

PLANTILLA DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

SECCIÓN 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Descripción general del RASP¹

La _____ se compromete a mejorar la seguridad operacional de la aviación, a proporcionar los recursos necesarios para las actividades de apoyo y a intensificar la colaboración regional. Este Plan regional de seguridad operacional de la aviación (RASP) tiene como finalidad reducir continuamente el número de muertes y el riesgo de que ocurran muertes mediante la elaboración e implementación de una estrategia regional de seguridad operacional de la aviación. Un sistema de aviación operacionalmente seguro, resiliente y sostenible contribuye al desarrollo económico de _____, de los Estados que la integran y de sus industrias. El RASP promueve la implementación efectiva de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados de _____, un enfoque basado en el riesgo para gestionar la seguridad operacional a escala regional y un enfoque coordinado de colaboración entre los Estados de la región, _____ y la industria de la aviación. Se alienta a todas las partes interesadas a apoyar e implementar el RASP como estrategia regional para el mejoramiento continuo de la seguridad operacional de la aviación.

El RASP de _____ es acorde con el *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con los planes nacionales de seguridad operacional de la aviación de los Estados de la región.

1.2 Estructura del RASP

En este RASP se presenta la dirección regional para la gestión de la seguridad operacional de la aviación a escala regional por un período de _____ años. Está compuesto por seis secciones. Además de la introducción, las secciones incluyen: el propósito del RASP, la dirección estratégica de _____ para la gestión de la seguridad operacional de la aviación a escala regional, los riesgos de seguridad operacional identificados en la región para el RASP _____, los desafíos institucionales que se tratan en el RASP y una descripción de cómo se va a monitorear la implementación de las iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) enumeradas en el RASP.

1.3 Entidades responsables de elaborar, implementar y monitorear el RASP

La/el _____ es responsable de elaborar, apoyar la implementación y monitorear el RASP, en colaboración con _____ y la industria de la aviación. El RASP se elaboró en consulta con los Estados, explotadores y otras partes interesadas clave de la aviación en la región, y de conformidad con la _____ del GASP.

1. La sección 1.1. también puede presentarse como prólogo independiente.

1.4 Cuestiones, objetivos y metas regionales de seguridad operacional

El RASP trata sobre las siguientes cuestiones regionales de seguridad operacional:

- 1)
- 2)
- 3)

Para abordar las cuestiones enumeradas y mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala regional, el RASP contiene los siguientes objetivos y metas:

- 1)
- 2)
- 3)

1.5 Contexto operacional

Hubo movimientos en durante el período (-). Se prevé que el tránsito en la región en un % durante los próximos años.

A finales de , había Estados en con un puntaje inferior a % en cuanto a la implementación efectiva (EI) de los elementos críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. En , Estados habían comenzado a implementar los fundamentos de un Programa estatal de seguridad operacional (SSP), y Estados habían implementado un SSP eficaz y apropiado para la complejidad de su sistema de aviación.

Entre los peligros comunes y las deficiencias de seguridad operacional en , se incluyen:

SECCIÓN 2. PROPÓSITO DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN DE

El RASP es el documento maestro para la planificación que contiene la dirección estratégica de _____ para la gestión de la seguridad operacional de la aviación por un período de _____ años (_____ a _____). En este plan se enumeran las cuestiones regionales de seguridad operacional, se fijan los objetivos y metas regionales de seguridad operacional y se presenta un conjunto de iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) para alcanzar esos objetivos.

En la elaboración del RASP se consideraron otros planes, incluidos los siguientes:

El RASP se elaboró utilizando los objetivos y metas y las categorías mundiales de accidentes de alto riesgo (G-HRC) del GASP de la OACI (www.icao.int/gasp). Dichos objetivos, metas y G-HRC se destacan en el texto, cuando corresponde. Las SEI enumeradas en el RASP sirven de apoyo para mejorar la seguridad operacional dentro de cada Estado de la región y contribuir al mejoramiento de la seguridad operacional más ampliamente, en el plano internacional. El RASP incluye un conjunto de medidas para abordar cuestiones específicas de seguridad operacional y las SEI recomendadas para cada Estado de la región. Se espera que los Estados de la región adopten esas SEI y las incluyan en sus respectivos planes nacionales de seguridad operacional de la aviación.

