



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 27: Seguridad operacional de la aviación — Política

Cuestión 32: Navegación aérea — Política

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA ARMONIZADA GLOBALMENTE

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

El avance de la aviación como base de intercambio económico y crecimiento socio cultural de las naciones, obliga a buscar métodos comunes de integración con miras a la armonización y el desarrollo sostenible de la industria. El enfoque lógico nos lleva a buscar formas de aumentar la capacidad de nuestros espacios e instalaciones y la eficiencia de nuestras operaciones, sin perder de vista que el principal activo con que contamos es el nivel de seguridad operacional que ofrecemos.

Luego de identificar los objetivos comunes y plasmarlos en los planes correspondientes, así como las herramientas idóneas para su consecución, debemos enfocarnos en establecer el ritmo de implementación, otorgándole el orden de prioridad necesario para llegar a la meta armonizados, de acuerdo a las necesidades particulares y regionales, que demanda la aviación globalizada.

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

- respaldar la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- respaldar la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) para que sirva de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- establecer la necesidad de un marco regional de priorización mínima Esencial (E) para la implementación de las Mejoras por Bloques.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo. |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se requieren fondos adicionales |
| <i>Referencias:</i> | <i>Informe de la Duodécima Conferencia de navegación aérea de 2012 (Doc 10007)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) (Cuarta edición)</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Doc 10004)</i> |

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil mundial ha sido testigo de un crecimiento sostenido que ha desafiado ciclos de recesión en las últimas cuatro décadas. El desarrollo inicial de infraestructura aeroportuaria y la posterior expansión de los servicios a la navegación aérea genera empleos directos, nuevas oportunidades de negocio y acceso a mercados distantes.

1.2 Es importante resaltar que la aviación civil internacional juega un rol preponderante en el desarrollo sostenible de los pueblos, por lo que ha pasado de ser una actividad que sirve como medio de conexión entre dos puntos, a ser un ente catalizador del crecimiento económico, pieza fundamental del comercio mundial, y ente posibilitador de diversas actividades productivas.

1.3 Considerando el efecto multiplicador que tiene la aviación civil en la economía de los Estados, las iniciativas de gestión de las Autoridades de Aviación Civil deben estar bien encaminadas a maximizar su aporte a la eficiencia de las operaciones aeronáuticas. Por esto, los esfuerzos en materia de aviación civil merecen consideraciones que van más allá de las fronteras nacionales. En un ambiente globalizado como en el que vivimos, para poder aprovechar al máximo las oportunidades de negocio es necesario acoplarse a iniciativas de planificación integradas, en el marco de los organismos regionales y mundiales que promueven la aviación civil. La Autoridad de Aviación Civil debe convertirse en el eje de la planificación nacional en materia de aviación, fomentando iniciativas que permitan la consecución de las metas nacionales de cara al ámbito internacional en que las actividades de la aviación tienen lugar.

2. PLANIFICACIÓN MUNDIAL OACI PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA NAVEGACIÓN AÉREA

2.1 En el ejercicio de su planificación estratégica, las Autoridades de Aviación Civil, y los proveedores de servicios de navegación aérea, deben referenciar sus líneas estratégicas tomando en consideración las oportunidades y amenazas que señala su entorno, y dado que las actividades de aviación civil tienen un componente que escapa las fronteras nacionales, resulta ser la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el ente cuyo rol de liderazgo puede trazar las pautas para procurar que la sinergia entre tantos sistemas y subsistemas relacionados con la aviación sirvan de manera armónica sus respectivos propósitos.

2.2 Del mismo modo, de forma que los avances propuestos a nivel estatal puedan acoplarse de manera integral al desarrollo y expectativas de cada región, los Estados deben apoyar de manera proactiva la planificación regional que se realiza en el seno de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), aportando sus ideas para la realización de los diferentes planes regionales de aviación civil, y retroalimentando sus iniciativas estatales con estas de los PIRG y las decisiones de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional (RASG).

2.3 Para garantizar que el crecimiento del tráfico, la seguridad operacional y la modernización de la infraestructura de navegación aérea vayan de la mano, la OACI ha desarrollado una estrategia sistémica denominada *Mejora Por Bloques*, que enlaza el progreso en las diferentes áreas con estructuras que se complementan. Esto permitirá a los Estados y grupos de interés garantizar el crecimiento sustentable de las operaciones en un ambiente seguro, eficiente y responsable, tal como las sociedades lo demandan. La *Mejora por Bloques*, y sus diferentes módulos, definen una aproximación pragmática y flexible para definir el desarrollo de los sistemas de aviación civil en los Estados. Esto es una herramienta que proporciona certitud en la planificación y coordinación en la inversión para la toma de decisiones estratégicas.

