



## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN TÉCNICA**

#### **Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)**

#### **INFORME SOBRE LA MARCHA DEL PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP)**

##### **RESUMEN**

Reconociendo la necesidad de reducir el índice de accidentes ocurridos a escala mundial, la Comisión de Aeronavegación elaboró en 1997 el Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP). En sus 32° y 33° períodos de sesiones, en 1998 y 2001, respectivamente, la Asamblea respaldó el concepto del GASP y adoptó resoluciones al respecto. En la Resolución A33-16 de la Asamblea se encargaba al Consejo que presentara un informe sobre la marcha del GASP a los futuros períodos de sesiones de la Asamblea.

En esta nota se presenta un informe sobre la marcha de la elaboración del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica desde el año 2001, se bosquejan las actividades contenidas en el plan y se proporciona una versión actualizada del GASP.

Las medidas propuestas a la Asamblea figuran en el párrafo 8.

##### **REFERENCIAS**

Comunicación AN 6/37-02/11

*Resoluciones vigentes de la Asamblea* (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)

### **1. ANTECEDENTES**

1.1 En 2001, en su 33° período de sesiones, la Asamblea examinó un informe sobre la marcha del Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP). En dicho informe se detallaba la evolución del GASP desde su creación en 1997 y se resumían los logros en materia de seguridad operacional en el marco del GASP. La Asamblea adoptó la Resolución A33-16: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) y encargó a la Secretaría que enviara el GASP a los Estados y que lo incluyera en la página web de la Organización de Aviación Civil Internacional.

## 2. INTRODUCCIÓN

2.1 Uno de los objetivos primordiales de la OACI es fomentar la seguridad operacional de los vuelos en el marco de la navegación aérea internacional. La función del GASP de la OACI comprende la facilitación de la comunicación de información sobre seguridad operacional entre los gobiernos y la industria del sector aeronáutico y la promoción de una iniciativa de cooperación y de carácter complementario entre los diferentes programas de seguridad operacional que se emprenden a escala mundial.

2.2 Más allá de la función externa antes mencionada, el GASP sirve fundamentalmente para centrar las actividades relativas a la seguridad operacional que se llevan a cabo en la OACI en aquellas iniciativas de seguridad operacional, previstas o en curso, que ofrezcan los mejores resultados en materia de seguridad en cuanto a la reducción del número de accidentes en todo el mundo. Por consiguiente, el GASP contribuye a centrar la atención de los profesionales de la aviación, tanto en la OACI como fuera de ella, en cuestiones presentes y futuras sobre seguridad operacional.

2.3 Con miras a lograr que el GASP sea más accesible y se conozca mejor, en enero de 2002 el documento GASP se envió a todos los Estados contratantes con la comunicación AN 6/37-02/11 y se incluyó en el sitio web de la OACI (Dirección de navegación aérea) (<http://www.icao.int/ANB/GASP>).

## 3. OBJETIVOS DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

3.1 Los objetivos del GASP son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución significativa en el índice de accidentes en todo el mundo, poniendo énfasis en las regiones en las cuales el mismo sigue siendo elevado.

3.2 Para alcanzar esos objetivos, el GASP procura identificar las tareas y programas con probabilidades de ofrecer los mejores resultados en materia de seguridad operacional en cuanto a su capacidad de reducir el número e índice de accidentes a escala mundial y regional. Se tiene la intención de que el GASP sirva como instrumento de planificación y seguimiento para mantenerse al tanto de los avances alcanzados.

## 4. EXAMEN Y ACTUALIZACIÓN DEL GASP

4.1 La aviación sigue siendo un sector dinámico en el que constantemente surgen tecnologías que ofrecen ventajas pero que también pueden entrañar nuevos problemas y desafíos en materia de seguridad operacional. Al mismo tiempo, las tendencias que en materia de seguridad operacional se desprenden de las estadísticas sobre accidentes e incidentes pueden entrañar nuevas amenazas que necesitan atenderse en forma adecuada y, en algunos casos, es preciso dar solución a los problemas de seguridad operacional que se hayan identificado anteriormente. Para reflejar estos hechos, es necesario examinar periódicamente el GASP para asegurarse de que siga siendo pertinente. Por lo tanto, la Comisión de Aeronavegación somete el GASP a un examen anual.

