



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG)

INFORME SOBRE EL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN DE LA OACI

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En la presente nota se informa acerca de la implantación y evolución del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI. Se incluyen propuestas para seguir desarrollando e implantando el marco de seguridad operacional a nivel regional.

El GASP actual ha sido muy eficaz como documento sobre políticas de alto nivel para orientar la acción de la OACI en materia de seguridad operacional de la aviación, pero ahora debe actualizarse para incluir las iniciativas de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), así como las normas y métodos recomendados (SARPS). Esto debería llevarse a cabo en forma paralela y en armonía con la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR), con fecha de finalización propuesta para diciembre de 2011.

En la presente nota se describen también el mandato, origen y desarrollo de los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG).

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

- aprobar el desarrollo propuesto del GASP y encargar al Consejo que lo actualice para diciembre de 2011;
- examinar las modificaciones propuestas y adoptar la Resolución relativa al GASP que figura en el Apéndice con la finalidad de que sustituya a la Resolución A36-7 de la Asamblea; y
- tomar nota de la creación de los RASG, así como de su obligación de presentar informes, y apoyar su función para la implantación del GASP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	En la presente nota, que se relaciona con el Objetivo estratégico A, se trata de modificar los instrumentos de alto nivel que la OACI utiliza para implantar su Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los fondos para estas actividades necesitarán provenir de una combinación de posibles ahorros relativos a un aumento en la productividad o la eficiencia en el seno de la Secretaría y de contribuciones voluntarias al Fondo SAFE.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) es reducir el riesgo de accidentes para la aviación civil proporcionando un marco de referencia común para todos los interesados a fin de permitir un enfoque más dinámico respecto a la seguridad operacional de la aviación y contribuir a la coordinación y orientación de las políticas e iniciativas mundiales en materia de seguridad operacional. A nivel de la OACI, el GASP proporciona la metodología y el foco que se necesitan para implantar al Objetivo estratégico de Seguridad operacional de la OACI. Se utiliza para priorizar y planificar las iniciativas de seguridad operacional y evaluar sus resultados.

2. ANTECEDENTES

2.1 El Plan global para la seguridad operacional de la aviación

2.1.1 La primera versión del GASP de la OACI se elaboró en 1997 formalizando una serie de conclusiones y recomendaciones elaboradas durante una reunión oficiosa entre la Comisión de Aeronavegación y la industria. El plan se utilizó para orientar y priorizar el programa técnico de la Organización y se actualizó regularmente hasta 2005 para mantener su pertinencia.

2.1.2 En mayo de 2005, otra reunión entre la Comisión de Aeronavegación y la industria determinó que se necesitaba un plan más amplio como marco de referencia común no sólo para la OACI sino para todos los interesados. Por consiguiente, se preparó un GASP enmendado que se reconoció posteriormente en la Resolución A36-7 del 36º período de sesiones de la Asamblea en octubre de 2007.

2.2 El programa estatal de seguridad operacional

2.2.1 La introducción en los SARPS de requisitos relativos al programa estatal de seguridad operacional (SSP) fue una consecuencia de la conciencia creciente de que los principios de gestión de la seguridad operacional inciden en la mayoría de las actividades de una administración de aviación civil, incluidas la reglamentación, la elaboración de políticas y la vigilancia de la seguridad operacional. En un SSP, la reglamentación de la seguridad operacional se basa en análisis completos del sistema de la aviación del Estado; las políticas de seguridad operacional se elaboran basándose en la determinación de los riesgos y la gestión de riesgos para la seguridad operacional; por último, la vigilancia de la seguridad operacional se concentra en las áreas con problemas significativos de seguridad operacional o de mayor riesgo. Así, un SSP permite combinar enfoques prescriptivos o basados en el rendimiento para la reglamentación, elaboración de políticas y vigilancia de la seguridad operacional en los Estados.

