



HLCC 2021-WP/242
SAF/154
15/10/21

**CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19
(HLCC 2021)**

Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021

**PROYECTO DE INFORME DEL COMPONENTE DE
SEGURIDAD OPERACIONAL SOBRE LA CUESTIÓN 2
(Subcuestiones 2.1, 2.2)**

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 2 (subcuestiones 2.1, 2.2) del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Seguridad Operacional para su presentación a la plenaria.

Cuestión 2: Estrategia y políticas**2.1: Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación**

2.1 En esta cuestión del orden del día se presenta el trabajo realizado a la fecha para actualizar el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) y los avances en la ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación.

2.2 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/6-SAF/3, presentada por la Secretaría, que formula propuestas de evolución del GASP. Se proponen temas para la edición 2023-2025 del GASP, así como una propuesta de actualización de sus metas e indicadores en busca del acuerdo en principio de la Conferencia. Las recomendaciones de la Conferencia, así como los comentarios recibidos a través del *Cuestionario sobre la actualización del GASP*, se tendrán en cuenta para el proyecto final del GASP que se someterá a la aprobación de la Asamblea en su 41º período de sesiones en 2022.

2.3 El Componente de Seguridad Operacional examina las siguientes notas de estudio con comentarios sobre la edición 2023-2025 del GASP: HLCC 2021-WP/13-SAF/10, presentada por Eslovenia en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², y por EUROCONTROL; HLCC 2021-WP/28-SAF/15, presentada por el Paraguay con el copatrocinio de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); HLCC 2021-WP/98-SAF/76, presentada por la República de Corea; HLCC 2021-WP/117-SAF/90, presentada por China; HLCC 2021-WP/126-SAF/99, presentada por Singapur con el copatrocinio de Australia, Bangladesh, China, Fiji, Indonesia, Tailandia, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); y HLCC 2021-WP/58-SAF/43, presentada por la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO). Tras su análisis, coincide en: la necesidad de que el GASP siga evolucionando, y en particular de reformular su proceso de actualización para alinearlos con otros planes mundiales y revisar sus metas, objetivos e indicadores; el impacto que tienen los hechos que trastornan la aviación mundial, como ha sido la pandemia de COVID-19, en la planificación estratégica de la seguridad operacional; y aplicar más a fondo un enfoque orientado al rendimiento y la actuación y fortalecer las capacidades de gestión del riesgo a escala mundial, regional y nacional. Manifiesta su amplio respaldo a los temas propuestos para el proyecto de edición 2023-2025 del GASP, y coincide en la necesidad de que el Grupo de Estudio del GASP evalúe los medios apropiados para que se considere la aportación de la Conferencia y el cuestionario en previsión de la posterior aceptación del GASP en el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2.4 El Componente de Seguridad Operacional toma nota de la necesidad de que los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y de seguridad operacional de la aviación (RASG) incorporen en sus temarios y programas de trabajo la gestión del impacto de la pandemia de COVID-19 a fin de poder contribuir a la recuperación en condiciones de seguridad. Además, coincide en que debería estudiarse un mecanismo que permita priorizar los proyectos en función de las necesidades y las situaciones mundiales y agilizar su ejecución siguiendo una posterior repriorización que tenga en cuenta sus efectos presupuestarios.

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

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

2.5 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 2.1/1 — Proyecto de edición 2023-2025 del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004)

Que los Estados:

- a) acepten la inclusión de las metas y los indicadores propuestos en el proyecto de edición 2023-2025 del GASP;
- b) den su acuerdo en principio a la lista de propuestas para el proyecto de edición 2023-2025 del GASP, incluidas las enmiendas basadas en las opiniones recabadas y el traslado a textos de orientación de los contenidos relacionados con apoyo a la implementación; y

Que la OACI:

- c) tome en consideración las aportaciones de la Conferencia y el cuestionario para la posterior aprobación de la edición 2023-2025 del GASP en el 41º período de sesiones de la Asamblea.

