



A37-WP/389
P/53
5/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA SOBRE LAS CUESTIONES 26 Y 28

(Presentado por el presidente de la Comisión Técnica)

El informe adjunto sobre las cuestiones 26 y 28 ha sido aprobado por la Comisión Técnica. Se recomienda a la Comisión Técnica la adopción de la Resolución 28/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 26: Gestión de la seguridad operacional y datos de seguridad operacional

26.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/69, presentada por el Consejo, que contenía un informe sobre la evolución del enfoque dinámico de la OACI sobre gestión de la seguridad operacional. En la nota de estudio se presentaba un panorama de la estrategia de análisis de la seguridad operacional de la OACI, incluso la eventual integración de los datos operacionales generados mediante la futura implantación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

26.2 La Comisión, habiendo examinado la información suministrada en la nota A37-WP/69, hizo suyo el enfoque de la OACI sobre gestión de la seguridad operacional y el uso futuro previsto de inteligencia sobre seguridad operacional para alcanzar los objetivos de seguridad que figuran en el Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

26.3 La Comisión examinó la nota A37-WP/173, presentada por Indonesia, en la cual se apoyaba la elaboración de parámetros comunes de seguridad operacional, métodos de análisis y sistemas de bases de datos interfuncionales en apoyo de la medición de la actuación en materia de seguridad operacional y para garantizar una efectiva distribución de la información sobre seguridad operacional entre los Estados. En la nota se recomendaba asimismo el uso de los protocolos del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) para que los Estados lo emplearan en la ejecución de auditorías internas con el fin de asegurar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

26.4 La Comisión examinó la nota A37-WP/223, presentada por la República de Corea, en la que se requería el liderazgo de la OACI en apoyo de la implantación de la SST y el SMS, incluyendo la solicitud de que la OACI supervise a los Estados para determinar la carga de trabajo vinculada con la implantación. En la nota se reconocía asimismo la necesidad de armonización de los parámetros de seguridad operacional y los métodos de análisis para promover un libre flujo de información sobre seguridad operacional, así como la necesidad de determinar cómo puede difundirse esa información impidiendo a la vez un uso inapropiado. En la nota se solicitaba asimismo que la OACI apoyara el seminario SSP/SMS que se celebrará en la República de Corea en 2011.

26.5 La Comisión examinó la nota A37-WP/155, presentada por Canadá y los Estados Unidos, en la cual se requerían métodos y procedimientos comunes vinculados con la implantación, aceptación, medición del rendimiento y vigilancia del SMS. En la nota se recomendaba que el Grupo internacional de colaboración sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMICG) se le pidiera que estudiara la equivalencia del SMS y presentara recomendaciones sobre cómo lograr una implantación coherente.

26.6 La Comisión examinó las notas A37-WP/141, A37-WP/142, A37-WP/144, y A37-WP/145, todas presentadas por Venezuela. En dichas notas se solicitaba a la OACI que brindara apoyo para la implantación del SMS y elaborara más principios de factores humanos en el contexto de la gestión de la seguridad operacional. También reconocía la necesidad de instruir a personal superior de gestión con respecto a sus respectivas funciones en apoyo de la implantación del SMS y para desarrollar habilidades dentro de los Estados y organizaciones de la aviación en apoyo de actividades de gestión del riesgo, particularmente en investigación de sucesos de seguridad operacional de baja consecuencia.

26.7 La Comisión examinó la nota A37-WP/149, presentada por la CAAC, en la que se apoyaba la elaboración de un nuevo Anexo al Convenio de Chicago dedicado a la gestión de la seguridad operacional y al establecimiento de un grupo apropiado de trabajo con este fin.

26.8 La Comisión examinó las notas A37-WP/295 y A37-WP/296, ambas presentadas por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO). En la nota de estudio A37-WP/295 se pedía la definición de sistemas mundiales de medición de la seguridad operacional necesaria para apoyar el enfoque armonizado del análisis de la seguridad operacional y se citaba la labor de la CANSO en cuanto a la preparación de indicadores pasados y futuros de la seguridad operacional. En la nota de estudio A37-WP/296 se citaba la norma de excelencia de la CANSO para los SMS y su función complementaria en apoyo de la implantación del SSP y los SMS por los Estados y los proveedores de servicios, respectivamente.

26.9 La Comisión examinó la nota A37-WP/113, presentada por el Comité interestatal de aviación, en la cual se pedía la elaboración de una norma internacional para los términos y definiciones de SMS, técnicas de pronosticación de riesgos y sistemas de computadora en apoyo de un análisis proactivo de la seguridad operacional.

