



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

- Cuestión 25:** Seguimiento de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)
- Cuestión 28:** Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)
- Cuestión 29:** Informe sobre la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) en el marco del enfoque sistémico global y evolución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después de 2010

**PRIORIDADES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OACI
Y SEGUIMIENTO A LA CONFERENCIA HLSC 2010**

(Nota presentada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹,
y por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²
y por EUROCONTROL)

RESUMEN

En esta nota se presenta el punto de vista de Europa sobre las prioridades de la OACI en materia de seguridad operacional, en particular en relación con las conclusiones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC). También se propone aquí una resolución de la Asamblea relativa a la transparencia y se examinan más en detalle las recomendaciones de la HLSC sobre un nuevo Anexo relativo a la gestión estatal de la seguridad operacional, la competencia del personal aeronáutico y la seguridad operacional en las pistas.

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

- a) otorgar alta prioridad a la transición al enfoque de vigilancia continua (CMA);
- b) apoyar la necesidad de mayor transparencia respecto al público en materia de información relativa a la seguridad operacional, como se expone en la presente nota y en la propuesta adjunta de una resolución de la Asamblea sobre transparencia, inclusive mediante la divulgación al público de los problemas significativos de seguridad operacional sin resolver;
- c) reconocer el importante papel que desempeñan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para asistir a los Estados en el desempeño de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, incluidos los medios descritos en la presente nota;
- d) asegurar la estrecha participación de los Estados y las organizaciones internacionales interesadas en las actividades relacionadas con la elaboración de la metodología relativa a los indicadores de actuación en materia de seguridad operacional (SPI) y que se establezca un calendario preciso para dichas actividades; y
- e) apoyar la preparación de un nuevo Anexo sobre gestión estatal de la seguridad operacional en estrecha colaboración, desde el principio, con Estados, organizaciones internacionales y nacionales y que en el nuevo Anexo se considere la posibilidad de establecer RSOO y programas regionales de seguridad operacional.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Conclusiones y recomendaciones de la HLSC 2010 <i>Informe de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2010 (Doc 9935)</i>

1. SEGUIMIENTO DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

1.1 Europa acoge con gran satisfacción las conclusiones de la HLSC. Reviste importancia ahora que se apliquen debidamente y queden reflejadas en la planificación estratégica de la OACI. En relación con la HLSC, las prioridades de Europa en materia de seguridad operacional para este período de sesiones de la Asamblea giran en torno a tres temas principales: *a) Implantación efectiva del enfoque de vigilancia continua; b) Transparencia de la información sobre seguridad operacional; y c) Respuesta eficaz a los problemas de seguridad operacional observados.*

1.2 Además, en la presente nota se examinan las recomendaciones de la HLSC relativas a la preparación de un nuevo Anexo sobre gestión estatal de la seguridad operacional, la competencia del personal aeronáutico y la seguridad operacional en las pistas.

2. ENFOQUE DE VIGILANCIA CONTINUA (CMA)

2.1 Europa acoge con satisfacción las recomendaciones de la HLSC sobre el CMA e invita a la Asamblea a apoyar la transición gradual al mismo de conformidad con dichas recomendaciones. El CMA debería recibir alta prioridad en la planificación estratégica de la OACI e implantarse eficientemente.

2.2 En relación con las recomendaciones de la HLSC sobre indicadores de actuación en materia de seguridad operacional (SPI), que se vinculan estrechamente con el CMA y facilitan la evaluación de la eficacia de los programas estatales de seguridad operacional (SSP), en la presente nota se invita a la OACI a asegurarse de la estrecha participación de Estados y organizaciones internacional interesadas en las actividades relacionadas con la elaboración de la metodología SPI y establecer un calendario preciso para dichas actividades.

3. TRANSPARENCIA DE LA INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 Europa acoge con satisfacción el énfasis que figura en las recomendaciones de la HLSC respecto a la transparencia de la información sobre seguridad operacional para el público viajero. Se trata de una gran innovación y debería otorgarse particular prioridad al seguimiento de estas recomendaciones.

3.2 Se invita a la Asamblea a apoyar la necesidad de informar más ampliamente al público acerca de la seguridad operacional de la aviación de modo que los pasajeros puedan tomar decisiones apropiadas en materia de viajes. Esto debería abarcar información relativa a la importancia de una efectiva vigilancia estatal o regional en materia de seguridad operacional y la relación que existe entre el nivel de aplicación de los requisitos de seguridad operacional y los índices de accidentes.