SECCIÓN 3. DIRECCIÓN ESTRATÉGICA DE PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

El RASP presenta las SEI que se elaboraron sobre la base de las hojas de ruta de los desafíos institucionales (ORG) y de los riesgos de seguridad operacional (OPS), como se presentan en la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161) de la OACI, así como las cuestiones de seguridad operacional específicamente de la región, identificadas por . Este plan fue elaborado y es actualizado por , en coordinación con todas las partes interesadas clave de la aviación, y se actualiza por lo menos cada años.

El RASP incluye los siguientes objetivos y metas regionales de seguridad operacional para la gestión de la seguridad operacional de la aviación, así como un conjunto de indicadores para monitorear los avances para alcanzar dichos objetivos y metas. Están vinculados con los objetivos, metas e indicadores enumerados en el GASP e incluyen objetivos, metas e indicadores regionales de seguridad operacional adicionales.

<i>Objetivos</i>	<i>Metas</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Vínculo con el GASP</i>
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

Las SEI de este plan se implementan por medio de arreglos de trabajo del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación (RASG), las actividades realizadas por , así como las capacidades existentes de vigilancia de la seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) de los proveedores de servicios de los Estados. Se identificaron SEI derivadas de la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161) de la OACI para alcanzar los objetivos regionales de seguridad operacional presentados en el RASP. Algunas de las SEI regionales se relacionan con SEI más amplias a escala internacional y contribuyen a mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala regional e internacional. La lista completa de las SEI se presenta en el apéndice del RASP.

El RASP aborda también cuestiones emergentes, que incluyen conceptos de operaciones, tecnologías, políticas públicas,

modelos de negocios o ideas que podrían afectar la seguridad operacional en el futuro y para los cuales no existen datos suficientes para completar un análisis típico basado en los datos. Debido a la falta de datos, las cuestiones emergentes no pueden considerarse automáticamente como riesgos de seguridad operacional. Es importante que se mantenga alerta con respecto a las cuestiones emergentes para identificar peligros y deficiencias de seguridad operacional, recopilar datos pertinentes y desarrollar proactivamente atenuaciones para abordar cualquier riesgo conexo. El RASP aborda las siguientes cuestiones emergentes, que se identificaron por medio de para un análisis más profundo:

- 1)
- 2)
- 3)

SECCIÓN 4. RIESGOS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El RASP incluye SEI que abordan los riesgos regionales de seguridad operacional, derivados de lo aprendido a partir de sucesos y de un enfoque basado en los datos. Entre las SEI se incluyen medidas como: elaboración de políticas, actividades de seguridad operacional específicas, análisis de datos de seguridad operacional, evaluaciones de riesgos de seguridad operacional y promoción de la seguridad operacional. Las cuestiones que atañen al transporte aéreo comercial y a la aviación general se tratan en secciones separadas para que la información sea más accesible para las partes interesadas.

publica un Informe anual sobre la seguridad operacional, disponible en el sitio web de : . En las tablas que siguen, se resumen los accidentes e incidentes graves ocurridos en , los de aeronaves matriculadas en Estados de que se utilizan en operaciones del transporte aéreo comercial y los correspondientes a aeronaves que se utilizan para la aviación general.

