

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas****ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN:
RESPALDO DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA
AVIACIÓN ACTUALIZADO**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

El *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) marca la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional y sirve 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 tendentes a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. El 30 de mayo de 2016, el Consejo aprobó la edición de 2017-2019 del GASP que figura en el enlace del Apéndice A de esta nota de estudio. Asimismo, en el Apéndice B de esta nota se presenta una versión revisada de la Resolución A38-2 de la Asamblea sobre la planificación mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea.

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

- respaldar la edición de 2007-2019 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) que figura en el Apéndice A de esta nota de estudio y que constituye la dirección estratégica para la seguridad operacional mundial;
- pedir a los Estados miembros, a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes que trabajen con todas las partes interesadas para establecer prioridades, metas e indicadores acordes con los objetivos del GASP, con la intención de reducir el número e índice de accidentes de aeronave; y
- adoptar la revisión propuesta de la Resolución A38-2, que figura en el Apéndice B, y que cubre hasta el Apéndice A, inclusive, de la resolución propuesta en esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022) <i>Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015</i> (Doc 10046)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad operacional contribuye fundamentalmente al crecimiento sostenible del sistema de aviación civil internacional sólido y económicamente viable. En la Resolución A38-2: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, la Asamblea reconoció la importancia de un marco mundial para apoyar el Objetivo estratégico de la OACI de Seguridad operacional. Asimismo, la Asamblea resolvió que el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP), en conjunto con el Plan mundial de navegación aérea (GANP), sirva de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la armonización y la coordinación de los esfuerzos tendentes a mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional. Para lograr esto, el GASP se ha reestructurado y revisado y se encuentra apoyado por la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, que sirve de plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación para que logre los objetivos que se presentan en el GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes.

2. EDICIÓN 2017-2019 DEL GASP

2.1 De conformidad con la Resolución A38-2 de la Asamblea, la OACI mantiene actualizado el GASP y el GANP para apoyar los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización. La Asamblea instó a la OACI a concluir la elaboración de una hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como apoyo al GASP. La segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2015 (HLSC 2015) estuvo de acuerdo en que existía la necesidad de que la OACI, al actualizar la edición de 2014-2016 del GASP, elaborara dicha hoja de ruta para apoyar el GASP, en colaboración con los Estados, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), los socios en el área de seguridad operacional y la industria.

2.2 La edición de 2017-2019 del GASP conserva el marco, los objetivos y los elementos habilitantes de rendimiento en materia de seguridad operacional de la edición de 2014-2016. Ya que el GASP se encuentra en su etapa inicial de implantación, las partes interesadas aún se están familiarizando con la edición anterior de dicho plan y trabajan para su implantación. Por lo tanto, la intención de mantener la estabilidad del marco del GASP y de sus componentes principales en la edición de 2017-2019 es permitir que las partes interesadas continúen el proceso de implantación sin interrupción. Se respetan los plazos asociados a los objetivos de corto y mediano plazos (2017 y 2022, respectivamente). El plazo asociado al objetivo de largo plazo cambió de 2027 a 2028 para ajustarlo a las fechas de celebración de los períodos de sesiones de la Asamblea. El contenido del GASP ha sido mejorado para facilitar su implantación. La revisión también tiene por objeto fortalecer la relación entre el GASP y el GANP, principalmente mediante iniciativas de seguridad operacional relacionadas con la gestión de dicha seguridad y la gestión predictiva de riesgos, a fin de integrar el análisis de la seguridad operacional en todos los aspectos de los futuros sistemas de aviación.

2.3 La mayor parte de los cambios son de carácter editorial y su propósito es mejorar la coherencia lógica del documento (por ejemplo, explicar los conceptos de alto nivel primero y luego examinar aspectos específicos). También, con estos cambios se presenta la configuración del documento de acuerdo con las directrices estándares que se aplican a las publicaciones oficiales numeradas de la OACI (con párrafos y secciones numerados), para facilitar el uso del mismo.

2.4 Un cambio importante en la edición de 2017-2019 del GASP es la elaboración de la nueva hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, cuya meta es ayudar a garantizar que las iniciativas de seguridad operacional generen los beneficios previstos asociados a los objetivos del GASP, por medio de una mejor coordinación, con lo que se reducirán las incongruencias y

la duplicación de esfuerzos. La hoja de ruta también es una herramienta para complementar el GANP, ya que algunos de los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) se refieren a mejoras en la seguridad operacional, más que a un aumento de la capacidad y la eficiencia, y que antes de implementar algunas de las ASBU se requieren análisis de la seguridad operacional. La hoja de ruta se elaboró en colaboración con expertos en la materia procedentes de los Estados, la industria y organizaciones regionales e internacionales. Antes de finalizarla, la OACI tuvo un período de consulta con los Estados y organizaciones internacionales, por medio de la comunicación AN 6/37-15/76, para recabar comentarios sobre el proyecto preliminar del GASP. Cabe destacar que el material contenido en la hoja de ruta responde a la mayoría de los comentarios que se recibieron de los Estados y organizaciones internacionales. Esto pone de relieve la el alcance de la hoja de ruta y su función de complemento del GASP.

2.5 En el apéndice del GASP figura información detallada sobre la orientación y asistencia para la implantación de que disponen los Estados. Esto incluye: la campaña denominada Ningún país se queda atrás, el programa para la nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS), el Fondo para la seguridad operacional de la aviación (SAFE), el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) y los productos y servicios de navegación basada en la performance (PBN).

2.6 También se incorporó un nuevo apéndice para proporcionar orientación respecto a los indicadores en materia de seguridad operacional y los indicadores del nivel de actividad. Estos indicadores se presentaron ante la HLSC 2015, como parte de una nota de información de la Secretaría. Esta adición sienta las bases para dar el primer paso hacia el desarrollo e implantación de los indicadores mundiales armonizados, que pueden adaptarse a escalas regional, subregional y nacional, y sirve de apoyo para lograr los objetivos del GASP.