2.3 Grupos regionales de seguridad operacional de la aviación

2.3.1 Se observa que actualmente las regiones están resolviendo los problemas de seguridad de vuelo mediante distintos mecanismos establecidos por los propios Estados y la industria. Por ejemplo, el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) fue creado por los Estados panamericanos en 2008. Por otra parte, el Programa de ejecución integral África-Océano Índico (AFI) (ACIP) y su comité directivo están supervisando y coordinando la implantación del GASP y su respectiva Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR) en la región AFI. La OACI no ha reconocido formalmente al RASG-PA y, por lo tanto, este grupo no presenta informes regulares a la Comisión de Aeronavegación o al Consejo. Como el ACIP recibe apoyo a través de un proyecto que con el tiempo concluirá, el mecanismo establecido (o sea, el Grupo directivo del ACIP) para vigilar la aplicación del GASP también desaparecerá.

2.3.2 Reconociendo que los actuales mecanismos regionales no son suficientes para dar seguimiento a la implantación del GASP de manera armonizada mundialmente, el Consejo estableció en mayo de 2010 un nuevo órgano de seguimiento, conocido como el RASG, que vigilará el progreso, coordinará las acciones de los Estados y los socios de la industria y formulará recomendaciones a la OACI a fin de facilitar la implantación del GASP y los planes de acción subregionales que resulten de la aplicación de la GASR conexas.

2.3.3 Se han tenido en cuenta las actuales experiencias regionales para determinar las atribuciones del RASG. De manera semejante a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG), se prevé que los informes del RASG sean examinados por la Comisión periódicamente y por el Consejo cuando se considere necesario, lo que permitiría armonizar las cuestiones de seguridad de vuelo entre las regiones y vigilar la implantación del GASP y su respectiva GASR. Además, se prevé que el Consejo reciba anualmente un informe que abarque a todos los RASG, indicando el progreso logrado por cada RASG en materia de seguridad operacional, las áreas de riesgo significativo para la seguridad operacional en las regiones y la labor futura propuesta.

2.4 **Revisión del GASP para introducir los elementos SSP y RASG**

2.4.1 Un GASP más amplio “ofrecería un enfoque más dinámico con respecto a la seguridad operacional de la aviación y ayudaría a coordinar y orientar las políticas e iniciativas mundiales sobre seguridad operacional a fin de reducir el riesgo de accidentes en la aviación comercial”. En marzo de 2006, la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional de la aviación (DGAC/06) acogió con satisfacción la elaboración del GASP y recomendó que la OACI preparara un enfoque integrado de iniciativas de seguridad operacional basado en la GASR, que proporcionaría un marco mundial para coordinar las políticas e iniciativas en materia de seguridad operacional. Luego, en julio de 2007, el nuevo GASP fue aceptado por el Consejo de la OACI, al que el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI encargó (A36-7) que informara a los futuros períodos de sesiones de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes mundiales.

2.4.2 El desarrollo del nuevo GASP, que se publicó en julio de 2007, tuvo lugar cuando estaba surgiendo la noción de programa estatal de seguridad operacional (SSP) y la noción de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) era objeto de una revisión a fondo, de normalización y de más amplio desarrollo. Lógicamente, el GASP en su forma actual refleja la filosofía global de gestión de la seguridad operacional, pero no refleja plenamente la reciente evolución en materia de funciones, principios y prácticas SSP y SMS. Resultaría oportuno actualizar el GASP y su GASR respectiva para que su contenido se ajuste a dichas funciones. Esto debería llevarse a cabo en forma paralela y en armonía con la GASR, con fecha de finalización propuesta para diciembre de 2011. Por consiguiente, se recomienda que se considere la posibilidad de revisar la Resolución A36-7 de la Asamblea (véase el Apéndice) para asegurarse de que se incluyan las prácticas de gestión de la seguridad operacional que han evolucionado, así como las recomendaciones conexas formuladas por la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional.