4.2 Para mantenerse al día en cuanto a la evolución del sector aeronáutico, la Comisión se reúne periódicamente con los líderes del sector. El intercambio de ideas y de información que se realiza en esas reuniones permite identificar los nuevos problemas de seguridad operacional y sus posibles

soluciones. Esas reuniones también brindan la oportunidad de que el sector aeronáutico examine el GASP y proporcione información para su futuro desarrollo.

4.3 A la luz de la experiencia adquirida desde la publicación en 2001 de la primera edición del GASP, se ha elaborado una edición revisada con fecha de 2004 que se adjunta a la presente. En la nueva edición se suprimen las tareas que ya han sido realizadas, se añaden otras nuevas que han de reflejarse en el programa técnico de la Organización, se enmiendan, según se necesite, algunas de las tareas ya existentes para tomar en cuenta la labor que se lleva a cabo en la actualidad o que está prevista, se vuelven a considerar las prioridades a la luz de las nuevas tendencias que se observan en los accidentes y se actualizan algunos de los términos empleados en la versión original.

## 5. LOGROS DEL GASP

5.1 Los logros y actividades previstas de la OACI más importantes relativos al GASP, correspondientes al trienio 2002-2004, se enumeran a continuación bajo los títulos de los seis elementos del GASP.

### 5.2 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información/datos (Elemento 3.1)**

5.2.1 Al iniciarse cada año, se proporcionaba a la Comisión un análisis detallado de los accidentes ocurridos en años anteriores, comprendidas las tendencias en materia de seguridad operacional. Este análisis sirvió de base para la actualización del GASP. Se publicaba anualmente una circular OACI en la que se resumían los datos de accidentes e incidentes contenidos en la base de datos ADREP de accidentes e incidentes.

### 5.3 **Recomendar medidas de seguridad operacional como resultado de las conclusiones alcanzadas en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (Elemento 3.2)**

5.3.1 Al 30 de abril de 2004, se habían llevado a cabo auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional en 181 Estados y cinco territorios. Quedaban siete Estados a la espera de ser auditados cuando las condiciones lo permitieran. Para la misma fecha, se habían llevado a cabo auditorías de seguimiento en 138 Estados y tres territorios y las auditorías de seguimiento restantes quedaban previstas para 2004.

5.3.2 En una base de datos se han incluido los resultados de las auditorías y diversos grupos de expertos de la ANC y grupos de estudio de navegación aérea han utilizado la información analizada al momento de examinar las disposiciones de los Anexos y al hacerles las enmiendas propuestas, así como al elaborar textos de orientación. También se utilizó la información para identificar las preocupaciones que en materia de seguridad operacional existían a escalas regional y subregional. En este contexto, se ha alentado la creación de entidades multinacionales que provean vigilancia de la seguridad operacional o la adopción de acuerdos multilaterales en los casos en los que resulte pertinente.

5.3.3 Los seminarios/talleres destinados a funcionarios de los Estados y a la industria aeronáutica se celebraron con la finalidad de aumentar los conocimientos de los Estados por lo que respecta a sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

**5.4 Identificar y abordar mejor las deficiencias que en la esfera de la navegación aérea den a conocer todas las fuentes, incluidos los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI (Elemento 3.3)**

5.4.1 Como parte de su programa de trabajo, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI, están identificando, evaluando y abordando las deficiencias de navegación aérea valiéndose de una metodología uniforme que fue aprobada por el Consejo de la OACI. Los PIRG, al analizar y asignar prioridades a la lista de deficiencias, se concentran en esferas de importancia crítica por lo que respecta a la seguridad operacional utilizando el Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP) como modelo. Al reconocer que muchas de las deficiencias persisten durante varios años, a una comunicación personalizada del Secretario General dirigida a los ministros de aviación civil se adjuntó una lista de deficiencias pertinentes y ahí se solicitó a los ministros que resolvieran las mismas mediante un plan de acción y la asignación de los debidos recursos. Se están llevando a cabo otras medidas específicas para abordar las diferencias de un modo más concreto.