<i>Año</i>	<i>Accidentes mortales</i>	<i>Accidentes no mortales</i>	<i>Incidentes graves</i>
Sucesos en operaciones de transporte aéreo comercial en			
Sucesos de aeronaves en operaciones de la aviación general en			

<i>Año</i>	<i>Accidentes mortales</i>	<i>Accidentes no mortales</i>	<i>Incidentes graves</i>
Sucesos que afectaron a aeronaves para el transporte aéreo comercial matriculadas en			
Sucesos que afectaron a aeronaves para la aviación general matriculadas en			

Las siguientes categorías regionales de accidentes de alto riesgo (R-HRC) en el contexto de se consideraron prioritarias debido al número de muertes y el riesgo de muertes asociados con ese tipo de sucesos. Se identificaron a partir de un análisis de los sistemas de notificación obligatorios y voluntarios, de los informes de investigación de accidentes e incidentes, de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional realizadas por los Estados de la región durante los últimos años y por medio de sus respectivos SSP, así como a partir de un análisis regional realizado por y de los riesgos de seguridad operacional descritos en el GASP.

Estas R-HRC son acordes con las G-HRC enumeradas en la edición

del GASP:

- 1)
- 2)
- 3)

Además de las R-HRC enumeradas anteriormente, se identificaron los siguientes riesgos regionales de seguridad operacional:

- 1)
- 2)
- 3)

Para evaluar las categorías de riesgos como parte del proceso para determinar los riesgos regionales de seguridad operacional, se utilizaron las categorías de sucesos de aviación del CAST/Equipo de taxonomía común CAST/OACI (CICTT). En el sitio web de la OACI, se proporciona información sobre la taxonomía CICTT: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

Para abordar los riesgos regionales de seguridad operacional enumerados anteriormente, identificó los siguientes factores contribuyentes a las R-HRC y implementarán un conjunto de SEI, algunas de las cuales se tomaron de la hoja de ruta OPS de la OACI, que se incluye en la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161) de la OACI:

R-HRC 1:

- 1)
- 2)
- 3)

R-HRC 2:

- 1)
- 2)
- 3)

R-HRC 3:

- 1)
- 2)
- 3)

La lista completa de las SEI se presenta en el apéndice del RASP.

SECCIÓN 5. DESAFÍOS INSTITUCIONALES

Además de los riesgos regionales de seguridad operacional enumerados en el RASP, ha identificado desafíos institucionales y un conjunto de SEI seleccionadas por el RASP para abordar dichos desafíos. En el RASP se priorizan estas iniciativas porque tienen como objetivo mejorar y reforzar la gestión de la seguridad operacional de la aviación a escala regional.

Los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional fueron definidos por la OACI. está comprometida con la implementación efectiva (EI) de los ocho elementos críticos (CE) en todos los Estados de la región, como parte de las responsabilidades generales de vigilancia de la seguridad operacional, en las que se destaca el compromiso de con la seguridad operacional de sus actividades de aviación. Los ocho CE se presentan en la figura 1.