3. ACTUALIZACIONES FUTURAS DEL GASP

3.1 El GASP se examina y actualiza antes de cada período de sesiones de la Asamblea. La OACI examina el GASP cada tres años por medio de un proceso establecido y transparente (véase el Apéndice C de la edición de 2017-2019 del GASP). La Comisión de Aeronavegación (ANC) examina el GASP como parte de su programa de trabajo y consulta a los Estados sobre las enmiendas propuestas. Luego, la ANC informa al Consejo y hace comentarios. Después de ser aprobadas por el Consejo, las enmiendas del GASP se presentan al siguiente período de sesiones de la Asamblea para obtener el respaldo de los Estados miembros.

3.2 Los comentarios recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, en respuesta a la versión actualizada del GASP, así como las respuestas a un cuestionario sobre su edición de 2017-2019 propuesta, son de valor para sus próximas actualizaciones. La principal preocupación planteada en las respuestas es la necesidad de actualizar en el futuro el GASP para cubrir cuestiones sobre seguridad operacional a la par que mejorar la vigilancia de la seguridad operacional, con el propósito de que se logre un equilibrio entre los aspectos operacionales y organizativos de la gestión de la seguridad operacional.

3.3 Con base en los comentarios recibidos, las áreas que deben considerarse en futuras actualizaciones son, entre otras: la dimensión del sistema y el nivel de complejidad de los Estados, los indicadores de seguridad operacional, los mecanismos utilizados para actualizar las prioridades mundiales de seguridad operacional, el uso de los datos de la OACI al definir los objetivos del GASP (incluida la aplicación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional), la gestión de riesgos asociados a las operaciones de servicios escala, los sistemas de aeronaves pilotadas a

distancia (incluido el manejo de la amenaza de los drones pequeños) y la orientación adicional sobre la gestión predictiva de riesgos.

3.4 Los comentarios que se recibieron durante el proceso de consulta, así como el cuestionario, destacan la necesidad de que en futuras ediciones del GASP se haga más énfasis en aspectos de la seguridad operacional. Esta noción ya se introdujo a través de iniciativas específicas en la hoja de ruta, que hacen necesario que las partes involucradas se centren en las prioridades mundiales de seguridad operacional descritas en el GASP. No obstante, en futuras ediciones podría requerirse otra reestructuración del GASP para tener en cuenta este enfoque doble de aspectos operacionales y de organización de la gestión de la seguridad operacional. Esto exigiría que la OACI siga desarrollando el GASP, así como la hoja de ruta, y que modifique su alcance para tener en cuenta las necesidades cambiantes de la comunidad de la aviación mundial.

4. **RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 De conformidad con la Resolución A38-2 de la Asamblea, el GASP y el GANP apoyan los Objetivos estratégicos de la Organización. El proyecto de resolución se centra en el GASP, por lo que sustituye a la Resolución A38-2: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*.

4.2 Al examinar la resolución del Apéndice B, y para los fines de esta nota, véase únicamente el preámbulo y el Apéndice A que tratan específicamente del GASP. El Apéndice B de la resolución, que trata específicamente del GANP, se analiza en la nota A39-WP/39 bajo la Cuestión 34.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 El GASP ofrece una visión de largo plazo que ayuda a la OACI, los Estados, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los RASG, las organizaciones internacionales y la industria a desarrollar una estrategia armonizada de seguridad operacional. La inclusión de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial en el GASP ofrece un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes, a fin de asegurar que las iniciativas de seguridad operacional generen los beneficios previstos asociados a los objetivos del GASP.

APÉNDICE A

PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP)

Disponible en <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 39º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

34-xx: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

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 miembros y los demás interesados;

Considerando que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia;

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

Reconociendo la importancia de la ejecución eficaz de los planes e iniciativas regionales y nacionales basados en dicho marco mundial;

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad 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;

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo ~~el 30 de julio de 2013~~ a la ~~primera~~ edición actualizada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y ~~el 29 de mayo de 2013~~ a la ~~cuarta~~ edición actualizada del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* ~~la primera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (el GASP) y la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (el GANP)~~ para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;
2. *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;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
4. *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, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;
5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede

lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;

6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, 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 el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;

7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.

8. *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;

9. ~~*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;~~

109. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y

110. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A37-4 A38-2 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la Resolución A37-12 sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad navegación aérea.

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

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 miembros 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;

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;

Reconociendo la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades, las metas y los indicadores que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

Reconociendo que la OACI ha implantado 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 de la intención de utilizar los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; y

Tomando nota del desarrollo de la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial como plan de acción para asistir a la comunidad de la aviación en la implantación de las iniciativas de seguridad operacional que figuran en el GASP, por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes; y

Tomando nota de la necesidad de asistir a los Estados miembros en implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y en mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

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 forma estratégica para apoyar a los Estados y las regiones cuya vigilancia de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración ~~y donde exista la voluntad política para mejorar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional;~~
3. *Insta* a los Estados miembros a apoyar los objetivos del ~~Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP)~~ poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen;
4. *Insta* a los Estados miembros, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para fijar prioridades, metas e indicadores consecuentes con los objetivos del GASP con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;

5. *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 y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen a 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; y

6. ~~*Insta* a la OACI a terminar de elaborar para finales de 2014 las hojas de ruta sobre seguridad operacional como apoyo para el GASP, a fin de utilizarlas para mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados. *Alienta* a la OACI a que continúe desarrollando la hoja de ruta para la seguridad operacional mundial según se requiera.~~

APÉNDICE B

Plan mundial de navegación aérea (GANP)

...

— FIN —