



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Cuarta Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM

(Lima, Perú, 2 al 4 de octubre de 2017)

AN&FS/4-NI/03

01/10/17

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional

PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN (GASP), PLAN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REGIÓN SAM Y PLAN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

(Preparada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a consideración de la Reunión, información relacionada con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), Plan de seguridad operacional de la Región SAM y Plan de seguridad operacional del Estado

1. Antecedentes

1.1 La OACI introdujo la primera versión del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) en 1997 formalizando una serie de conclusiones y recomendaciones formuladas durante una reunión entre la Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI y la industria.

1.2 Se utilizó el GASP a fin de orientar y establecer prioridades para el programa de trabajo técnico de la Organización; además, se actualizó regularmente para asegurar su pertinencia continua.

1.3 En mayo de 2005, se determinó en otra reunión con la industria que era necesario ampliar el GASP para proporcionar un marco común de referencia para todas las partes interesadas. Dicho plan constituiría un enfoque más activo respecto a la seguridad operacional de la aviación y contribuiría a coordinar y orientar las políticas e iniciativas de seguridad operacional en todo el mundo para reducir el riesgo de accidentes en la aviación comercial.

1.4 Se decidió entonces que, representando a la industria, el Grupo sobre la estrategia de seguridad operacional de la industria (ISSG), trabajaría con la OACI para elaborar un enfoque común en materia de seguridad operacional de la aviación. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación elaborada por el ISSG constituyó la base para la edición de 2007 del GASP. En marzo de 2006, la OACI celebró la Conferencia de directores generales de aviación civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGCA/06) que acogió con beneplácito dicha hoja de ruta y recomendó que la OACI elaborara un enfoque integrado respecto a las iniciativas de seguridad operacional, basándose en la mencionada hoja de ruta, que constituiría un marco mundial para la coordinación de las políticas e iniciativas de seguridad operacional.

1.5 En 2013, durante su 38º período de sesiones, la Asamblea instó a la OACI a que finalizara la elaboración de una hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación en apoyo

del GASP. La segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional 2015 (HLSC 2015) convino en la necesidad de que la OACI elaborara una hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación en apoyo del GASP, en colaboración con Estados, grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), socios en la esfera de la seguridad operacional de la aviación y la industria.

1.6 En 2015, la OACI estableció el Grupo sobre la hoja de ruta del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASPRG) a fin de que tomara las medidas necesarias para asistir a la Organización en la actualización del GASP, particularmente respecto a la elaboración de una nueva hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación para facilitar la aplicación del GASP. El GASPRG estaba integrado por expertos procedentes de Estados, la industria y organizaciones regionales e internacionales y abarcaba todas las organizaciones que habían participado anteriormente en el ISSG.

1.7 El GASP se revisa y actualiza antes de cada período de sesiones de la Asamblea. La OACI examina el GASP cada tres años mediante un mecanismo establecido y transparente. La Comisión de Aeronavegación (ANC) examina el GASP como parte de su programa de trabajo y consulta con los Estados sobre enmiendas propuestas. La ANC notifica luego al Consejo y proporciona recomendaciones.

1.8 A raíz de su aprobación por el Consejo, las enmiendas del GASP se presentan al período de sesiones siguiente de la Asamblea para que las respalden los Estados miembros.

1.9 El GASP ha cambiado considerablemente desde su introducción en 1997 y ha evolucionado mediante consultas y revisiones continuas. La edición 2014-2016 se publicó en 2013 y abarcaba objetivos del GASP que los Estados debían lograr aplicando un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional, un programa estatal de seguridad operacional (SSP) y las capacidades necesarias en materia de seguridad operacional para apoyar futuros sistemas de aviación. La presente edición 2017-2019 actualiza el GASP e incluye una hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación elaborada para apoyar un método integrado de implantación.

2. GASP 2017-2019

El GASP define la estrategia para la priorización y la mejora continua de seguridad operacional de la aviación. El GASP contiene el marco de trabajo para el desarrollo y la implementación de los Planes de seguridad operacional regionales, sub-regionales y nacionales. Por medio del GASP, la OACI promueve la armonización y coordinación de esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

2.1 Propósito del GASP

2.1.1 El propósito general del GASP es el de proveer una guía armonizada para el desarrollo de planes regionales y estatales de seguridad operacional, respaldados por las actividades regionales sobre seguridad operacional, coordinadas por los grupos regionales de seguridad operacional (RASGs). El GASP busca apoyar a los Estados y a las regiones en las políticas, planificación e implementación de los aspectos de seguridad operacional mediante:

- a) el establecimiento de prioridades globales de seguridad operacional y objetivos del GASP;
- b) provisión de un marco de planificación, cronogramas y material de orientación; y
- c) estrategias de implementación y una hoja de ruta global con los procedimientos y métodos para alcanzar los objetivos del GASP y determinar prioridades específicas a nivel de la región y de los Estados, así como definiendo el rol de la industria.

2.2 Objetivos del GASP

2.2.1 El GASP incluye los objetivos que deben alcanzar los Estados a través de la implementación de sistemas efectivos de supervisión de la seguridad operacional, Programas estatales de seguridad operacional (SSP) y el desarrollo de sistemas avanzados de supervisión de la seguridad operacional que incluya la gestión predictiva del riesgo. El GASP igualmente establece un cronograma de cumplimiento global de los objetivos a corto, mediano y largo plazo.