5.4.2 En una recomendación de la Reunión regional de navegación aérea CAR/SAM/3 se pedía que la OACI examinara la metodología para identificar las deficiencias en la esfera de la meteorología aeronáutica. Los debidos textos de orientación se han elaborado y enviado a las oficinas regionales para prestar asistencia a las mismas en cuanto al tratamiento de las deficiencias en la esfera de la meteorología aeronáutica y para promover un tratamiento consecuente por lo que respecta a dichas deficiencias en todas las regiones de la OACI.

**5.5 Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto (Elemento 3.4)**

5.5.1 Se propondrá al 35º período de sesiones de la Asamblea, en un proyecto de Resolución de la Asamblea, una estrategia para la protección de la información dimanante de los sistemas de recopilación de datos sobre seguridad operacional a fin de mejorar la seguridad aeronáutica.

5.5.2 La OACI participó en las actividades del equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN).

5.5.3 La participación de la OACI en la elaboración de una base de datos de información sobre seguridad operacional europea garantizó la compatibilidad de ésta última con la base de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP) de la OACI.

5.5.4 Ha continuado la labor relativa a la elaboración de taxonomías internacionalmente aceptadas para las bases de datos relativas a la seguridad operacional.

**5.6 Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional (Elemento 3.5)**

5.6.1 En 2003, la 11ª Conferencia de navegación aérea elaboró recomendaciones que, por lo que respecta a la esfera ATM, se ocuparon de lo siguiente: un marco para la seguridad operacional; la gestión de la seguridad operacional; la compartición de datos sobre accidentes e incidentes; la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional; la vigilancia de la seguridad operacional durante operaciones normales; la certificación de la seguridad operacional; la vigilancia de la seguridad operacional; la armonización de la protección y seguridad aeronáutica; y los procedimientos de respuesta de emergencia en vuelo para los controladores de tránsito aéreo. Las recomendaciones de la conferencia por lo que respecta a la esfera de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) abordaban la introducción de, y la transición gradual hacia, nuevos sistemas aeronáuticos para apoyar las aplicaciones

de comunicaciones, navegación y vigilancia. Muchas de estas recomendaciones llevarán a la formulación de nuevas disposiciones y textos de orientación de la OACI.

5.6.2 En 2002 se celebró una quinta reunión de la Comisión y la industria a la que asistieron participantes de distintos sectores de la industria aeronáutica, de la Comisión de Aeronavegación y de la Secretaría de la OACI. Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, en la reunión se abordaron asuntos de protección además del tema de la seguridad operacional.

## 5.7 **Desarrollar soluciones con respecto a los temas de seguridad operacional identificados (Elemento 3.6)**

5.7.1 En cuanto al nuevo equipo tecnológico que ha de instalarse a bordo de las aeronaves, las enmiendas del Anexo 6 introdujeron requisitos revisados para llevar el sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS) con la función frontal de evitación del impacto contra el terreno. Con esta medida se espera que se hará una contribución positiva para resolver el problema de CFIT que en 2003 siguió siendo la categoría más importante en cuanto al número de accidentes mortales a escala mundial.

5.7.2 Además de enmendar el Anexo 6, se trataron las amenazas que se derivan del CFIT a través de enmiendas del Anexo 10 relativas a las aproximaciones con guía vertical basada en el GNSS y a través de enmiendas hechas a los PANS-OPS mediante la introducción de criterios relativos a la pendiente de aproximación constante durante aproximaciones que no son de precisión; criterios relativos a procedimientos de aproximación estabilizada; disposiciones relacionadas con el SOP y el diseño de la lista de verificación y disposiciones relativas a las sesiones de información para la tripulación. En los talleres ALAR se promovieron todas las herramientas existentes para el perfeccionamiento de la seguridad operacional en relación con el CFIT.

