

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Seguridad y protección en la gestión del tránsito aéreo (ATM)

2.4: Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP)

ACTUALIZACIÓN SOBRE EL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Reconociendo la necesidad de reducir el índice de accidentes ocurridos a escala mundial, la Comisión de Aeronavegación propuso en 1997 el Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP). En sus 32º y 33º períodos de sesiones, en 1998 y 2001, respectivamente, la Asamblea respaldó el concepto del GASP y adoptó resoluciones al respecto. En esta nota se proporciona una actualización acerca del GASP.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En junio de 1997, la Comisión de Aeronavegación propuso el establecimiento del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica. En noviembre de ese año, la Conferencia de Directores Generales de aviación civil dio su apoyo al concepto de un plan global para la seguridad aeronáutica. En su 32º período de sesiones, la Asamblea adoptó la Resolución A32-15: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) e instó a los Estados contratantes a que dieran su apoyo a los diversos elementos del mismo.

1.2 En 2001, en su 33º período de sesiones, la Asamblea examinó un informe de situación sobre el GASP. En ese informe se detallaba la evolución del GASP desde su creación en 1997 y se resumían los logros en materia de seguridad operacional en el marco del GASP. La Asamblea adoptó la Resolución A33-16: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) y encargó a la Secretaría que distribuyera el GASP a los Estados y que lo incluyera en la página web de la OACI. Ya se han tomado ambas medidas.

2. ANTECEDENTES

2.1 Uno de los objetivos primordiales de la OACI es fomentar la seguridad operacional de los vuelos en el marco de la navegación aérea internacional. Por su participación activa en los temas de seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, la OACI está en condiciones de asumir la función de coordinar las diversas iniciativas sobre seguridad operacional que se emprenden a escala mundial. Por consiguiente, la función de la OACI en el marco del GASP incluye facilitar la comunicación de información atinente a la seguridad operacional entre los gobiernos y las empresas del sector aeronáutico, así como los esfuerzos por asegurar que los diversos programas que en ese sentido se emprendan a escala mundial sean complementarios en lugar de competir entre sí, y que aborden las preocupaciones que existen a nivel regional y mundial en el campo de la seguridad operacional de la aviación en forma completa y sistemática.

2.2 Además de la función de coordinación externa de la OACI que se describe en el párrafo precedente, el GASP también sirve para centrar las actividades relativas a la seguridad operacional que se llevan a cabo en la OACI en aquellas iniciativas de seguridad operacional, previstas y en curso, que ofrecen los mejores resultados en materia de seguridad en cuanto a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo. Por consiguiente, el concepto del GASP contribuye a centrar la atención de los profesionales de la aviación, tanto dentro como fuera de la OACI, en las cuestiones relativas a la seguridad operacional actuales y futuras.

2.3 Con miras a que el GASP sea más accesible y se conozca mejor, se distribuyó el documento a todos los Estados mediante la comunicación AN 6/37-02/11 y se incluyó en el sitio web de la Dirección de navegación aérea de la OACI. Se adjunta a la presente nota una copia del GASP y de la Resolución A33-16 de la Asamblea.

3. OBJETIVOS DEL PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

3.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) disminuir el índice de accidentes en todo el mundo, particularmente en las regiones donde sigue siendo elevado.

3.2 Para alcanzar esos objetivos, el GASP procura identificar las tareas y programas con probabilidades de ofrecer los mejores resultados en materia de seguridad operacional en cuanto a su capacidad de reducir el número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el GASP sirva como instrumento de planificación y seguimiento para verificar los avances alcanzados.

3.3 Se están realizando esfuerzos para mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial en diversos frentes y niveles. La consiguiente proliferación de actividades relacionadas con la seguridad operacional requiere diversas habilidades, recursos y conocimientos que superan la capacidad de una sola organización. En lugar de agregar tareas a la lista de actividades existente en materia de seguridad operacional, el GASP trata de producir una sinergia de las actividades que están llevando a cabo los expertos en sus campos respectivos. Dicho de otro modo, el GASP apunta a proporcionar una estrategia integrada de seguridad operacional para la aviación mundial.

4. VINCULACIÓN CON LOS PROGRAMAS Y PRIORIDADES EXISTENTES

4.1 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica no reemplaza las actividades relacionadas con la seguridad operacional que ya lleva a cabo la OACI. En cambio, complementa esas actividades, pues facilita la asignación de prioridades y constituye el documento integrador de las actividades de la Organización en ese campo.