2.3 Hoja de ruta global

2.3.1 La hoja de ruta global es un plan de acción desarrollado para ayudar a la comunidad aeronáutica a alcanzar los objetivos del GASP. Provee un marco referencial estructurado para todas las partes interesadas. El objetivo de la hoja de ruta es asegurar que las iniciativas de seguridad brinden los beneficios previstos, asociados a los objetivos del GASP mediante una mejor coordinación, reduciendo así las inconsistencias y la duplicación de esfuerzos. El GASP incluye las instrucciones para el uso de la hoja de ruta de tal manera de facilitar su implementación.

2.4 Grupo de estudio del GASP (GASPSG)

2.4.1 El GASPSG es el grupo de estudio de la OACI que desarrolla y mantiene el GASP, que guía el desarrollo armonizado de la planificación regional y estatal de seguridad operacional, respaldado por las actividades regionales de seguridad coordinadas por los grupos regionales de seguridad de la aviación (RASGs).

2.4.2 El GASPSG busca ayudar a los Estados y las regiones en sus respectivas políticas de seguridad, planificación y ejecución, prestando asesoramiento especializado a la Secretaría de la OACI. Está compuesto por expertos de las autoridades de aviación civil, aerolíneas, fabricantes de aviones y organizaciones internacionales.

2.4.3 La Oficina Regional Sudamericana de la OACI y el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) forman parte del GASPSG para garantizar la representación regional, y para asegurar que se consideren en el GASP los aspectos regionales relevantes.

2.5 El GASP y la planificación regional y nacional de la seguridad operacional

2.5.1. Aunque el GASP presenta una perspectiva mundial, su contenido debería tal vez ajustarse para satisfacer necesidades regionales o nacionales. Los planes regionales y nacionales de seguridad operacional deberían elaborarse ajustándose al GASP. Las políticas regionales y nacionales en materia de seguridad operacional deberían adaptarse basándose en los problemas con los que se enfrentan los Estados interesados.

2.6 Plan de seguridad operacional de la Región SAM

2.6.1 El Plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP) considera la implantación de la gestión de la seguridad operacional en cuanto a tres prioridades principales: la mejora de la aplicación eficaz (EI) en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del programa universal de auditoría de la supervisión de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI; la implantación del programa estatal de seguridad operacional (SSP) y la reducción de las tasas de accidentes de las categorías de alto riesgo identificadas en la Región Sudamericana (SAM). Este plan corresponde al eje de seguridad operacional de la Agenda 2035 para el transporte aéreo de Sudamérica contenida en el Plan SAM. Los objetivos del SAMSP han sido desarrollados en concordancia con los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

2.6.2 En el marco de la Agenda 2035 para el desarrollo del transporte aéreo de Sudamérica (Plan SAM), el plan de seguridad operacional de la Región Sudamericana (SAMSP) ha sido desarrollado teniendo en consideración la última revisión del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y se enmarca dentro de una estrategia preventiva que permitirá mejorar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la Región Sudamericana (SAM). Esta estrategia preventiva de seguridad

operacional se basa en la implantación de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) que se ocupa sistemáticamente de los riesgos y de la implantación eficaz y mejora continua de los ocho (8) elementos críticos (CE) del sistema de supervisión de la seguridad operacional.

2.6.3 El plan está dirigido a establecer una estrategia de implantación de la gestión de la seguridad operacional en la Región SAM, tomando como base principalmente los lineamientos del GASP, las disposiciones del Anexo 19 y de otros Anexos relacionados con la seguridad operacional y, las orientaciones del Doc 9859 - Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM).

2.6.4 El documento contiene la visión de la Región SAM en cuanto a la gestión de la seguridad operacional, otorgando una alta prioridad a la seguridad operacional, sostenibilidad de las operaciones, protección del medio ambiente, y capacitación.

2.7 Plan de seguridad operacional del Estado

2.7.1 Cada Estado desarrollará un plan de seguridad operacional. En este plan, el Estado definirá la política, directrices, objetivos, indicadores, metas y niveles de alerta, de conformidad con las directrices, objetivos, indicadores y metas establecidas en este plan. El desarrollo dependerá del nivel de madurez en que se encuentre el Estado en relación a la implantación de un sistema de gestión de la seguridad operacional que engloba la integración de los ocho elementos críticos (CE) del sistema de supervisión de la seguridad operacional con las disposiciones del SSP.

2.7.2 El plan de seguridad operacional del Estado incluirá:

- a) el CAP, en el que se describirán las actividades que llevará a cabo el Estado para alcanzar los objetivos y metas de su plan de seguridad operacional respecto a la mejora de la EI o, el plan para la actualización de las PQs, según el porcentaje de EI obtenido por cada Estado en el CMA del USOAP;
- b) el plan de implantación del SSP, en el que se describirán las fases y elementos para la implantación; y
- c) los planes de medidas de mitigación para gestionar los riesgos y prevenir los accidentes.

El plan de seguridad operacional del Estado con sus partes correspondientes, será presentado a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI para propósitos de control y supervisión.

2.7.3 El proyecto del plan de seguridad operacional de la Región SAM (SAMSP) se adjunta en al **Apéndice A** de esta NE.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Considerar el contenido de la presente Nota de Estudio y su **Apéndice A** y emitir sus comentarios; y
- b) confirmar su compromiso para el desarrollo de los planes estatales de seguridad operacional, en el marco del Plan SAM y del GASP.