2.4.3 Las mayores novedades de gran alcance respecto a la actualización del GASP son los conceptos SSP y SMS, que son, fundamentalmente, sistemas de gestión, y la diferenciación entre sistemas de gestión y programas de ejecución. La característica determinante de un sistema de gestión es su función de apoyo para la toma de decisiones estratégicas basadas en los datos, a un nivel superior. Por su parte, los programas de ejecución son sub elementos de los sistemas de gestión para la aplicación de las decisiones estratégicas. Obviamente, SSP y SMS son sistemas de gestión que apoyan los procedimientos

de toma de decisiones de alto nivel en materia de seguridad operacional en los Estados y las organizaciones de la industria, respectivamente. Una vez tomadas las decisiones a nivel del Estado u organización, se ejecutan mediante programas concretos de seguridad operacional como parte de SSP y SMS. Esta diferenciación conceptual figura explícitamente en los marcos de SSP y SMS de la OACI. Dado el carácter del GASP como "...documento estratégico en el que se proporciona la metodología de planificación que conducirá a la armonización mundial por lo que respecta a la seguridad operacional", se propone que, en cumplimiento de las instrucciones formuladas en la Resolución A36-7, se actualice el GASP destacándolo como sistema de gestión y que su contenido se ajuste y, si corresponde, se actualice, como programas de ejecución según la estructura proporcionada por los componentes y elementos de los marcos SSP y SMS de la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El GASP proporciona un marco de referencia común para todos los interesados, para propiciar un enfoque más dinámico respecto a la seguridad operacional de la aviación y facilitar la coordinación y orientación de las políticas e iniciativas a nivel mundial con miras a reducir los riesgos de accidentes para la aviación civil. También es un instrumento para que la OACI priorice y planifique sus iniciativas de seguridad operacional y evalúe su eficacia. El GASP se seguirá revisando para asegurar la continuidad y, al mismo tiempo, optimizar los resultados de los análisis relacionados con la actual implementación de programas estatales de seguridad operacional y sistemas de gestión de la seguridad operacional. De este modo, el GASP se desarrollará como instrumento estratégico de toma de decisiones mediante la integración de medidas de seguridad operacional que son posibles con la propagación continua de las prácticas de gestión de riesgos y garantía de la seguridad operacional aplicadas a nivel estatal y regional.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE SE SOMETE A LA ADOPCIÓN DEL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución 28/1: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la sostenibilidad

Considerando que la OACI no cesa en sus esfuerzos por alcanzar un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mediante la cooperación entre los Estados contratantes y los demás interesados;

Considerando que con miras a lograr este objetivo, la Organización se ha fijado Objetivos estratégicos que, entre otros aspectos, abarcan las esferas de la seguridad operacional y la eficiencia;

Reconociendo la importancia de contar con un marco mundial en respaldo de los Objetivos estratégicos de la OACI;

Reconociendo la importancia de que los planes e iniciativas regionales y nacionales se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y

Reconociendo que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil a escala mundial es a través de la asociación cooperativa, colaborativa y coordinada de todos los interesados bajo el liderazgo de la OACI;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que la OACI implante y mantenga vigentes el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en respaldo de los Objetivos estratégicos pertinentes de la Organización;
2. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;
3. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP sirvan de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional;
4. *Exhorta* a los Estados e *invita* a los demás interesados a cooperar en la formulación y ejecución de planes regionales, subregionales y nacionales que se basen en el marco de los planes GASP y GANP;
5. *Encarga* al Consejo que informe a los futuros períodos de sesiones ordinarios de la Asamblea sobre la ejecución y evolución de los planes GASP y GANP;
6. *Encarga* al Secretario General que ~~ponga a disposición~~ promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva los planes GASP, y GANP en el sitio web público de la OACI y sus planes mundiales relativos a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR); y

7. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza y deja sin efecto la Resolución ~~A33-16~~ ~~A36-7~~ de la Asamblea relativa al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