2.6 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/7-SAF/4, presentada por la Secretaría, que presenta un resumen de los textos de orientación, las herramientas y las actividades realizadas por la OACI para asistir a los Estados en la ejecución de planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASP), en consonancia con el GASP. También se analizan las observaciones recibidas de algunos Estados sobre los avances en pos de la ejecución de su NASP, así como sobre los desafíos que enfrentaron. El Componente de Seguridad Operacional seguidamente examina la nota HLCC 2021-WP/48-SAF/33, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54³ Estados contratantes africanos, sobre las dificultades que se atribuyen a la pandemia de COVID-19 desde 2020 y con una propuesta de estrategia para mejorar las actividades e iniciativas de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG). Si bien reconoce las dificultades que se señalan en la nota de estudio, el Componente de Seguridad Operacional observa que las acciones exceden el alcance del GASP puesto que se refieren a procesos más generales y que lo mejor sería que sean los mismos RASG quienes las encaren, y que se podrían considerar al revisar los planes regionales de seguridad operacional.

2.7 El Componente de Seguridad examina las notas de estudio referidas a la ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación: HLCC 2021-WP/89-SAF/67, presentada por Bangladesh; HLCC 2021-WP/92-SAF/70, presentada por Brasil con el respaldo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); y HLCC 2021-WP/121-SAF/94, presentada por Singapur, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Tras dicho examen, coincide en la necesidad de que la OACI siga adelante con la actualización de los textos de orientación y herramientas que se relacionan con la ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación, centrándose en la interrelación prevista entre los programas estatales y los planes nacionales al respecto; los indicadores del rendimiento y la recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional para la formulación y monitorización

³ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional; y seguir desarrollando iniciativas de mejora de la seguridad operacional (SEI) dirigidas a resolver problemas de organización y riesgos operacionales. El Componente de Seguridad Operacional reconoce la función clave que desempeñan los RASG para la elaboración y apoyo a la implementación de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación, así como el trabajo de formulación del Plan de Acción Mundial para la Prevención de Salidas de Pista (GAPPRE) que se centra en las categorías de sucesos de alto riesgo que se presentan en el GASP. En tal sentido, coincide en la necesidad de que el Grupo de Estudio sobre el GASP evalúe los medios idóneos para considerar las aportaciones de la Conferencia para revisar los textos de orientación y herramientas de la OACI que se relacionan con la ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación en concordancia con el GASP.

2.8 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 2.1/2 — Elaboración y ejecución de los planes nacionales de seguridad operacional de la aviación

Que los Estados:

- a) elaboren y ejecuten su plan nacional de seguridad operacional de la aviación (NASP) de conformidad con la Resolución A40-1 de la Asamblea: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*;
- b) utilicen los textos de orientación y las herramientas existentes de la OACI para elaborar y ejecutar su NASP;
- c) aporten la versión más reciente de su NASP para su publicación en el sitio web público del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI;
- d) presenten a la OACI propuestas de actualización de los textos de orientación relacionados con los planes nacionales de seguridad operacional de la aviación;

Que la OACI:

- e) presente un informe sobre la elaboración de los NASP al 41º período de sesiones de la Asamblea; y
- f) siga refinando sus iniciativas de inteligencia en seguridad operacional para facilitar la ejecución de los NASP por parte de los Estados y permitirles monitorizar los avances en pos de sus objetivos y metas nacionales de seguridad operacional, en consonancia con el GASP y el plan regional de seguridad operacional de la aviación (RASP), así como las disposiciones relativas a la gestión de la seguridad operacional.

Cuestión 2: Estrategia y políticas

2.2: Evolución de la capacidad de reglamentación en la aviación

2.9 El Componente de Seguridad Operacional examina las notas de estudio HLCC 2021-WP/11-SAF/8, presentada por la Secretaría, HLCC 2021-WP/38-SAF/25, presentada por el Perú con el apoyo de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), HLCC 2021-WP/41-SAF/28, presentada por Guyana con el apoyo de Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela, HLCC 2021-WP/129-SAF/102, presentada por Sudáfrica, HLCC 2021-WP/91-SAF/69, presentada por Brasil, HLCC 2021-WP/47-SAF/32, HLCC 2021-WP/51-SAF/36, HLCC 2021-WP/52-SAF/37

y HLCC 2021-WP/44-SAF/29, presentadas por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados contratantes⁴, sobre la importancia de fortalecer y mejorar las capacidades reglamentarias en lo relativo a las actividades de vigilancia, instrucción del personal de la aviación, elaboración de orientaciones, herramientas y procedimientos para ayudar a los Estados con la gestión del cambio y la digitalización frente a la evolución vertiginosa de la tecnología y la pandemia. Tras tomar nota de las experiencias y dificultades que se analizan en las notas de estudio, coincide en que los Estados deberían reconocer los cambios tecnológicos e innovaciones en la aviación y proceder sin tardanza a formular políticas y elaborar procesos reglamentarios para abrazar el avance tecnológico y fomentar la colaboración entre los Estados miembros y las partes interesadas para la adquisición de competencias y la especialización frente a los avances tecnológicos y las innovaciones, y está de acuerdo con la necesidad de elaborar más estos aspectos en el texto de la recomendación.

