

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea****ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
DE LA AVIACIÓN: APOYO AL 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), establece la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional y sirve de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. El 14 de junio de 2019, el Consejo aprobó la edición de 2020-2022 del GASP (tercera edición) cuyo enlace figura en el Apéndice A de esta nota de estudio. En el Apéndice B se presenta una versión revisada de la Resolución A39-12 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 2020-2022 del *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004), que marca la dirección estratégica para la seguridad operacional mundial, a la que puede accederse siguiendo el enlace que figura en el Apéndice A de esta nota de estudio y;
- pedir 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 que trabajen con todas las partes interesadas para ejecutar planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación, acordes con el GASP, con miras a reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan; y
- adoptar la enmienda propuesta de la Resolución A39-12, que figura en el Apéndice B, y que cubre hasta el Apéndice A, inclusive, de la resolución propuesta.

<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 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13)</i> (Doc 10115), <i>corrigendos núms. 1 y 2, y suplemento núm. 1</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i> (Doc 10075) <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad operacional es la máxima prioridad de la aviación. En la Resolución A39-12: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, la Asamblea reconoció la importancia de contar con un marco mundial en apoyo de los objetivos estratégicos de la OACI. En el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) se establece la estrategia de seguridad operacional de la OACI, para la priorización y la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación. La finalidad del GASP es reducir continuamente el número de víctimas mortales muertes y el riesgo de que se produzcan, orientando la formulación de una estrategia armonizada de seguridad operacional y la ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. El GASP promueve la coordinación y colaboración entre iniciativas internacionales, regionales y nacionales, tales como la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB).

2. EDICIÓN DE 2020-2022 DEL GASP

2.1 De conformidad con la Resolución A39-12 de la Asamblea, la OACI mantiene actualizado el GASP y el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750) en apoyo de los objetivos estratégicos correspondientes de la Organización. La edición de 2020-2022 (tercera edición) del GASP se preparó gracias a los esfuerzos del Grupo de estudio del GASP (GASP-SG), un grupo mixto de expertos de los campos normativo e industrial, constituido por la OACI para asegurar que el plan y su contenido reflejen las necesidades de la comunidad de la aviación a nivel internacional, regional y nacional. El proyecto de GASP se presentó a la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13), celebrada en Montreal, Canadá, del 9 al 19 de octubre de 2018, para conocer mejor la opinión de los Estados y las organizaciones internacionales. Las recomendaciones de la Conferencia se incorporaron en la versión final de la edición 2020-2022 del GASP, aprobada por el Consejo de la OACI.

2.2 En la edición de 2020-2022 del GASP se reconocen las necesidades de todas las partes interesadas de la aviación y se promueven la implantación de la gestión de la seguridad operacional y un enfoque basado en el riesgo como instrumentos para facilitar el manejo de sistemas de aviación cada vez más complejos. También se fomentan iniciativas armonizadas de mejora de la seguridad operacional para subsanar las deficiencias relativas a la implementación efectiva de los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.

2.3 La visión de la edición de 2020-2022 del GASP es lograr y mantener la meta de seguridad operacional a la que se aspira de cero víctimas mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá, en consonancia con la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. Se ha fijado 2030 como plazo para alcanzar esta meta, ya que se prevé que para esa fecha el volumen de tráfico se duplique. La misión del GASP es mejorar continuamente los resultados de la seguridad operacional de la aviación en el mundo, proporcionando un marco de colaboración para los Estados, las regiones y la industria.

2.4 La meta global de seguridad operacional a la que se aspira está respaldada por una serie de seis objetivos que figuran en la edición de 2020-2022 del GASP, en sustitución de los objetivos presentados en la edición del GASP de 2017-2019. Algunos de los objetivos se derivan de la edición de 2017-2019, en la que se pedía a los Estados que implantaran sistemas eficaces de vigilancia de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional (SSP). Otros objetivos responden a los comentarios recibidos, durante el proceso de consulta para actualizar el GASP, de Estados y organizaciones internacionales que pedían que se hiciera mayor hincapié en la gestión de riesgos de seguridad operacional.