3.3 De conformidad con las recomendaciones de la HLSC, la OACI debería disponer que se divulgan al público los problemas significativos de seguridad operacional (SSC), así como el nivel de implantación efectiva de los ocho elementos críticos por todos los Estados contratantes. Esto debería llevarse a cabo de modo que se señale claramente que determinados Estados contratantes que tienen SSC sin resolver permiten operaciones de transportistas aéreos u otras actividades aeronáuticas que no satisfacen las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional.

3.4 De modo semejante, al comunicar SSC sin resolver a los Estados contratantes, la OACI debería indicar explícitamente que en tales casos no se satisfacen las condiciones previstas en el Artículo 33 del Convenio. En una situación en que la información disponible indique claramente la existencia de un incumplimiento muy grave de normas internacionales relativas a la seguridad operacional, es evidente que los Estados contratantes no deberían verse obligados a aceptar en su propio espacio aéreo aeronaves o explotadores de Estados que tengan SSC sin resolver.

3.5 Por último, Europa considera que debería revisarse el procedimiento SSC vigente para que sea más transparente y objetivo. Los actuales criterios SSC no parecen tener en cuenta todos los problemas de seguridad operacional que podrían exigir medidas urgentes por parte de un Estado contratante. Dicha revisión debería estar encaminada a la elaboración de criterios más uniformes, teniendo en cuenta las constataciones del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y el CMA, su gravedad y el nivel de aplicación efectiva de los SARPS. Reviste particular importancia que en el procedimiento se tenga en cuenta el efecto *acumulado* de las constataciones USOAP/CMA que, tomadas por separado, tal vez no justifiquen la emisión de un SSC.

4. RESPUESTA EFICAZ A LOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL OBSERVADOS

4.1 Pese al importante progreso logrado durante el último decenio en la reducción de accidentes mortales y la mortalidad, se necesitan enfoques con mejor coordinación para seguir aplicando mejoras de la seguridad operacional y soluciones sostenibles al respecto. Deberían contribuir a lo mismo la implantación de SSP y CMA, así como la ampliación de la transparencia.

4.2 Es igualmente importante que la OACI responda efectiva y oportunamente a accidentes recientes que pusieron de manifiesto las deficiencias en la protección de los datos de vuelo y en la localización y recuperación de los registradores de a bordo, las comunicaciones con las aeronaves que sobrevuelan áreas oceánicas, así como la eficacia de los requisitos en relación con el diseño de procedimientos operacionales normalizados.

4.3 Además, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) deben desempeñar un papel cada vez más importante para apoyar a los Estados contratantes en el desempeño de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional permitiéndoles que pongan en común los recursos y asegurar un nivel más elevado de eficacia de los procedimientos de seguridad operacional. A este respecto:

- a) se invita a los Estados contratantes, a la OACI y a las organizaciones donantes a cooperar estrechamente e intercambiar la información para un mejor establecimiento de prioridades y una mejor coordinación de los proyectos de cooperación técnica;
- b) deberían concentrarse los esfuerzos en los Estados con problemas sistémicos de seguridad operacional, cuando exista voluntad política para tomar medidas correctivas;

- c) debería otorgarse prioridad al apoyo a las RSOO y a la cooperación entre las mismas. Cuando la OACI intervenga en la creación de RSOO, debería hacerlo de modo transparente y, cuando sea posible, invitar a las RSOO existentes a que contribuyan; y
- d) deberían quedar más sistemáticamente reflejadas en las actividades de reglamentación y auditoría de la OACI las ventajas de las RSOO. En particular, según lo recomendado por la HLSC, en el CMA debería tenerse en cuenta el aporte de los sistemas regionales de auditoría de la seguridad operacional a fin de evitar la duplicación sistemática de las actividades de vigilancia.

5. NUEVO ANEXO SOBRE GESTIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

5.1 Europa acoge con satisfacción las recomendaciones de la HLSC respecto a un nuevo Anexo sobre gestión estatal de la seguridad operacional y reitera que la HLSC había recomendado que dicho Anexo se preparara “*en estrecha colaboración con los Estados, organizaciones internacionales y nacionales*”. Es importante que se tengan en cuenta, desde el principio mismo de la preparación del nuevo Anexo, las experiencias de los Estados y las organizaciones internacionales interesadas en relación con la aplicación de los requisitos SSP/SMS, así como la implantación de los ocho elementos críticos de la OACI en materia de vigilancia de la seguridad operacional. Es igualmente importante que se prevea en el nuevo Anexo la posibilidad de establecer RSOO y programas regionales de seguridad operacional. Por último, en el Anexo deberían también tratarse, según lo recomendado por la HLSC, requisitos de transparencia de la información sobre seguridad operacional para el público viajero, con facilitación apropiada por parte de la OACI.