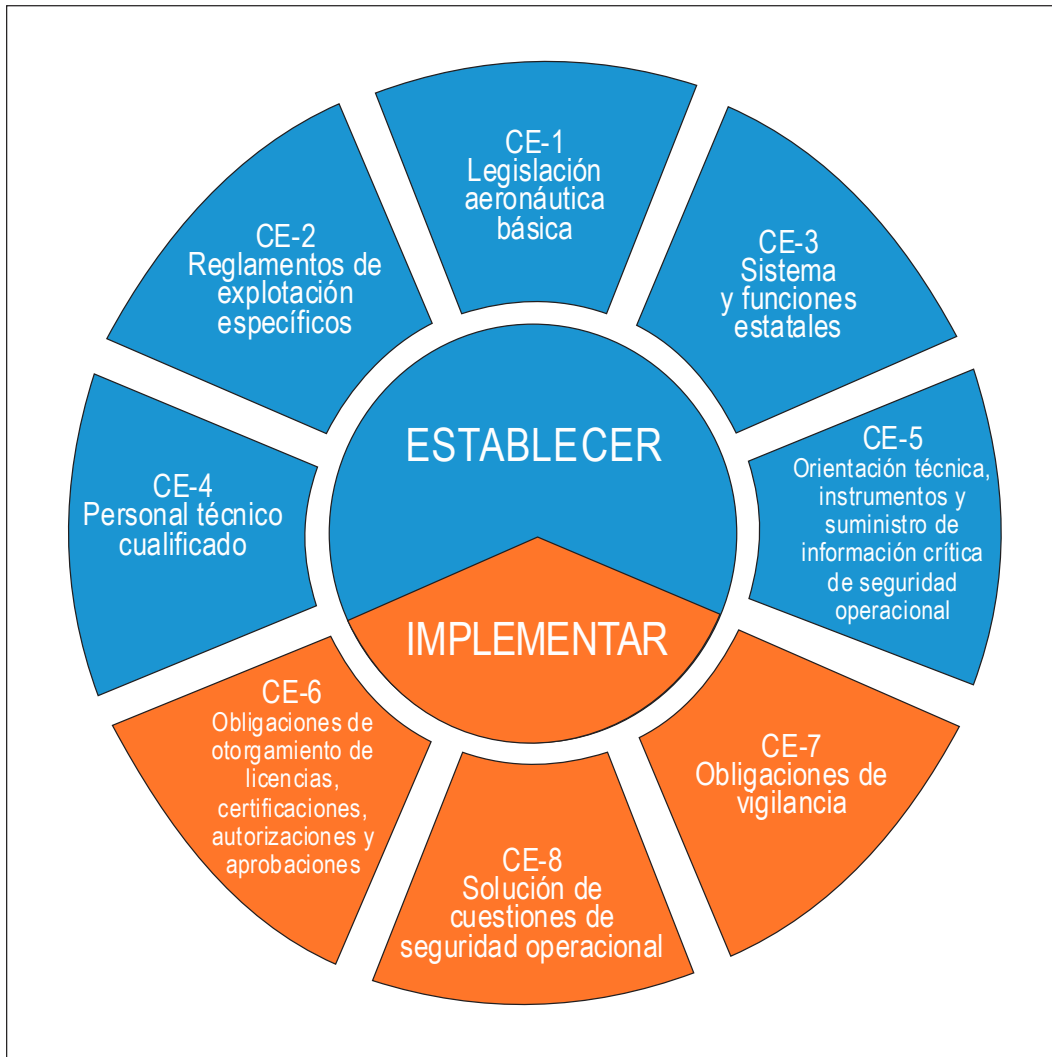


Figura 1. Elementos críticos de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional

Hay ciertas deficiencias en un CE específico de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional que son comunes a la mayoría de los Estados de la región y que se consideran una preocupación prioritaria. Dichas deficiencias se abordan como una cuestión regional de seguridad operacional en el RASP porque menoscaban la capacidad de los Estados de cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, lo cual afecta a la región en su conjunto.

Las actividades más recientes de la OACI, que apuntan a mejorar la implementación efectiva de los ocho CE de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, como parte del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI, han arrojado como resultado los siguientes puntajes, compilados como promedio de toda la región de :

Puntaje general de EI para							
%							
Puntaje de EI por CE para							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
%	%	%	%	%	%	%	%
Puntaje de EI por área de auditoría ² para							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
%	%	%	%	%	%	%	%

Los siguientes desafíos institucionales en el contexto de se consideran altamente prioritarios porque afectan a la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. Se identificaron a partir de un análisis de los datos del USOAP, los informes de investigación de accidentes e incidentes, las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de los últimos años en los Estados de la región, sus SSP, así como a partir de los análisis regionales llevados a cabo por [enumerar los nombres de las entidades]. Estas cuestiones suelen ser de carácter sistémico y se relacionan con los desafíos que plantea el desempeño de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados, la implementación de los SSP a escala regional y la medida en que la industria implementa los SMS en la región. Tienen en cuenta la cultura, las políticas y los procedimientos institucionales dentro de y los de los proveedores de servicios. Estos desafíos institucionales coinciden con los enumerados en la del GASP:

- 1)
- 2)
- 3)

Para resolver los desafíos institucionales enumerados, implementarán un conjunto de SEI, algunas de las cuales se tomaron de la hoja de ruta ORG de la OACI, que forma parte de la *Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación mundial* (Doc 10161) de la OACI. La lista completa de SEI se presenta en el apéndice del RASP.