APÉNDICE A

Plan global para la seguridad operacional de la aviación

Reafirmando que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo ~~la mejora~~ ~~de la seguridad operacional y la correspondiente reducción del número de accidentes y de víctimas mortales conexas en el sistema de la aviación civil internacional en el mundo;~~

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados contratantes y todos los demás interesados;

Reconociendo los beneficios que en materia de seguridad operacional pueden derivarse de las iniciativas de asociación entre los Estados y la industria, tales como el Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial (CAST), la Iniciativa europea de estrategia de seguridad operacional (ESSI), el ~~Equipo panamericano de seguridad operacional de la aviación (PAAST)~~ Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA) y el Equipo de África y las Islas del Océano Índico para el acrecentamiento de la seguridad operacional de la aviación (ASET);

Reconociendo que en la Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (2010) se reafirmó la necesidad de que el marco de la OACI para la seguridad operacional continúe evolucionando, de manera que conserve su eficacia y eficiencia frente a los cambios que se suceden en las esferas económica, técnica y de reglamentación;

Tomando nota de que el aumento de tráfico previsto en la aviación civil internacional producirá un número creciente de accidentes de aeronaves a menos que se reduzca el índice de accidentes;

Consciente de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo;

Reconociendo que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se identifiquen y manejen los riesgos para la seguridad operacional;

Tomando nota con satisfacción de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial elaborada con la OACI por los principales actores de la industria asociados en el Grupo de la industria para la estrategia de la seguridad operacional (ISSG), la cual constituye la base del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP);

Tomando nota de la intención de utilizar constantemente el ~~Plan global para la seguridad operacional de la aviación~~ GASP como instrumento para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; y

Tomando nota de la estrategia unificada establecida por la OACI para resolver deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

Tomando nota de la aceptación por el Consejo de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) el 18 de julio de 2007;

La Asamblea:

1. Destaca la necesidad de reducir seguir mejorando la seguridad operacional de la aviación reduciendo el número e índice de accidentes y de víctimas mortales conexas en las operaciones de transporte aéreo en todo el mundo, y particularmente en aquellas regiones los Estados donde dicho índice supera considerablemente los niveles de seguridad operacional son significativamente inferiores al promedio mundial;

42. Insta a los Estados contratantes a reforzar el marco global de seguridad operacional de la aviación apoyar los objetivos del GASP:

a) compartiendo la información de seguridad operacional que resulte adecuada con los demás Estados, los demás interesados en la esfera de la aviación y el público implantando el programa estatal de seguridad operacional (SSP);

b) actuando con diligencia en la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en toda la industria de la aviación como complemento del marco de reglamentación existente;

c) compartiendo la información sobre seguridad operacional con los Estados y los interesados pertinentes en la esfera de la aviación;

d) asegurándose de que el público viajero tenga acceso a información sobre la seguridad operacional que se comprenda fácilmente para que pueda tomar decisiones con conocimiento de causa;

ee) promoviendo una sana cultura dentro de creando un ambiente donde se aliente y propicie la notificación y el intercambio de información y se tomen medidas correctivas oportunas al recibirse información sobre deficiencias; y

df) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;

23. Insta a los Estados contratantes y a la industria a hacer suyos los principios y objetivos contenidos en el GASP y la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial y a aplicar sus metodologías en asociación con todos los interesados con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves; a trabajar con todas las partes interesadas para lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la GASR, y a aplicar sus metodologías con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;

34. Insta a los Estados contratantes a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP),

en la aplicación de las metodologías, a través del logro de los objetivos del GASP y del proceso de planificación regional de la OACI;

5. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de vigilancia de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos los explotadores extranjeros que realicen vuelos dentro de su territorio sean objeto de vigilancia adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional;

6. *Insta* a los Estados a idear soluciones sostenibles que les permitan ejercer plenamente sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional. Este objetivo puede lograrse compartiendo recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional y los conocimientos especializados de otros Estados;

7. *Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación, evitando la duplicación de esfuerzos.

...

— FIN —