4.2 Las tareas atinentes a la seguridad operacional que desempeña la OACI figuran en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea. La Comisión de Aeronavegación asigna prioridades a las tareas para ayudar a la Secretaría a ejecutar el programa de trabajo. Las prioridades de las tareas se fijan basándose en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las Resoluciones de la Asamblea, el Plan de acción estratégico de la OACI, los objetivos de la Comisión de Aeronavegación y las consideraciones de carácter presupuestario. En el proceso de fijación de prioridades, los elementos y las tareas del GASP se incorporan a las prioridades del programa de trabajo para garantizar que se alcancen los mejores resultados en materia de seguridad operacional en función de las inversiones de la Organización en ese sentido.

5. LOGROS DEL GASP

5.1 Durante los últimos años, las actividades de la OACI en materia de seguridad operacional que se llevaron a cabo en el marco del GASP se centraron en los ámbitos que tenían el mayor potencial para reducir el número de accidentes que ocasionan pérdidas importantes de vidas humanas. Entre esos ámbitos de actividad se incluyen:

- a) una labor permanente en materia de CFIT y de reducción de accidentes en la aproximación y el aterrizaje, incluido el desarrollo de equipo de aeronaves, procedimientos operacionales e instrucción;
- b) nuevos requisitos para el sistema anticolidión de a bordo (ACAS), con énfasis en los procedimientos operacionales correctos;
- c) introducción de sistemas de gestión de la seguridad operacional para las operaciones de ATM y de aeródromos;
- d) introducción de los aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones de la OACI;
- e) continua actualización de los SARPS, PANS y textos de orientación de la OACI;
- f) realización del primer ciclo de auditorías de los Anexos 1, 6 y 8 en el marco del Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOAP);
- g) creación de una campaña educativa y de toma de conciencia acerca de la seguridad operacional de las pistas y entradas indebidas en la pista; y
- h) establecimiento de un requisito de conocimientos mínimos del idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas.

6. EXAMEN DEL GASP

6.1 La aviación sigue siendo un sector dinámico en el que constantemente surgen tecnologías que a menudo conllevan nuevos problemas y desafíos en materia de seguridad operacional. Al mismo tiempo, algunos temas de seguridad operacional todavía no se han abordado adecuadamente y, en algunos casos, queda por implantar de manera generalizada algunos ajustes identificados al respecto. Para dar cuenta de esa realidad, es necesario examinar periódicamente el GASP para garantizar que continúe siendo pertinente.

6.2 Para mantenerse al día en cuanto a la evolución del sector aeronáutico, la Comisión de Aeronavegación se reúne periódicamente con los líderes del sector. El intercambio de ideas y de información que se realiza en esas reuniones permite identificar los nuevos problemas en materia de seguridad operacional y sus posibles soluciones. Esas reuniones también brindan la oportunidad de que el sector aeronáutico examine el GASP y proporcione información para su futuro desarrollo.

6.3 La Comisión de Aeronavegación realiza un examen formal anual del GASP y lo actualiza cuando es necesario. La versión actual del GASP figura en el sitio web de la OACI (www.icao.int/icao/en/anb). En los períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea, se presenta un informe sobre la evolución del GASP .

6.4 La versión actual del Plan global para la seguridad aeronáutica figura en el Apéndice A de la presente nota. En el Apéndice B figura una copia de la Resolución A33-16 de la Asamblea acerca del GASP.

7. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

7.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la información relativa al Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica que figura en esta nota de estudio y a utilizar dicha información, según sea necesario.

— — — — —

APÉNDICE A

PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

1. OBJETIVOS

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes en todo el mundo, poniendo especial énfasis en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

1.2 Esto debería lograrse del siguiente modo:

- a) identificando las causas repetitivas que ocasionan accidentes en todo el mundo y a nivel regional y recomendando medidas específicas al respecto;
- b) identificando mejor todos los elementos que pueden aminorar la seguridad, por ejemplo las carencias y deficiencias del sistema de navegación aérea o el incumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y recomendando medidas correctivas al respecto; y
- c) mejorando la cooperación entre los Estados contratantes y grupos de Estados con la OACI para mejorar la propia capacidad de la Organización para recopilar, evaluar y difundir la información atinente a la seguridad operacional.

1.3 El Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica identificará por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores resultados en materia de seguridad operacional en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Existe el propósito de que el GASP preste servicio a todas las partes que intervienen en la seguridad operacional de la aviación, tanto a título de instrumento de planificación como de seguimiento, para que de ese modo puedan reseñar en un documento público las tareas y programas mencionados y verificar los progresos realizados en esas esferas de actividad de la OACI. Con miras a que el GASP sea fácilmente accesible, la OACI distribuirá el documento con regularidad mediante una comunicación a los Estados y lo publicará en su sitio web.