5.7.3 En relación con la disponibilidad y la calidad de los datos electrónicos sobre el terreno, en 2004 se adoptaron nuevas disposiciones del Anexo 15 que facilitan el suministro e intercambio de datos electrónicos apropiados, consecuentes y precisos sobre el terreno y los obstáculos. La enmienda también incluyó elementos relativos a la confección de mapas de aeropuerto en forma electrónica y nuevas disposiciones del Anexo 4 en las que se aborda la normalización de la presentación electrónica de cartas aeronáuticas a la tripulación de vuelo.

5.7.4 En relación con las mejoras a los procedimientos de comunicación aire-tierra, se adoptaron nuevas disposiciones para los Anexos 1, 6, 10, 11 y los PANS-ATM a fin de consolidar la obligación que los Estados tienen de garantizar que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo cuenten con la debida competencia en comunicaciones radiotelefónicas en idioma inglés en el espacio aéreo en el que se requiere dicho idioma.

5.7.5 En el Anexo 14 se introdujeron disposiciones sobre los sistemas de gestión de la seguridad para los aeródromos como parte del procedimiento de certificación cuya aplicabilidad comenzó en 2003. Se celebraron tres talleres para prestar asistencia a los Estados en la aplicación de estas nuevas disposiciones. Se espera que para 2004 quedará terminado un nuevo manual sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional para aeródromos.

5.7.6 En 2003 se finalizó un nuevo *Manual sobre la gestión de la seguridad operacional para los servicios de tránsito aéreo* cuya publicación en todos los idiomas se prevé para 2004. Se ha iniciado la labor para extender el concepto de auditoría de la seguridad de las operaciones de ruta (LOSA) a la gestión del tránsito aéreo (ATM), empleando las siglas NOSS (seguridad operacional de las operaciones normales).

5.7.7 En 2003 y 2004 se ha realizado el trabajo preparatorio para ampliar el USOAP, no sólo para cubrir los Anexos 11 y 14 sino, también, para abarcar todos los Anexos que se relacionan con la seguridad operacional.

5.7.8 En relación con la necesidad de establecer grupos regionales de seguridad de los vuelos y fomentar su creación, en 2003 se estableció un programa de mejoramiento de la seguridad de vuelo a fin de ayudar a coordinar las actividades de los diversos grupos de seguridad operacional en todo el mundo y para difundir textos técnicos genéricos relativos a la certificación y vigilancia de los explotadores aéreos y las organizaciones de mantenimiento.

5.7.9 Se han elaborado nuevas disposiciones y textos de orientación de la OACI relativos a los factores humanos para los Anexos 6 y 17 y los PANS-OPS, así como varios manuales y otros textos de orientación. A principios de 2004 se publicó el Compendio sobre factores humanos núm. 16 relativo a cuestiones transculturales de la seguridad aeronáutica.

5.7.10 Se inició una campaña de educación y sensibilización para ayudar a los Estados a reducir las incursiones en la pista y mejorar la seguridad en la pista, en particular, al poner en marcha procedimientos para ampliar las capacidades. Se han celebrado tres seminarios en los que hubo dos días dedicados a exposiciones sobre el sistema de gestión de la seguridad a fin de garantizar que se aborde la seguridad operacional en todo el sistema. También, se formuló una propuesta de enmienda de los PANS-ATM para incluir la definición de “incursión en la pista” y agregar un requisito para los pilotos y los controladores para que presenten un informe sobre incidentes de tránsito aéreo después de un suceso que entrañe un obstáculo en la pista o una incursión en la pista, a fin de facilitar la recopilación y el análisis de datos sobre esas incursiones. En una enmienda de los PANS-OPS se incluyó la elaboración de procedimientos normalizados de trabajo (PNT) para la tripulación de vuelo sobre las operaciones en la superficie de los aeródromos.