2. Las ocho áreas de auditoría pertenecientes al USOAP, es decir, legislación aeronáutica básica y reglamentos de aviación civil (LEG); organización de la aviación civil (ORG); otorgamiento de licencias al personal e instrucción (PEL); operaciones de aeronaves (OPS); aeronavegabilidad (AIR); investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG); servicios de navegación aérea (ANS); y aeródromos y ayudas terrestres (AGA).

SECCIÓN 6. MONITOREO DE LA IMPLEMENTACIÓN

monitoreará continuamente la implementación de las SEI enumeradas en el RASP y medirá el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema regional de aviación civil para asegurarse de que se obtengan los resultados esperados utilizando los mecanismos que se presentan en el apéndice de este plan.

Además, [redacted] hará una revisión del RASP cada [redacted] años, o menos si es necesario, para asegurarse de que los riesgos de seguridad operacional identificados, los desafíos institucionales, así como las SEI seleccionadas, estén actualizados y sigan siendo pertinentes. [redacted] examinará periódicamente el rendimiento en materia de seguridad operacional de las iniciativas enumeradas en el RASP para asegurarse de que se alcancen los objetivos regionales de seguridad operacional. Si es necesario, [redacted] solicitará el apoyo de [redacted] para garantizar la implementación oportuna de las SEI con el fin de abordar las cuestiones regionales de seguridad operacional. Mediante un estrecho monitoreo de las SEI, [redacted] introducirá ajustes en el RASP y sus iniciativas, de ser necesario, y actualizará el RASP según corresponda.

Asimismo, [redacted] utilizará los indicadores enumerados en la sección 3 de este plan para medir el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema regional de aviación civil y monitoreará cada meta regional de seguridad operacional. Se publicará un informe periódico [redacted] de seguridad operacional para que las partes interesadas cuenten con información actualizada sobre los avances alcanzados en el logro de los objetivos regionales de seguridad operacional, así como sobre el estado de implementación de las SEI.

En caso de que no se alcancen los objetivos regionales de seguridad operacional, se abordarán y analizarán las causas y se presentará información al respecto a las partes interesadas. Si [redacted] identifica riesgos críticos de seguridad operacional, se tomarán medidas razonables para mitigarlos tan pronto como sea posible, lo cual puede llevar a que el RASP se revise antes de lo previsto.

[redacted] adoptó un enfoque normalizado para facilitar la notificación de información por parte de los Estados y otras partes interesadas de la región y para mejorar la provisión de información al RASG [redacted]. Esto le permite a la región recibir información y evaluar los riesgos de seguridad operacional utilizando metodologías comunes.

Para solicitar más información o disipar cualquier duda con respecto al RASP y sus iniciativas, diríjase a:

Apéndice del RASP

SEI DETALLADAS: RIESGOS REGIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

R-HRC :							
Objetivo :							
Meta :							
<i>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional</i>	<i>Medida</i>	<i>Plazo</i>	<i>Entidad responsable</i>	<i>Partes interesadas</i>	<i>Parámetros de medición</i>	<i>Prioridad</i>	<i>Actividad de monitoreo</i>

SEI DETALLADAS: DESAFÍOS INSTITUCIONALES

Desafío institucional ³ :							
Objetivo :							
Meta :							
<i>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional</i>	<i>Medida</i>	<i>Plazo</i>	<i>Entidad responsable</i>	<i>Partes interesadas</i>	<i>Parámetros de medición</i>	<i>Prioridad</i>	<i>Actividad de monitoreo</i>

3. Un desafío institucional puede asociarse con múltiples objetivos y/o metas.