2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Los tres aspectos fundamentales del GASP son los siguientes:

Primero Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los problemas concretos de seguridad operacional que deben resolverse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se concede particular atención a las razones que explican las variaciones regionales en los índices de accidentes;

Segundo Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que tienen perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las actividades relativas a la seguridad operacional

que ofrecen los mejores resultados en lo que atañe a la reducción del número e índice de accidentes en todo el mundo; y

Tercero Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

3. ELEMENTOS

3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información, incluso el sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI. (Primer aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Determinar problemas de seguridad operacional concretos;
- b) Determinar los problemas de seguridad operacional que redundan en disparidades en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) Desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias de la actuación en materia de seguridad operacional; y
- d) Difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

3.2 **Medidas de seguridad operacional recomendadas como resultado de las conclusiones del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (Primer y Segundo aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Examinar los elementos críticos de la seguridad operacional identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de desarrollar estructuras apropiadas de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) Proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos sobre reglamentación que sean de fácil comprensión;
- d) Promover y asignar prioridades para la ampliación del USOAP a otras esferas relacionadas con la seguridad operacional; y
- e) De ser necesario, actualizar los SARPS vigentes o elaborar otros nuevos.

3.3 **Identificar mejor y resolver las carencias y deficiencias que en la esfera de la navegación aérea notifiquen las distintas fuentes disponibles, incluso los grupos**

regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI y los grupos regionales sobre seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Examinar y, cuando sea posible, proporcionar la orientación y asistencia necesarias a los Estados a la hora de poner en práctica las medidas apropiadas en materia de seguridad operacional.

3.4

Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto. (Tercer aspecto fundamental)

Tareas conexas

- a) Participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos, jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) Elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) Elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) Elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) Participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) Actualizar las disposiciones de los Anexos a efectos de facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) Proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y
- h) Considerar la posibilidad de establecer una red completa de análisis de datos y difusión de información.

3.5 **Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional. (Segundo aspecto fundamental)**

Tareas conexas

- a) Establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjunta (JSSI) de Europa y la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) en los Estados Unidos, así como con otras posibles iniciativas que existan en materia de seguridad operacional;
- b) Participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a problemas concretos de la seguridad operacional;
- c) Determinar las tareas altamente prioritarias en materia de seguridad operacional basándose en su incidencia en la mejora de la seguridad operacional para determinar si las iniciativas que se están desarrollando en ese campo tienen una perspectiva mundial y se justifica que se incluyan en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;
- d) Consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. El propósito de dichas consultas, en las cuales participan representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la ANC y que tienen el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es el siguiente:
 - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos realizados respecto de los problemas de seguridad en el contexto del GASP;
 - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar todos los datos y propuestas que podrían justificar nuevas iniciativas del GASP; y
 - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales una oportunidad de actualizar el GASP.

3.6 **Desarrollar soluciones con respecto a los problemas de seguridad operacional identificados. (Segundo y tercer aspectos fundamentales)**

Tareas conexas

- a) Elaborar disposiciones en los Anexos relacionadas con el equipo de nueva tecnología que debe instalarse a bordo de las aeronaves;
- b) Incorporar las conclusiones de los equipos de trabajo de la industria (por ejemplo CFIT y ALAR) en las disposiciones de la OACI;
- c) Elaborar textos de orientación sobre programas de análisis de datos de vuelo que necesitan los explotadores de aeronaves comerciales de gran tamaño;

- d) Actualizar las disposiciones de los Anexos atinentes a la forma de representar el terreno en las cartas de aproximación y datos electrónicos sobre el terreno para su presentación en pantalla en el puesto de pilotaje;
- e) Cerciorarse de que las medidas relativas al aumento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo son seguras;
- f) Elaborar disposiciones sobre mejora de los procedimientos de comunicaciones aire-tierra, incluso los requisitos mínimos sobre nivel de conocimientos en el uso corriente del idioma inglés en las comunicaciones ATC;
- g) Proporcionar orientación y supervisar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad operacional para aeródromos y servicios de tránsito aéreo;
- h) Ampliar el programa USOAP para incluir los Anexos 11 y 14;
- i) Crear y fomentar grupos regionales de seguridad operacional;
- j) Elaborar SARPS encaminados a aumentar la fiabilidad técnica de las aeronaves;
- k) Seguir incorporando aspectos relacionados con los factores humanos en las disposiciones y textos de orientación normativos de la OACI;
- l) Elaborar SARPS o textos de orientación para resolver los problemas de entradas indebidas en la pista; y
- m) Elaborar disposiciones relativas a la mejora del equipo ATM, los procedimientos y la actuación humana.