2.10 El Componente de Seguridad Operacional examina asimismo la nota HLCC 2021-WP/29-SAF/15 presentada por la IATA, en la que se destacan las oportunidades de mejorar la gestión de la seguridad operacional que ofrecen la instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA), se señalan las dificultades que plantea el uso de los datos de instrucción de pilotas y pilotos para fines de seguridad operacional y se pide que se defina una norma de competencia para uso del personal de instrucción y evaluación de vuelo y las autoridades nacionales encargadas de expedir las licencias del personal. Seguidamente, acuerda en que la OACI considere la integración de los datos de CBTA en los sistemas de gestión de la seguridad operacional y la armonización mundial de las normas de desempeño del personal de operaciones en el marco de los programas de CBTA para procurar el reconocimiento internacional de las licencias, y coincide en la necesidad de seguir desarrollando esta idea en la recomendación.

2.11 Se toma nota de las notas de información presentadas por el Reino Unido (HLCC-WP/210-SAF/140) y los Estados Unidos (HLCC-WP/201-SAF/136).

2.12 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 2.2/1 — Ampliación de la capacidad de reglamentación, nuevos enfoques de instrucción y mejora de los procesos y las herramientas vigentes para adoptar los cambios en la aviación

Que los Estados:

- a) reconozcan la importante repercusión que los cambios en la aviación tienen en las competencias que se requieren del personal de las administraciones de aviación civil a cargo de la reglamentación de la aviación, y consideren la conveniencia de incluir medidas en su plan nacional de seguridad operacional de la aviación para fortalecer la instrucción, la capacidad reglamentaria y el desarrollo de la competencia digital;
- b) formulen políticas y elaboren procesos reglamentarios con agilidad para mantenerse a la par de los cambios tecnológicos y la innovación en el ámbito de la aviación civil, y se cercioren de que las autoridades reglamentarias disponen de los recursos necesarios para poder sacar provecho de los avances de la tecnología;

⁴ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centrafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

-
- c) por intermedio de la OACI, compartan la experiencia pertinente con la comunidad de la aviación en general sobre cómo ampliar la capacidad de reglamentación y la instrucción y mejorar los procesos y herramientas vigentes (tales como otorgamiento de licencias, certificación, autorizaciones y aprobaciones) para adoptar los cambios en la aviación;
 - d) apoyen el desarrollo de soluciones de tecnología de la información (TI) de autenticación de datos de los certificados, como las licencias electrónicas, en formatos interoperables a escala mundial;
 - e) consideren utilizar a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para reforzar la capacidad de reglamentación de los Estados;
 - f) analicen las necesidades de instrucción del personal estatal pertinente y determinen las oportunidades de formación que correspondan a sus funciones y responsabilidades;
 - g) a través del uso de la tecnología y la innovación, implementen plataformas de enseñanza virtual para mantener las competencias del personal, e incorporen esta modalidad como medio adicional de reducir la complacencia en la organización durante la pandemia de COVID-19 y en el futuro;
 - h) se familiaricen con el concepto de evaluación documental y lo implementen en sus respectivas organizaciones. Debería ponerse especial atención en aquellas actividades de otorgamiento de licencias que pueden realizarse por video en vivo, tales como las demostraciones y las pruebas orales; y
 - i) trabajen con las RSOO para reexaminar y mejorar las actividades de vigilancia de titulares de aprobaciones/certificados que estén experimentando cambios significativos como resultado de los efectos de la pandemia de COVID-19.

Que la OACI:

- j) siga desarrollando el proceso de elaboración de normas, teniendo en cuenta los cambios en la aviación;
- k) en colaboración con los Estados miembros, establezca una manera de identificar a las partes interesadas que lideran el cambio, fomente su participación en las primeras fases de elaboración de las disposiciones reuniendo sus conocimientos especializados en un repositorio centralizador, y comparta las soluciones para ampliar la capacidad de reglamentación con otros Estados;
- l) fomente y facilite la colaboración entre las partes interesadas para impulsar el avance tecnológico, la innovación, la instrucción y la mentoría en aras de desarrollar aptitudes y conocimientos de especialización entre los Estados miembros;
- m) en colaboración con los Estados miembros, siga brindando asistencia para el fortalecimiento de los programas de instrucción; y
- n) en colaboración con los Estados miembros y otras partes interesadas, considere la formulación de una norma que defina un marco digital estratégico para uso de las administraciones de aviación civil que contemple los lineamientos a seguir en el camino hacia la modernización y el aceleramiento de la digitalización y automatización de los procesos clave.