26.10 En el debate se puso de relieve el hecho de que la implantación de la gestión de la seguridad operacional era una tarea ardua, y que la instrucción y un apoyo más general eran de importancia crítica para su implantación efectiva. La preparación de un nuevo Anexo de gestión de la seguridad [examinado en la cuestión 25: Seguimiento de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010)] también se consideró esencial, y varios Estados formularon comentarios acerca de la necesidad de asegurar que el nuevo Anexo se elaborara de manera oportuna, pero captando a la vez las recomendaciones de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, las últimas novedades en cuanto a gestión de la seguridad operacional, y las necesidades de los Estados en materia de implantación. La Comisión convino en que el nuevo Anexo debería elaborarse, desde un principio, en estrecha colaboración con los Estados y organizaciones internacionales, y en que en dicho nuevo Anexo debería contemplarse la posibilidad de establecer organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y programas regionales de seguridad operacional. Por consiguiente, la Comisión convino en pedir al Consejo de la OACI que hiciera los arreglos necesarios.

26.11 Presentaron notas de información Australia A37-WP/289, India (A37-WP/105 y A37-WP/106), Estados Unidos (A37-WP/225 y A37-WP/227), Venezuela (A37-WP/146), ASECNA (A37-WP/309), y el Comité interestatal de aviación (A37-WP/112).

Cuestión 28: Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)

28.1 La Comisión examinó la nota A37-WP/70, presentada por el Consejo, que contenía un informe sobre la aplicación y evolución planificada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) que incluía un proyecto de resolución por el cual se daba instrucciones al Secretario General para que comunicara efectivamente el GASP a la conexas hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP). El proyecto de resolución insta además a los Estados a apoyar la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y apoyar de otro modo actividades conexas. En la nota de estudio se preveía también una supervisión de la creación de grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), incluyendo su función en apoyo de lograr los objetivos del GASP a nivel regional.

28.2 La Comisión examinó la nota A37-WP/81, presentada por Bélgica en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros y por los otros miembros de la Conferencia Europea de aviación civil y por EUROCONTROL. En la nota se ofrecían puntos de vista sobre las prioridades de seguridad operacional de la OACI, en particular la función de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para apoyar a los Estados en el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

28.3 Una nota de información fue proporcionada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros, la CEAC, y EUROCONTROL (A37-WP/198).

28.4 En las deliberaciones ulteriores, la Comisión convino en la estrategia de evolución del GASP y en modificaciones al proyecto de Resolución y pidió que el Consejo de la OACI elaborara un plan para dar prioridad a programas estratégicos de seguridad operacional y apoyar su implantación en la medida en que lo permita la financiación.

28.5 Una delegación puso de relieve el hecho de que, si bien debería elaborarse un código de conducta relativo a la transmisión de datos técnicos entre los Estados, existía la urgente necesidad de que la OACI proporcionara al público información de carácter fácil y comprensible sobre la seguridad operacional del transporte aéreo. La delegación manifestó su apoyo por el proyecto de resolución sobre transparencia contenido en la nota WP/81.

28.6 Teniendo en cuenta las deliberaciones, la Comisión presenta a la Plenaria, para su adopción, la siguiente resolución:

Resolución 28/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la sostenibilidad

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados contratantes y los demás interesados;

Considerando que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que, entre otros aspectos, abarcan las esferas de la seguridad operacional y la eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;

2. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;

4. *Exhorta* a los Estados e *invita* a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;

5. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;

6. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva los GASP, GANP y sus planes mundiales relativos a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR); y

7. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza y deja sin efecto la Resolución A36-7 de la Asamblea relativa al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la mejora de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de aviación civil internacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados contratantes y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria, tales como el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) y el Equipo de África y las Islas del Océano Índico para el acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación (ASET);

Reconociendo que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

Tomando nota de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

Consciente de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo mediante la difusión de información sobre seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se identifiquen y manejen los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI debería implantar 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;

Tomando nota con satisfacción de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada con la OACI por los principales actores de la industria asociados en el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), la cual constituye la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

Tomando nota de la intención de utilizar constantemente el GASP como instrumento para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; y

Tomando nota de la estrategia unificada establecida por la OACI para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, particularmente en los Estados donde los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;

2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en primer lugar para apoyar a los Estados y las regiones cuya actuación en materia de seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable y donde exista la voluntad política y para mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;

3. *Insta* a los Estados contratantes a apoyar los objetivos del GASP:

- a) implantando el programa estatal de seguridad operacional (SSP);
- b) actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;
- c) compartiendo la información sobre seguridad operacional con los Estados y los interesados pertinentes en la esfera de la aviación;
- d) asegurándose de que el público viajero tenga acceso a información sobre la seguridad operacional que se comprenda fácilmente para que pueda tomar decisiones con conocimiento de causa;
- e) creando un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y
- f) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;

4. *Insta* a los Estados contratantes, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y las organizaciones internacionales pertinentes, a trabajar con todas las partes interesadas para lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la GASR, y a aplicar estas metodologías con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;

5. *Insta* a los Estados contratantes a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y del proceso de planificación regional de la OACI;

6. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos los explotadores extranjeros que realicen vuelos dentro de su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional;

7. *Insta* a los Estados a idear soluciones sostenibles que les permitan ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este objetivo puede lograrse compartiendo recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y los conocimientos especializados de otros Estados;

8. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, evitando la duplicación de esfuerzos.

— FIN —