3. ANÁLISIS

3.1 *Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750)*

3.1.1 El 29 de mayo de 2013, el Consejo (C-DEC 199/5) aprobó la cuarta edición del GANP, el cual si bien marca la dirección estratégica del programa de trabajo técnico de la OACI en el área de la navegación aérea mundial, también sirve de orientación para los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo y las partes interesadas de la industria.

3.1.2 República Dominicana considera positiva la implementación del GANP, tal como propuesto, dado que trae certitud en la inversión y una aproximación armonizada para que los Estados, acorde con su nivel de desarrollo, puedan incorporar mejoras que integren de forma sostenible los diferentes sistemas de navegación aérea.

3.1.3 En este sentido, es necesario tomar en consideración que los Estados siempre tendrán la potestad de decidir de manera autónoma sobre sus propias inversiones, y que la transición a nuevos sistemas debe contar con un análisis apropiado, para que la implementación de nueva tecnología pueda ser aprovechada por los diferentes operadores aéreos. Por esto, es tan importante la ponderación regional para que se realicen las inversiones que sean pertinentes en el entendido que la mejora de los sistemas de navegación aérea traerá beneficios no sólo económicos para cada uno de los grupos de interés en el negocio sino que también aportará de manera significativa a mejorar los niveles de seguridad operacional.

3.1.4 Sin embargo, siendo las Mejoras por Bloques la herramienta de implementación del GANP, es importante aunar esfuerzos para evitar que la flexibilidad planteada se convierta en obstáculo de la armonización deseada, si no se establece un marco común mínimo, clasificado como esencial, según la escala de priorización propuesta, y que este mínimo tenga un ritmo de implementación regional pertinente.

3.2 *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 1004)*

3.2.1 El 30 de julio de 2013, el Consejo aprobó la primera edición del GASP. Este Plan, además de constituir la orientación estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la seguridad operacional, sirve de guía para la planificación y las actividades de ejecución de los Grupos Regionales para la Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), de los Estados y de la industria.

3.2.2 República Dominicana favorece la implementación del GASP, en el entendido de que este Plan servirá para dar una guía fundamental en lo concerniente a la transición hacia los sistemas de vigilancia basados en el rendimiento de seguridad operacional. Es importante que este enfoque contemple la capacidad de cada Estado para madurar cada etapa de desarrollo, garantizando la vigilancia apropiada de las operaciones aeronáuticas acorde con aspectos individuales de su realidad. La transición hacia nuevos esquemas debe tomar en consideración la necesidad, y/o facilidad, de muchos Estados de mantener sus sistemas de vigilancia prescriptivos, para garantizar los niveles de seguridad operacional presentes, trabajando para mejorarlos, y por ninguna manera debe comprometerse.

3.2.3 La República Dominicana persigue armonizar su planificación estratégica en materia de aviación civil con las iniciativas de Mejoras por Bloques introducidas en el GANP y el GASP, tomando como referencia el aporte esperado por la actividad para la consecución de la Visión de la Nación de Largo Plazo, descrita en Ley No. 1-12 que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo al 2030. Para esto, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, desarrolla un eje de su planificación estratégica que de como resultado Planes Estatales de desarrollo de la navegación aérea y seguridad operacional, que refrendados por los trabajos en los grupos regionales pueda concretar las expectativas globales de la OACI.

4. CONCLUSIÓN

4.1 El apoyo brindado por los Estados en cada región a las propuestas planteadas por la OACI, dan fe del arduo trabajo realizado en aras de armonizar la industria y lograr el desarrollo sostenible anhelado. Por lo que resultados similares se esperan de la ejecución del GASP y del GANP, a través de las Mejoras por Bloques.

4.2 Queda de nuestra parte armonizar regionalmente, bajo un marco común de prioridades adecuado a nuestras necesidades y realidades particulares. Por lo que, se invita a la Asamblea a:

- a) respaldar la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750) como dirección estratégica para la navegación aérea mundial;
- b) respaldar la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) para que sirva de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional; y
- c) establecer la necesidad de un marco regional de priorización mínima Esencial (E) para la implementación de las Mejoras por Bloques.

— FIN —