

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA**

- Cuestión núm. 27: Seguridad operacional de la aviación – Políticas**  
**Cuestión núm. 28: Seguridad operacional de la aviación – Normalización**  
**Cuestión núm. 29: Seguridad operacional de la aviación – Observación y análisis**  
**Cuestión núm. 30: Seguridad operacional de la aviación – Apoyo a la implantación**  
**Cuestión núm. 31: Seguridad operacional de la aviación – Cuestiones emergentes**

**ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN:  
RESPALDO AL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004), además de constituir la orientación estratégica para el programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la seguridad operacional sirve de guía para la planificación y las actividades de ejecución de los Grupos Regionales para la Seguridad Operacional de la Aviación (RASG), los Estados y la industria. El 30 de julio de 2013, el Consejo (PRES RK/2197) aprobó la primera edición del GASP, que figura como Apéndice A de esta nota. También se presenta como Apéndice B una versión revisada de resolución de la Asamblea sobre los planes globales.

**Medidas propuestas:** Se invita a la Asamblea a:

- respaldar la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP, Doc 10004) que se presenta en el Apéndice A de esta nota para que sirva de orientación estratégica para la navegación aérea mundial;
- pedir a los Estados, los RASG y la industria que establezcan prioridades y metas consecuentes con los objetivos del GASP y las necesidades en materia de seguridad operacional de cada región; y
- adoptar la Resolución propuesta conforme figura en el Apéndice B, hasta el Apéndice A inclusive del proyecto de resolución de esta nota.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A: Seguridad operacional.  |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades descritas en esta nota se emprenderán sujeto a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del programa regular para el trienio 2014-2016 o con contribuciones extrapresupuestarias. |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)<br><i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004)  |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad operacional contribuye esencialmente al crecimiento sostenible de un sistema de aviación civil seguro y económicamente viable. En la Resolución A37-4, *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional*, la Asamblea reconoció la importancia de contar con un marco global que respalde el objetivo estratégico de seguridad operacional de la OACI. Además, la Asamblea resolvió que el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) constituya el marco dentro del cual se diseñen y pongan en práctica los planes regionales, subregionales y nacionales de ejecución, de forma de armonizar y coordinar los esfuerzos dirigidos a acrecentar la eficiencia y reforzar la seguridad operacional de la aviación civil internacional. Para lograr este objetivo, el GASP ha sido reestructurado y revisado y contará con herramientas de planificación para ayudar a los grupos regionales para la seguridad operacional de la aviación (RASG), los Estados y la industria en sus procesos de planificación y ejecución.

## 2 PRIMERA EDICIÓN DE LA VERSIÓN REVISADA DEL GASP

2.1 La primera edición de la versión revisada del GASP revisado incorpora y actualiza las iniciativas y los objetivos que ya aparecían en las versiones anteriores, agregando las iniciativas exitosas elaboradas en la hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

2.2 En concordancia con la Resolución A37-4 de la Asamblea, esta actualización del GASP presenta tres características que son importantes para todos los que intervienen en la seguridad operacional de la aviación. En primer lugar, pone el acento en la continuidad de los elementos del GASP actual. En segundo lugar, reconoce las diferencias que existen en los niveles de madurez de los medios de supervisión de la seguridad operacional de los distintos Estados, sus volúmenes de tráfico y sus necesidades en términos de seguridad operacional. Por último, reconoce asimismo que deben establecerse prioridades para orientar la ejecución de las iniciativas de seguridad operacional para la aviación.

2.3 El GASP establece en forma específica objetivos e iniciativas puntuales de seguridad operacional, proveyendo a la coordinación eficiente y eficaz de las actividades de seguridad operacional complementarias entre todas las partes interesadas. En esta nueva versión del GASP, los objetivos y las iniciativas de ejecución han evolucionado para reflejar los avances logrados en el establecimiento de prácticas anticipativas de gestión de la seguridad operacional tanto en los Estados como en la industria, y se han alineado con el proceso de planificación estratégica de la OACI.

2.4 Una de las prioridades más altas del GASP 2013 es reducir más aún el índice mundial de accidentes a través de un enfoque estructurado y progresivo con metas de corto, mediano y largo plazo. Además, los objetivos del GASP se concretan a través de iniciativas específicas de seguridad operacional, categorizadas por áreas de actuación que constituyen hilos temáticos comunes que atraviesan cada etapa de los objetivos mundiales.

2.5 Los objetivos y las fechas de cumplimiento están dirigidos al conjunto de la comunidad mundial de la aviación. Cada objetivo incluye iniciativas específicas que los Estados deben ejecutar de manera continuada para ir alcanzando hitos definidos.

2.6 El plan reconoce que no todos los Estados tienen un mismo perfil operacional y les permite establecer sus propias prioridades dentro del marco de los objetivos mundiales. De esta forma, las iniciativas del GASP generarán un progreso a medida de los medios de supervisión de la seguridad operacional de cada Estado miembro y su cultura de gestión de la seguridad operacional y permitirán establecer la estructura necesaria para sostener los futuros sistemas de navegación aérea.

2.7 El Consejo de la OACI ha aprobado el documento revisado designado como primera edición del GASP. El mismo figura en el Apéndice A de esta nota de estudio.

