

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana**

**Proyecto Regional RLA/99/901**  
**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional**

**Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP**  
(Lima, Perú, 20 al 22 de octubre de 2008)

(Presentada por la Secretaría)

Esta Nota presenta información sobre la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación a Escala Mundial (GASR).

**1. Preguntas y Respuestas sobre:**

- 1. Plan Global OACI para la seguridad operacional (GASP)**
- 2. Hoja de Ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR)**
- 3. Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA)**

**¿Qué es y cómo nació el GASP?**

La OACI introdujo la primera versión del Plan global OACI de seguridad operacional de la aviación (GASP) en 1997, este plan se utilizó para orientar y asignar prioridades y se actualizó periódicamente hasta 2005 cuando se determinó la necesidad de contar con un plan más amplio y dinámico que sirviera de marco de referencia común para todas las partes interesadas y que coordine y oriente las políticas e iniciativas mundiales sobre seguridad operacional a fin de reducir el riesgo de accidentes en la aviación comercial.

Los representantes de la industria, por intermedio del Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), trabajaron con la OACI para desarrollar este enfoque común para la seguridad operacional de la aviación.

La Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), elaborada por el ISSG, sentó las bases para la elaboración del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación.

La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06), (Montreal, 2006) acogió la elaboración de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y se recomendó a la OACI que elaborara un enfoque integrado en relación con las iniciativas de seguridad operacional, basado en la hoja de ruta, que

serviría de marco global para la coordinación de las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional.

El Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación se ajusta a un enfoque y a unas filosofías similares a los del *Plan global de navegación aérea* (Doc 9750).

### **¿Cuál es el objetivo de seguridad operacional de la OACI para 2008-2011?**

1. Reducir el número de accidentes mortales y la tasa mundial de mortalidad por causa de los mismos, independientemente del volumen de tráfico aéreo.
2. Lograr una disminución significativa de los índices de accidentes, particularmente en las regiones donde siguen siendo elevados.
3. Ninguna región de la OACI tendrá un índice de accidentes\* superior al doble del índice mundial para finales de 2011.

- *Basado en un promedio móvil de cinco años*

### **¿Qué es la Hoja de Ruta?**

La GASR constituye un marco de referencia común para todos los interesados, incluidos los Estados, los organismos de reglamentación, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, los fabricantes de aeronaves, las organizaciones internacionales y las organizaciones de seguridad operacional. En ella se definen las 12 áreas de interés que figuran a continuación y se proporciona orientación sobre la forma de abordarlas.

#### **Estados**

1. Aplicación consecuente de las normas internacionales.
2. Vigilancia consecuente de la reglamentación
3. Notificación eficaz de errores e incidentes
4. Investigación eficaz de incidentes y accidentes

#### **Regiones**

5. Coordinación consecuente de los programas regionales

#### **Industria**

6. Notificación y análisis eficaces de errores e incidentes
7. Uso consecuente de los sistemas de gestión de la seguridad operacional
8. Cumplimiento consecuente de los requisitos de reglamentación
9. Adopción consecuente de las mejores prácticas de la industria
10. Armonización de las estrategias de seguridad operacional de la industria a escala mundial
11. Número suficiente de personal cualificado
12. Uso eficaz de la tecnología para acrecentar la seguridad operacional

La Parte 2 de la GASR contiene orientación detallada sobre la aplicación de las 12 áreas de interés, proporcionando un conjunto de objetivos para cada una de ellas, respaldados cada uno por un conjunto de mejores prácticas, un sistema de medición y un modelo de madurez. La GASR también incluye un proceso de pasos a seguir en la elaboración de planes de mejoramiento de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.

La GASR se basa en principios de alto nivel que todas las partes interesadas de la aviación reconocen como vitales para el aumento de los niveles de seguridad operacional en la aviación comercial mundial.

### **¿Qué relación existe entre el GASR y el GASP?**

La GASR constituye la base sobre la que se ha elaborado el GASP y forma parte integral del mismo.

Desde el punto de vista práctico, el GASP puede considerarse como la estrategia de la OACI para que los Estados, las regiones y la industria aborden las áreas de interés definidas en la GASR. Mediante el GASP se establece también un mecanismo de coordinación para asegurar que la GASR y el GASP se mantengan actualizados en forma coordinada.

### **¿Qué es el RASG-PA?**

En el marco del proceso del GASP se realizó el primer Taller sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional (Bogotá, Colombia 19-23 mayo 2008).

Este Taller contó con la participación de 19 Estados de las regiones CAR, NAM y SAM, 22 explotadores aéreos comerciales, 4 Organismos Internacionales (ALTA, COCESNA, IATA, IFALPA), 2 fabricantes del aeronaves y 4 operadores aeroportuarios, haciendo un total de más de 120 participantes. El Taller utilizó la metodología de planificación del GASP y de la GASR para analizar tres de sus doce iniciativas (GSIs) para mejorar la seguridad operacional en la región.

En el marco de la Quinta iniciativa correspondiente a la “Coordinación consecuente de los programas regionales” (GSI # 5) se convino en la necesidad de contar con un ente regional para coordinar la implementación de la GASR y por tanto se creó de forma provisional el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA).

### **¿Qué sucede con los Grupos Regionales de Seguridad Operacional como el SRVSOP con la creación del RASG-PA?**

Los Estados miembros al ser miembros del SRVSOP podrán atender de mejor forma los distintos caminos de la GASR. Dentro de los miembros del Comité Ejecutivo del RASG-PA también se incorpora la representación de los grupos de seguridad regionales como el SRVSOP.

-----