6. COMPETENCIA DEL PERSONAL AERONÁUTICO, INCLUIDA LA INSTRUCCIÓN DE LOS PILOTOS

6.1 En la presente nota se acogen con satisfacción las deliberaciones que tuvieron lugar en la HLSC sobre cuestiones de instrucción. Sin embargo, Europa considera que las recomendaciones de la HLSC y su énfasis en la futura generación de profesionales aeronáuticos no deberían significar que se otorga menos prioridad a las importantes cuestiones actuales en materia de instrucción. Las propuestas de Europa al respecto se presentan en su nota de estudio relacionada con la cuestión 45 del orden del día.

7. SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS PISTAS

7.1 La HLSC concluyó que “la seguridad operacional en las pistas continúa siendo uno de los principales problemas de la aviación”. No obstante, sus recomendaciones al respecto se centran principalmente en la intervención de los Estados contratantes para aumentar la conciencia respecto a la seguridad operacional en las pistas con el apoyo de la OACI (cumbres internacionales regionales sobre este tema). Europa preconiza un enfoque más amplio para abordar esta cuestión eficazmente, bajo el liderazgo de la OACI. En dicho enfoque debería adoptarse una perspectiva entre organizaciones, apoyada con una recopilación adecuada de datos y la vigilancia de los riesgos para la seguridad operacional, en particular mediante SSP y CMA, con el complemento de una amplia difusión de las lecciones adquiridas y las estrategias de prevención. Una propuesta en dicho sentido figura en detalle en una nota de estudio distinta presentada por Europa en el marco de la cuestión 30 del orden del día.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Resolución 25/xx: Transparencia de la información sobre seguridad operacional

Recordando que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional son principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo operacionalmente seguro y que uno de los objetivos del intercambio de dicha información consiste en asegurar una respuesta uniforme, basada en las pruebas y transparente a los problemas de seguridad operacional a nivel estatal y mundial;

Recordando que la confianza mutua entre los Estados, así como la del público respecto a la seguridad operacional del transporte aéreo depende del acceso a una información adecuada y fiable relativa a la seguridad operacional;

Reconociendo las dificultades que experimentan numerosos Estados contratantes para establecer y aplicar un sistema eficiente de vigilancia de la seguridad operacional y la necesidad que tienen de poner los recursos en común y trabajar juntos en el seno de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

Recordando a los Estados contratantes la necesidad de una supervisión adecuada de todas las operaciones de aeronaves, incluidas las aeronaves extranjeras en su territorio y de tomar medidas apropiadas cuando corresponda para preservar la seguridad operacional; y

Recordando que los Estados deberían basar el reconocimiento de la validez de los certificados y licencias de otros Estados exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no con objeto de lograr ventajas económicas,

La Asamblea:

Pide al Consejo que asegure la pública difusión de información sobre seguridad operacional, que sea fácil de entender, con objeto de responder a una necesidad moral y permitir que los pasajeros puedan tomar decisiones apropiadas sobre la seguridad operacional de los viajes aéreos; en dicha información debería explicarse la importancia de la vigilancia de la seguridad operacional para proteger a la aviación civil y reconocer la incertidumbre que puede rodear la seguridad operacional de transportistas aéreos de Estados cuyas capacidad de vigilancia de la seguridad operacional indique deficiencias significativas;

Pide al Consejo que asegure la publicación de los problemas significativos de seguridad operacional sin resolver en una forma que el público pueda entender y en la que se subraye claramente que dichos Estados permiten operaciones de transportistas aéreos que no cumplen las normas internacionales de seguridad operacional;

Exhorta a los Estados contratantes, al Consejo y a las organizaciones donantes que otorguen particular prioridad, en materia de cooperación técnica, al establecimiento y apoyo de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

Exhorta al Consejo a asegurarse de que las ventajas que representan la cooperación regional y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional queden debidamente reflejadas en las actividades de la OACI en materia de reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional, particularmente en el enfoque de vigilancia continua y el nuevo Anexo sobre gestión estatal de la seguridad operacional;

Exhorta a los Estados contratantes a establecer, de conformidad con el Convenio y sin discriminación, normas sobre operaciones que rijan la vigilancia de aeronaves y explotadores de transporte aéreo extranjeros dentro de sus territorios; y

Exhorta al Consejo a asegurarse de que la OACI señala sistemáticamente a la atención de los Estados contratantes información completa sobre los Estados que permiten actividades aeronáuticas que no satisfacen las normas internacionales aplicables en materia de seguridad operacional.

— FIN —