



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea - Políticas**

**30.1 Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) e implementación de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación**

**APOYO PARA LA FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN DE RASP Y NASP EN LA REGIÓN AFI**

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados contratantes africanos<sup>1</sup>)

**RESUMEN**

El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) es una estrategia para el mejoramiento continuo de la seguridad operacional a nivel internacional. Los Estados y las regiones son responsables de formular planes nacionales y regionales de seguridad operacional en consonancia con el GASP. Las iniciativas regionales y nacionales de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) deberían adaptarse a los problemas que enfrentan los Estados y otras partes interesadas. Pese a todos los esfuerzos que se realizan actualmente, la mayoría de las regiones y Estados de la región AFI tienen todavía dificultades para adaptar el GASP en planes regionales de seguridad operacional de la aviación (RASP) y planes nacionales de seguridad operacional de la aviación (NASP).

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

- a) alentar la colaboración entre la OACI, los Estados miembros y la industria de la aviación para garantizar la adaptación efectiva del GASP en RASP y NASP;
- b) solicitar a la OACI que intensifique los esfuerzos para apoyar la formulación y ejecución de RASP y NASP; y
- c) encargar a la OACI que organice talleres de instrucción sobre la formulación y ejecución de RASP y NASP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos Seguridad operacional, y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Por definir
<i>Referencias:</i>	<i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004)</i>

<sup>1</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, 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, Marruecos, Mauricio, 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 del Sur, Sudán, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) presenta una estrategia para la priorización y el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación, y proporciona el marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación, 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.

1.2 El propósito del GASP es reducir de forma continua el número de víctimas mortales y el riesgo de muertes asociados a accidentes, para lo cual busca propiciar el desarrollo armonizado y la ejecución de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El GASP es un documento estratégico que permite a los Estados, las regiones y la industria adoptar un enfoque sistemático y flexible para la planificación e implantación de la seguridad operacional. Proporciona un marco de colaboración que los Estados, las regiones y la industria pueden utilizar para la gestión de los desafíos organizacionales y de los riesgos de seguridad operacional.

2.2 Los Estados, las regiones y la industria facilitan la implementación del GASP mediante iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) coordinadas. El GASP procura asistir a los Estados, las regiones y la industria en su planificación y aplicación de la seguridad operacional respectivas de la siguiente manera:

- a) estableciendo los objetivos, metas e indicadores del GASP;
- b) proporcionando un marco para la planificación e implementación de las SEI;
- c) presentando la hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que puede utilizarse para lograr los objetivos del GASP y establecer metas específicas a nivel estatal y regional, así como para los socios de la industria; y
- d) ofreciendo una metodología para ayudar a los Estados a determinar peligros y problemas emergentes, así como a gestionar los riesgos de seguridad operacional.

2.3 Si bien el GASP aporta una perspectiva mundial, las SEI regionales, incluidas aquellas relacionadas con Estados individuales, deberían coordinarse a través de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) para hacer frente a problemas concretos de seguridad operacional en consonancia con los objetivos y las metas del GASP. Además, los Estados, las regiones y la industria deberían dar prioridad a las SEI para establecer primero capacidades eficaces de vigilancia de la seguridad operacional y luego abordar eficazmente los riesgos de seguridad operacional.

2.4 Los RASP y los NASP por lo tanto proporcionarán un medio para que los Estados logren el cumplimiento de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional y para superar el nivel mínimo de cumplimiento por medio del mejoramiento proactivo de la seguridad operacional a través de la gestión de riesgos. Esto puede lograrse:

- a) detectando deficiencias y priorizando las medidas para que puedan cumplir con sus responsabilidades en materia de seguridad operacional, contando con una estrategia de ejecución que se presenta en la hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación; y

- b) asistiendo más a los Estados en el fortalecimiento de sus capacidades para gestionar la seguridad operacional por medio de un proceso estructurado que se basa en los elementos críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.

2.5 Entre las partes interesadas de la aviación más importantes para el GASP figuran, entre otras, la OACI, los Estados, los RASG, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO), los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y la industria. Los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) también desempeñan una función clave, coordinando con los RASG.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Todas las partes interesadas de la aviación deben estar involucradas en las actividades para continuar mejorando la seguridad operacional. Además de elaborar SARPS, la OACI apoya la implementación del GASP aportando recursos, herramientas para la ejecución y asistencia por medio de distintos programas e iniciativas tales como la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB). Los Estados que estén en posibilidad de hacerlo, pueden también prestar asistencia a otros Estados para que logren los objetivos del GASP.

3.2 La OACI desempeña una función clave de coordinación y seguimiento de la ejecución del GASP a nivel regional y mundial. La función de la OACI en términos del GASP incluye las tareas siguientes:

- a) promover la colaboración a nivel mundial para mejorar la seguridad operacional;
- b) coordinar las actividades de los RASG para asegurarse de que estén alineadas con el GASP;
- c) velar por una estrecha coordinación entre los RASG y los PIRG;
- d) estimular la participación activa de los Estados y la industria en las actividades de los RASG;
- e) alentar la participación activa de los mecanismos regionales, como las RSOO, las RAIO y los COSCAP, en las actividades de los RASG;
- f) implantar un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) con la finalidad de fortalecer las capacidades nacionales y regionales en ese ámbito, la investigación de accidentes y los SSP;
- g) alentar a los Estados que cuentan con sistemas eficaces de vigilancia de la seguridad operacional a que presten asistencia a otros Estados, en la medida de lo posible;
- h) suministrar datos y herramientas para asistir en el seguimiento de la ejecución del GASP;
- i) facilitar el intercambio de información y mejores prácticas en materia de seguridad operacional entre todas las regiones;
- j) facilitar el acceso de los Estados a recursos y asistencia técnica; y

k) facilitar cursos y talleres de instrucción.

3.3 A pesar de todas las iniciativas anteriormente mencionadas, la mayoría de los Estados y regiones de la región AFI siguen teniendo dificultades para adaptar el GASP en RASP y NASP.

— FIN —