5.7.11 En cuanto al mejoramiento del equipo y los procedimientos ATM, se han incorporado al Anexo 11 y a los PANS-ATM nuevas disposiciones relacionadas con la RNP y la RNAV. Las disposiciones de los Anexos 11 y 15 especifican la necesidad de contar con dependencias ATC para elaborar y publicar planes de emergencia.

5.7.12 En las enmiendas de los PANS-OPS se introdujeron procedimientos operacionales revisados para el uso de equipo relativo al sistema anticolidión de a bordo (ACAS II), así como nuevas directrices para la instrucción de pilotos en la operación de dicho equipo.

## **6. REPERCUSIONES FINANCIERAS**

6.1 Los escenarios presupuestarios propuestos para el trienio 2005-2006-2007 han de restringir considerablemente la interacción entre la OACI y muchas de las organizaciones que se ocupan de actividades de seguridad aeronáutica en todo el mundo. Uno de los efectos probables de estas restricciones será la reducción de los logros futuros en el marco del GASP.

## **7. RESUMEN**

7.1 A fin de proporcionar un enfoque estructurado para abordar la seguridad operacional, se elaboró el GASP con una jerarquía de cuatro niveles que comprende objetivos, aspectos fundamentales, elementos y tareas. No se prevé que los objetivos y aspectos fundamentales del GASP se modifiquen a menudo. Por otra parte, los elementos y sus tareas conexas revisten un carácter dinámico, el cual refleja las amenazas que en materia de seguridad operacional están surgiendo, los avances tecnológicos, las cambiantes prioridades y las tareas concluidas, de acuerdo con el párrafo 5.

7.2 Se adjunta a esta nota de estudio una nueva edición del GASP con fecha 2004, para recoger los acontecimientos y las modificaciones que han tenido lugar desde 2001. Después de su examen por la Asamblea, el GASP actualizado se enviará a los Estados con una comunicación y se incluirá en el sitio web público de la OACI. De conformidad con la Resolución A33-16 de la Asamblea, un informe sobre la marcha del GASP se presentará al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea.

## 8. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA**

8.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del informe sobre la marcha de las actividades en el marco del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) que figura en esta nota de estudio y de la versión actualizada del documento GASP que se adjunta; y
- b) exhortar a los Estados a apoyar las iniciativas de la OACI para cumplir con los objetivos y las tareas del GASP.

-----

## APÉNDICE

### PLAN GLOBAL DE LA OACI PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (GASP) (EDICIÓN 2004)

#### 1. OBJETIVOS

1.1 Los objetivos del Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP) son los siguientes:

- a) reducir el número de accidentes y muertes en todo el mundo independientemente del volumen de tránsito aéreo; y
- b) lograr una disminución notable del índice de accidentes especialmente en las regiones donde el índice sigue siendo elevado.

#### 2. ASPECTOS FUNDAMENTALES

2.1 Al abordar estos objetivos, el GASP se concentra en tres aspectos fundamentales del sistema de gestión de la seguridad operacional, como sigue:

Primer aspecto fundamental	Examinar los factores que causan accidentes de aeronaves en todo el mundo para identificar los problemas concretos de seguridad operacional que deben resolverse a fin de reducir el número e índice de accidentes. Se prestará atención a las razones que explican las variaciones regionales en los índices de accidentes;
Segundo aspecto fundamental	Mantenerse al día respecto a las actividades que llevan a cabo los grupos existentes de seguridad operacional con miras a identificar los temas de esa índole que revisten perspectiva mundial. Para ello, el GASP se centra en las iniciativas de la seguridad operacional que ofrecen las mayores probabilidades de reducir el número e índice de accidentes; y
Tercer aspecto fundamental	Fomentar la conciencia de la seguridad operacional en todo el mundo, facilitando el intercambio y el uso efectivos de datos e información sobre seguridad operacional de la aviación.