2.13 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/74-SAF/53, presentada por los Estados Unidos, en la que aporta al trabajo que viene realizando el Grupo Experto en Aeronavegabilidad en la evaluación de los efectos de aumentar la masa máxima de despegue (MTOM) de 5 700 kg a 8 618 kg en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Parte VB. Se toma nota de que este tema ya está en manos del grupo experto pertinente, y se alienta a seguir adelante con esa labor. Se toma nota también de la necesidad de coordinación entre los grupos expertos para identificar las consecuentes enmiendas a las disposiciones de la OACI resultantes de esta labor. Se coincide en que los Estados deberían dar más apoyo a los grupos expertos para contribuir al trabajo que se relaciona con el peso de las aeronaves.

2.14 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/109-SAF/83, presentada por Bolivia (Estado Plurinacional de) y apoyada por Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se destacan los avances del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) en el desarrollo de capacidad reglamentaria en beneficio de los Estados de la Región Sudamérica (SAM), contribuyendo así a elevar los niveles de vigilancia de la seguridad operacional. Tras tomar nota de esos avances, alienta al SRVSOP a seguir trabajando en ese sentido.

2.15 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/112-SAF/85, presentada por Colombia con el copatrocinio de Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), sobre la importancia de los datos como fundamento del programa de seguridad operacional (SSP) del Estado. El Componente de Seguridad Operacional destaca que los distintos tipos de datos se convierten en información útil para tomar decisiones, atenuar riesgos y predecir tendencias y comportamientos, y pueden servirle a los Estados a la hora de poner en práctica el concepto de vigilancia en función del riesgo. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de que se está trabajando para colaborar con los Estados en el desarrollo de sus capacidades de inteligencia en seguridad operacional, y de que las propuestas asociadas se enmarcan en la cuestión 3.2 del orden del día.

2.16 Se toma nota de la nota de información presentada por la República Dominicana (HLCC 2021-WP/137-SAF/104).

2.17 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula la siguiente recomendación:

Recomendación 2.2/4 — Otros asuntos relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional

Que los Estados:

- a) sigan prestando apoyo a los grupos expertos de la OACI afectados a la evaluación de las repercusiones en otros Anexos y/o textos de orientación del aumento de la masa máxima de despegue (MTOM) de 5 700 kg a 8 618 kg en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*;
- b) otorguen prioridad a los recursos humanos y técnicos necesarios para seguir desarrollando las capacidades de inteligencia en seguridad operacional de los Estados en el marco de sus programas de seguridad operacional (SSP) en colaboración con otros Estados, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y organizaciones internacionales; y

-
- c) compartan sus experiencias y aprendizajes para facilitar la gestión de los riesgos de seguridad operacional y las decisiones basadas en datos, con el respaldo de un plan de acción estatal coordinado con las oficinas regionales de la OACI.

Que la OACI:

- d) elabore textos de orientación para los Estados y las RSOO que les ayuden a detectar y resolver las dificultades que enfrentan los titulares de aprobaciones que están atravesando cambios operacionales significativos;
- e) en colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas, siga trabajando en evaluar los efectos del aumento de la MTOM de 5 700 kg a 8 618 kg en el Anexo 8, Parte VB, y en forma periódica comunique el estado de avance en el programa de trabajo y las revisiones de los Anexos y/o textos de orientación;
- f) facilite la elaboración de tareas adecuadas en colaboración con los grupos expertos que correspondan a fin de que se destinen recursos a las consideraciones relativas a la MTOM y se definan las revisiones que es preciso aplicar en los Anexos y los textos de orientación;
- g) facilite la coordinación entre los grupos expertos a fin de considerar la evaluación de sus programas de trabajo actuales y definir qué otras actividades se requieren para que las revisiones de las normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación se incorporen en los correspondientes Anexos y documentos que traten del peso de las aeronaves; y
- h) facilite la elaboración de disposiciones sobre inteligencia en seguridad operacional para fortalecer la gestión de los riesgos de seguridad operacional y las decisiones basadas en datos.

— FIN —