2.5 Los objetivos de la edición de 2020-2022 del GASP son los siguientes:

- Objetivo 1: Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.
- Objetivo 2: Fortalecer la capacidad de supervisión de la seguridad operacional de los Estados.
- Objetivo 3: Implantar programas estatales de seguridad operacional efectivos.
- Objetivo 4: Aumentar la colaboración a nivel regional.
- Objetivo 5: Ampliar el uso de programas de la industria.
- Objetivo 6: Asegurar la disponibilidad de infraestructura adecuada para que las operaciones puedan realizarse de manera segura.

2.6 La edición de 2020-2022 del GASP se reestructuró en dos partes. La primera se refiere a la planificación de la seguridad operacional, lo que incluye la detección de problemas de organización y de riesgos de seguridad operacional, así como la definición de las funciones y responsabilidades de las diferentes partes interesadas en el marco del GASP. En la segunda parte se aborda la ejecución de iniciativas de refuerzo de la seguridad operacional.

2.7 Para mitigar el riesgo de muertes, los Estados, las regiones y la industria tienen que considerar las categorías de sucesos de alto riesgo (HRC). La selección de los tipos de sucesos considerados HRC mundiales (anteriormente denominados “prioridades mundiales de seguridad operacional”) se basa en el número real de víctimas mortales de accidentes pasados, el alto riesgo de mortalidad por accidente o el número de accidentes y de incidentes. Para la edición de 2020-2022 del GASP, se han determinado, sin un orden particular, las siguientes HRC: impacto contra el suelo sin pérdida de control; pérdida de control en vuelo; colisión en vuelo; salidas de pista; e incursiones en la pista.

2.8 De conformidad con la edición de 2020-2022 del GASP, se alienta a cada región y Estado a elaborar un plan regional de seguridad operacional de la aviación y un plan nacional de seguridad operacional de la aviación, respectivamente, que contengan la orientación estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación durante un período determinado. Cada plan debería elaborarse en consonancia con los objetivos, metas y HRC del GASP. Para los Estados que han implantado íntegramente un SSP, el plan nacional de seguridad operacional de la aviación es la manera de demostrar su compromiso de ejecución de actividades adicionales para mejorar la seguridad operacional en el Estado, por ejemplo, dirigidas a reforzar el SSP y a cumplir los objetivos de seguridad operacional del Estado.

2.9 La edición de 2020-2022 del GASP incluye la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial, que sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr sus objetivos por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes pertinentes. En la hoja de ruta se presentan iniciativas de mejora de la seguridad operacional reconocidas mundialmente para que los Estados, las regiones y la industria trabajen en cada uno de los objetivos del GASP. La parte de riesgos operacionales de seguridad de la hoja de ruta se incluye en el GASP para ayudar a los Estados, regiones y la industria a responder a las cinco HRC enumeradas en el párrafo 2.7 anterior. Las iniciativas de mejora de la seguridad operacional deberían ejecutarse lo antes posible para mitigar los riesgos asociados a las HRC. La hoja de ruta facilita la validación de la efectividad de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional y propone un sistema para determinar los peligros asociados a las HRC y formular iniciativas adicionales para mitigar los riesgos de seguridad operacional conexos.

3. RECOMENDACIONES DE LA AN-CONF/13

3.1 La Conferencia expresó un amplio respaldo al proyecto de edición de 2020-2022 del GASP y estuvo de acuerdo en que es necesario que el GASP-SG reexamine el uso apropiado del concepto de margen de vigilancia de la seguridad operacional, en preparación para el respaldo del GASP en el 40° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