— — — — —

APÉNDICE B

RESOLUCIÓN A33-16: PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo promover la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo;

Reconociendo que el porcentaje de accidentes mortales en el mundo en operaciones de transporte aéreo se ha mantenido estable a un bajo nivel por varios años;

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

Consciente de que la percepción por parte del público de la seguridad aeronáutica se basa en gran medida en el número de accidentes de aeronaves y no en el índice de accidentes;

Reconociendo que el logro de un menor índice de accidentes exigirá nuevos enfoques, en particular proactivos y basados en el análisis de riesgos, por parte de todos los participantes en la industria de la aviación, incluso la OACI, los Estados, los fabricantes y los explotadores de aeronaves;

Reconociendo que el elemento humano en el sistema de aviación es de importancia capital para las iniciativas de prevención de accidentes y la seguridad aeronáutica; y

Tomando nota con preocupación de que el impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) y los accidentes en la aproximación y el aterrizaje siguen siendo accidentes importantes en las operaciones de las líneas aéreas;

La Asamblea:

1. *Destaca* la necesidad de reducir el número e índice de accidentes mortales en las operaciones de transporte aéreo;

2. *Insta* a los Estados contratantes a adoptar los objetivos del GASP para reducir los accidentes de aviación y disminuir el índice de accidentes en todo el mundo;

3. *Insta* a los Estados contratantes a aplicar su voluntad política para tomar las medidas correctivas establecidas por las auditorías USOAP, corregir las deficiencias observadas en el procedimiento de planificación regional y las actividades conexas y promulgar los reglamentos necesarios para implantar los sistemas relativos a la seguridad operacional elaborados en el marco del GASP;

4. *Reitera* la necesidad de que se implanten el programa de prevención del impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) de la OACI y el de reducción de los accidentes en la aproximación y el aterrizaje (ALAR);

5. *Insta* a todos los Estados contratantes a aportar el apoyo necesario a los diversos elementos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica;

6. *Apoya* el concepto de concentrar las actividades relativas a la seguridad operacional de la OACI en aquellas iniciativas de seguridad operacional previstas o actualmente en curso, que ofrecen los mejores dividendos en términos de reducción del índice de accidentes;

7. *Pide* al Consejo y al Secretario General que se aseguren de que todas las actividades relacionadas con la seguridad operacional que corresponden al GASP se financian plenamente con el presupuesto de la OACI, incluyendo las que llevan a cabo las oficinas regionales;

8. *Encarga* al Consejo y al Secretario General que participen en los esfuerzos de los Estados para mejorar los actuales sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional y el intercambio de información relacionada con la seguridad y que participen en las actividades orientadas al establecimiento de una red completa de análisis de datos y difusión de la información, teniendo en cuenta la necesidad de proteger debidamente la información confidencial y sus fuentes;

9. *Alienta* el intercambio de información relativa a la seguridad operacional entre los usuarios del sistema aeronáutico, incluyendo la notificación por parte de los Estados de datos de accidentes e incidentes al sistema de notificación de datos de accidentes/incidentes (ADREP) de la OACI;

10. *Insta* a todos los Estados contratantes a examinar y, de ser necesario, adaptar sus leyes, reglamentos y políticas para lograr el equilibrio apropiado entre los diversos elementos de las medidas de prevención de accidentes (p.ej., reglamentación, aplicación, instrucción e incentivos para la notificación voluntaria) y a alentar una mayor notificación voluntaria de acontecimientos que podrían afectar a la seguridad aeronáutica y *encarga* a la OACI que formule políticas y textos de orientación apropiados con esta finalidad;

11. *Insta* a todos los Estados contratantes a asegurarse de que sus explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y de equipo y organizaciones de mantenimiento cuenten con los procedimientos y políticas necesarios para la notificación voluntaria de sucesos que podrían afectar a la seguridad aeronáutica;

12. *Pide* al Consejo que formule un programa para alentar a los Estados a implantar procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) utilizando datos como los del GNSS o DME/DME, de conformidad con las disposiciones de la OACI;

13. *Alienta* a los Estados a promover grupos regionales de seguridad operacional;

14. *Alienta* a los Estados a promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para:

- a) unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI;
- b) examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y
- c) elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia;

15. *Encarga* al Secretario General que distribuya el documento GASP regularmente mediante una comunicación a los Estados o en el sitio web público de la OACI; y

16. *Encarga* al Consejo que presente un informe sobre la marcha del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica a los futuros períodos de sesiones de la Asamblea.