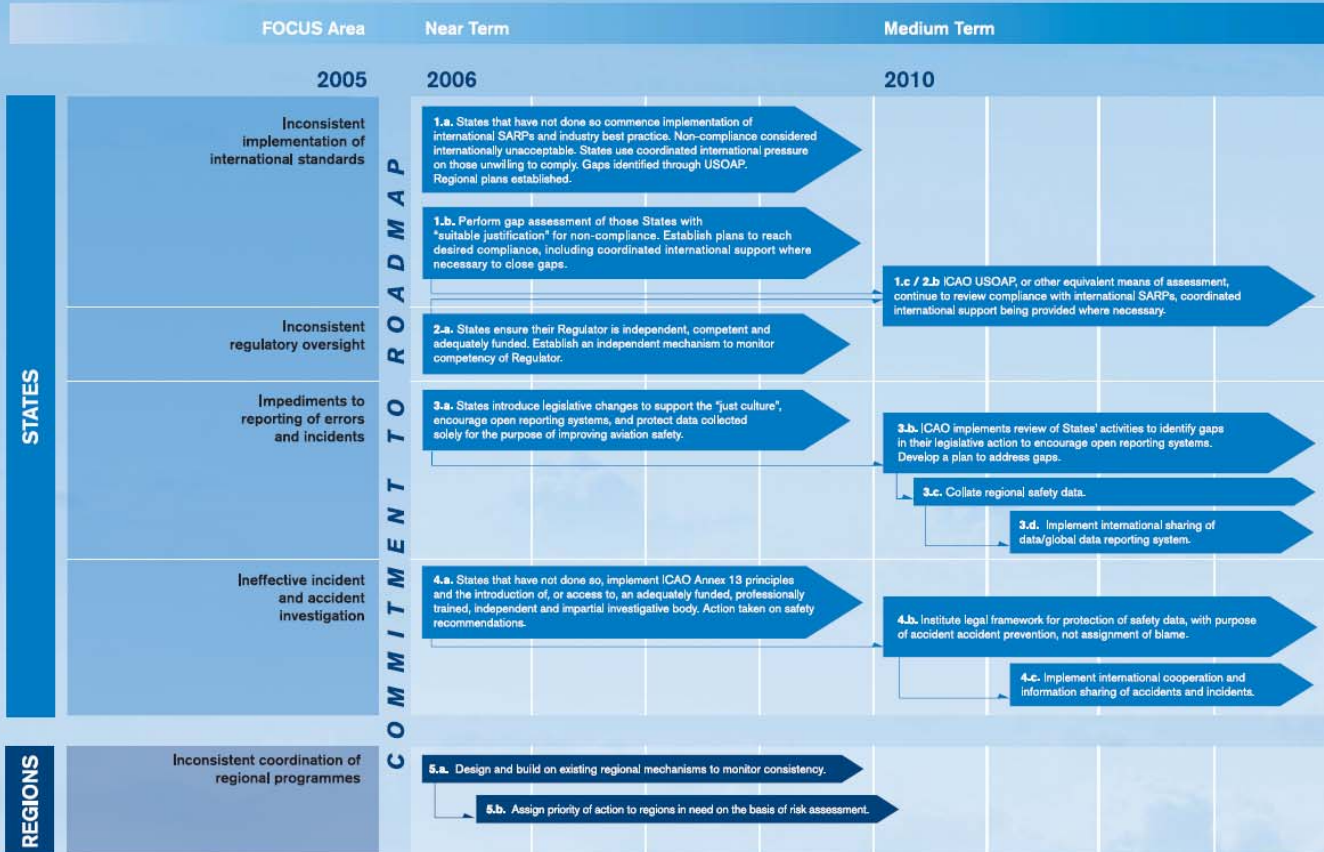
3. CONCLUSIÓN

3.1 La Hoja de ruta contiene elementos que son dirigidos a OACI y a los Estados y otros que son dirigidos a la industria. Existe la necesidad de incorporar elementos de la Hoja de Ruta en los planes regionales de la OACI, de las Autoridades de Aviación Civil y de los operadores con criterio regional.

3.2 La realización de talleres mostrará el beneficio de la Hoja de ruta y el desarrollo de planes de acción regional con énfasis en las áreas particulares donde la asistencia claramente es necesaria; contribuirá a la visibilidad de los Estados y orientará los esfuerzos de una manera convergente. La implantación regional haría uso de los fondos, experiencia y recursos, todos en beneficio de la seguridad operacional y facilitaría el acceso a fuentes de financiación, si ese fuera el caso.

3.3 Esa acción de los Estados de la región, con la contribución de la OACI, tendrá un impacto en la reducción del riesgo de accidentes en cada región en la aviación civil.

Global Aviation Safety Roadmap



COMMITMENT ROADMAP

GLOBAL AVIATION SAFETY ROADMAP

APPENDIX