3.2 Después de la AN-Conf/13, se encargó al GASP-SG que formulara propuestas para mejorar el uso del margen de vigilancia de la seguridad operacional en el GASP. Hubo consenso en el grupo de estudio en que este concepto evolucionaría hacia el índice de vigilancia de la seguridad operacional. El concepto se describe en detalle en el GASP, Parte I, capítulo 4 (véase el Apéndice A). El índice de vigilancia de la seguridad operacional responde a la necesidad de que el GASP-SG reexamine el uso apropiado del margen de vigilancia de la seguridad operacional, como lo expresó la AN-Conf/13. El nuevo concepto de índice de vigilancia de la seguridad operacional hace énfasis en la noción de mejoras continuas en la seguridad operacional de todos los Estados. El texto referente al margen de vigilancia de la seguridad operacional se reemplazó por un texto sobre el índice de vigilancia de la seguridad operacional, que se presenta como un nuevo concepto en la edición de 2020-2022, y uno de varios indicadores de la capacidad de supervisión de la seguridad operacional de un Estado. Las metas 4.1 y 4.3 del GASP sobre colaboración regional, que anteriormente mencionaban el margen de vigilancia de la seguridad operacional, se modificaron para relacionar la asistencia y colaboración con las capacidades de supervisión de la seguridad operacional y su nivel de implementación del SSP, como se definen en los objetivos 2 y 3.

3.3 El GASP-SG propuso un nuevo texto para explicar el GASP en relación con los otros planes mundiales de la OACI. El grupo de estudio redactó también una descripción modificada de problemas emergentes. Además, se modificó el texto para aclarar más la relación entre el plan nacional de seguridad operacional y otros planes nacionales pertinentes.

3.4 El texto en el GASP sobre el sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación, así como el texto referente a la infraestructura apropiada para operar de manera segura y el GANP, se actualizaron para reflejar los resultados de la AN-Conf/13.

3.5 Las enmiendas a la edición de 2020-2022 propuestas por el GASP-SG en respuesta a los comentarios de la AN-Conf/13 se incorporaron en la versión final revisada del GASP, aprobada por el Consejo de la OACI.

4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 De conformidad con la Resolución A39-12 de la Asamblea, el GASP y el GANP apoyan los objetivos estratégicos de la Organización. El Apéndice A del proyecto de resolución se centra en el GASP, por lo que sustituye el Apéndice A de la Resolución A39-12: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*.

4.2 Al considerar la resolución del Apéndice B y para los fines de esta nota, véase el preámbulo y el Apéndice A que se refiere específicamente al GASP. El Apéndice B de la resolución, específicamente sobre el GANP, se trata en la nota A40-WP/24 bajo la Cuestión 28.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Acorde con el objetivo estratégico Seguridad operacional, en la edición de 2020-2022 del GASP se describen las principales iniciativas de mejora de la seguridad operacional para el trienio. El GASP proporciona un marco para que los Estados, las regiones y la industria puedan cooperar y colaborar a fin de ayudar a los Estados a abordar problemas de organización y riesgos de seguridad operacional. En él se describen las funciones y responsabilidades de los Estados, las regiones y la industria. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que se presenta en el GASP, sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos del GASP mediante un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes.

APÉNDICE A

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

Puede consultarse en <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 40º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

28-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; y

Tomando nota de la aprobación acordada por el Consejo de la ~~segunda~~tercera edición del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y de la ~~quinta~~sexta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

La Asamblea:

1. *Respalda* la ~~segunda~~tercera edición del GASP y la ~~quinta~~sexta edición del 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 y, a su vez, garantice la estabilidad necesaria;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

Apéndice B

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 coherencia, 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 el 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* a la Secretaria General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva el GASP y el GANP; y
10. *Declara* que la presente resolución sustituye a la Resolución A38-2/A39-12 relativa a la planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la 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;

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;

3. *Insta* a los Estados miembros a ~~apoyar los objetivos del GASP poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen~~ ejecutar planes nacionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP para reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;

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~~ ejecutar planes regionales de seguridad operacional de la aviación acordes con el GASP a fin de reducir continuamente el número de víctimas mortales y el riesgo de que se produzcan;

Apéndice B

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. *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 —