2.2 El Plan global para la seguridad aeronáutica identifica por lo tanto aquellas tareas y programas que probablemente producirán los mejores resultados en materia de seguridad operacional en términos de reducción del número e índice de accidentes a escala tanto global como regional. Se tiene la intención de que el GASP preste servicio a todas las partes que intervienen en la seguridad operacional de la aviación comprendida su utilización como instrumento de planificación y de seguimiento, para vigilar los progresos alcanzados en esas esferas de actividad.

2.3 A los efectos de la aplicación en la práctica, los objetivos y aspectos fundamentales del GASP se tratan en distintas esferas de atención, o elementos, que poseen tareas y programas conexos, como se indica en el párrafo 3.



### 3. ELEMENTOS

#### 3.1 **Efectuar un examen anual de los factores que causan accidentes e incidentes, empleando todas las fuentes disponibles de información/datos (Primer aspecto fundamental)**

##### *Tareas conexas*

- a) determinar problemas de seguridad operacional concretos;
- b) determinar los problemas de seguridad operacional que redundan en diferencias en los índices de accidentes a nivel regional;
- c) desarrollar indicadores de seguridad operacional con miras a determinar fácilmente las tendencias de la actuación en materia de seguridad operacional; y
- d) difundir los resultados de esas actividades para que los Estados y el sector de la aviación los apliquen en los programas de prevención de accidentes.

#### 3.2 **Recomendar medidas de seguridad operacional y prestar asistencia tomando en consideración las conclusiones del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (primer y segundo aspectos fundamentales)**

##### *Tareas conexas*

- a) examinar los resultados que revisten importancia crítica por lo que respecta a la seguridad operacional, identificados por el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP);
- b) proporcionar asistencia a los Estados y, en dado caso, a las entidades multinacionales, a efectos de desarrollar estructuras eficaces de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) proporcionar asistencia a los Estados a efectos de elaborar textos normativos; y
- d) promover la ampliación del USOAP para que cubra todas las esferas relacionadas con la seguridad operacional.

#### 3.3 **Identificar y abordar mejor las deficiencias que en la esfera de la navegación aérea den a conocer todas las fuentes, incluidos los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) de la OACI (segundo aspecto fundamental)**

##### *Tareas conexas*

- a) examinar las deficiencias y, cuando sea posible, proporcionar orientación a los Estados al momento de implantar las medidas correctivas apropiadas.

3.4 **Examinar y mejorar los sistemas de bases de datos sobre seguridad operacional existentes para facilitar la difusión de la información a ese respecto (tercer aspecto fundamental)**

*Tareas conexas*

- a) participar en el Equipo de apoyo gubernamental (GST) de la Red mundial de información aeronáutica (GAIN) para examinar el modo de reducir los obstáculos jurídicos o de otra índole, que impiden la comunicación de la información relacionada con la seguridad operacional;
- b) elaborar disposiciones y textos de orientación en los Anexos con miras al establecimiento de sistemas de notificación voluntaria de incidentes;
- c) elaborar los medios apropiados para cerciorarse de que los sistemas de notificación voluntaria de incidentes no tienen carácter punitivo;
- d) elaborar medios apropiados para cerciorarse de que no se divulga información confidencial en materia de seguridad operacional;
- e) participar en las actividades de la industria, por ejemplo en el Grupo de trabajo sobre taxonomía CAST/OACI, a fin de elaborar taxonomías comunes que faciliten la codificación, almacenamiento y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional a escala mundial;
- f) actualizar las disposiciones de los Anexos destinados a facilitar la recopilación y difusión de la información relacionada con la seguridad operacional;
- g) proporcionar información pertinente sobre seguridad operacional en un sitio web de la OACI; y
- h) elaborar disposiciones para los Anexos, y textos de orientación, en relación con sistemas de vigilancia de operaciones normales.

3.5 **Colaborar con los Estados y con la industria aeronáutica para identificar otras medidas en materia de seguridad operacional (segundo aspecto fundamental)**

*Tareas conexas*

- a) establecer enlace con el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST) de los Estados Unidos, la Iniciativa de seguridad operacional estratégica conjunta (JSSI) de Europa y otras posibles iniciativas que pudieran existir en materia de seguridad operacional;
- b) participar en las iniciativas industriales o gubernamentales dedicadas a problemas concretos de la seguridad operacional;
- c) examinar las iniciativas en curso para determinar su perspectiva mundial y probables repercusiones en materia de seguridad operacional a fin de decidir si se justifica su

inclusión en el Programa técnico (TWP) de la Organización en la esfera de la navegación aérea;

- d) consultar periódicamente a los dirigentes de la industria aeronáutica. La finalidad de dichas consultas, que reúnen a representantes de la industria y de organizaciones internacionales con la Comisión y que cuentan con el respaldo de miembros de la Secretaría de la OACI, es la siguiente:
  - i) poner al día a todos los participantes sobre los progresos alcanzados con respecto a los problemas de seguridad operacional en el contexto del GASP;
  - ii) intercambiar información y, teniendo en cuenta la experiencia adquirida por la industria, revisar los datos sobre accidentes y las propuestas de desarrollar más iniciativas GASP; y
  - iii) dar a la industria y a las organizaciones internacionales la oportunidad de brindar aportes al GASP.

### 3.6 **Desarrollar soluciones con respecto a los problemas de seguridad operacional identificados (segundo y tercer aspectos fundamentales)**

3.6.1 **Cuestiones de mayor importancia:** Las cuestiones de mayor importancia relativas a la seguridad operacional que se identificaron mediante un análisis de las nuevas tendencias que se observan en los accidentes son:

- a) **CFIT:** Si bien el número de accidentes por CFIT ha estado disminuyendo durante los últimos tres años, éstos siguen representando alrededor de una tercera parte de los accidentes mortales de las líneas aéreas;
- b) **Pérdida de control:** Este tipo de accidente es el segundo en importancia en términos de casos mortales y esta situación no ha mejorado durante los últimos tres años. Adquiere particular importancia en la fase de despegue; y
- c) **Fallas técnicas:** Esta causa juega un papel cada vez más importante en los accidentes mortales. Puede afectar a la aeronave, a sus sistemas o motores y ha demostrado ser particularmente crítica en la fase de despegue.

### 3.6.2 **Tareas conexas**

- a) analizar los últimos informes sobre accidentes y otra información que esté disponible en torno a los sucesos CFIT con el propósito de identificar y abordar otras medidas que necesiten emprenderse en relación con dichos accidentes;
- b) promover la implantación, cuando no se disponga de aproximaciones de precisión, de aproximaciones con guía vertical (APV) o aproximaciones que no sean de precisión con una trayectoria de descenso estabilizado;
- c) analizar todas las fuentes de información relativas a accidentes de pérdida de control y los que entrañen fallas técnicas a fin de identificar medidas correctivas;

- d) elaborar normas y métodos recomendados (SARPS) a fin de impedir la pérdida de control durante el vuelo;
- e) elaborar SARPS dirigidos a mejorar la confiabilidad técnica de las aeronaves y a limitar las consecuencias de las fallas técnicas;
- f) mejorar las disposiciones que se relacionan con el otorgamiento de licencias al personal de mantenimiento, en especial en lo que respecta a la instrucción y a la identificación de privilegios;
- g) establecer grupos regionales de seguridad de los vuelos y fomentar su creación;
- h) aumentar la visibilidad y transparencia de los sistemas de auditoría;
- i) vigilar la introducción de sistemas de gestión de la seguridad para los aeródromos y los servicios de tránsito aéreo;
- j) vigilar el progreso logrado por los Estados en la aplicación de nuevos requisitos de competencia lingüística y proporcionar asistencia según se requiera;
- k) elaborar una edición revisada del Manual de prevención de accidentes; y
- l) elaborar un manual y un juego de material sobre seguridad para las pistas.