### 3. ACTUALIZACIONES FUTURAS DEL GASP

3.1 La Comisión de Aeronavegación examinará el GASP cada tres años e informará al Consejo antes de cada período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El informe de la ANC brindará una reseña de los avances a nivel mundial en el cumplimiento de los objetivos del GASP y considerará las experiencias adquiridas por los RASG, los Estados y la industria. El informe considerará además la los posibles cambios en las necesidades futuras de la aviación, el contexto reglamentario y otros factores de influencia y propondrá ajustes en los componentes del GASP que correspondan. Antes de su presentación al Consejo, las propuestas de actualización se distribuirán a los Estados miembros para su consulta. Tras su aprobación en el Consejo, las modificaciones que pudieran introducirse al GASP y sus documentos de respaldo se elevarán a la Asamblea de la OACI para obtener su respaldo.

### 4. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Puesto que el Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial de navegación aérea constituirán las orientaciones estratégicas globales en las esferas de la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente, se propone una única Resolución – A38-xx *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea* que abarque ambos planes. La nueva resolución consolida, actualiza y reemplaza la resolución vigente sobre el GASP (A37-4: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional*) y la resolución vigente sobre el GANP (A37-12: *Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad*). El texto íntegro de la resolución propuesta se presenta en el Apéndice B de esta nota.

4.2 De conformidad con la Resolución A37-4 de la Asamblea, el GASP establece prioridades para el programa de trabajo técnico de la Organización en cada trienio. El presente proyecto de resolución se ocupa además del Plan mundial de navegación aérea (GANP), por lo que deja sin efecto la Resolución A37-12: *Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad*, que se trata en otra nota de estudio de la Asamblea.

4.3 Al examinar la resolución que figura en el Apéndice B, y para los fines aquí expuestos, se ruega hacer referencia únicamente al preámbulo y al Apéndice A que trata específicamente del GASP. Como se indica más arriba, el Apéndice B de la resolución se ocupa exclusivamente del GANP y es materia de la nota A38-WP/39 en el marco de las cuestiones 27, 28, 29, 30 y 31.

### 5. CONCLUSIÓN

5.1 El GASP brinda una visión de largo plazo que ayudará a la OACI, los RASG, los Estados y la industria en la elaboración de una estrategia armonizada de seguridad operacional.

— — — — —

## **APÉNDICE A**

### **PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

Disponible en <http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/documentation-reference-documents.aspx>

## APÉNDICE B

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN QUE SUSTITUYE A LA RESOLUCIÓN A37-4 E INCORPORA LA RESOLUCIÓN A37-12 SUSTITUYÉNDOLA

~~A37-4: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional~~

**A38-xx: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea**

*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~~ miembros 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~~ incluyen objetivos de seguridad operacional, capacidad 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 la ejecución eficaz de ~~que los planes e iniciativas regionales y nacionales basados se basen en dicho marco mundial para asegurar una ejecución eficaz; y~~

*Reconociendo* que el mejor camino para acrecentar aún más la seguridad operacional, la capacidad 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;

*Tomando nota* de la aprobación acordada por el Consejo el 30 de julio de 2013 a la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el 29 de mayo de 2013 a la cuarta edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP);

*La Asamblea:*

1. *Respalda* la primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la cuarta edición de la versión revisada del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para que sirvan de orientación estratégica mundial para la seguridad operacional y la navegación aérea, respectivamente;

24. *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;

32. *Resuelve* que los citados planes GASP y GANP se implanten y mantengan vigentes en estrecha cooperación y coordinación con todos los interesados;

43. *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, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;

5. *Insta* a los Estados miembros a idear soluciones sostenibles a fin de ejercer plenamente sus responsabilidades de supervisión de la seguridad operacional y de navegación aérea, objetivo que puede

lograrse compartiendo los recursos, mediante la utilización de recursos internos y/o externos, como las organizaciones regionales y subregionales y los conocimientos especializados de otros Estados;

6. *Insta* a los Estados miembros a demostrar la voluntad política necesaria para adoptar las medidas correctivas que se precisen a fin de subsanar las deficiencias de seguridad operacional y navegación aérea, incluidas aquellas observadas en las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a través del logro de los objetivos del GASP y el GANP y del proceso de planificación regional de la OACI;

7. *Insta* a los Estados miembros, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para una implantación coordinada del GASP y el GANP, evitando la duplicación de esfuerzos.

84. *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;

95. *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;

106. *Encarga* al Secretario General que promueva, proporcione y divulgue en forma efectiva los el GASP y el GANP y sus planes mundiales relativos a la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR); y

117. *Declara* que la presente resolución de la Asamblea reemplaza a la Resolución A37-4A36-7 de la Asamblea relativa a la planificación mundial al Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Resolución A37-12 de la Asamblea sobre la planificación mundial OACI para la sostenibilidad.

## APÉNDICE A

### Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)

*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 aviación civil internacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida que atañe a la OACI, los Estados miembros 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 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;

*Reconociendo* ~~Consciente~~ de la necesidad de preservar la confianza del público en el transporte aéreo brindando acceso a información pertinente de seguridad operacional; ~~mediante la difusión de información sobre seguridad operacional;~~

*Reconociendo* que, en los esfuerzos por acrecentar la seguridad operacional de la aviación, cobra capital importancia un enfoque dinámico donde se establezca una estrategia para fijar las prioridades y las metas ~~se identifiquen y manejen~~ que permitan gestionar los riesgos para la seguridad operacional;

*Reconociendo* que la OACI ~~debería~~ ~~ha~~ implantado ~~r~~ grupos regionales de seguridad operacional de la aviación, teniendo en cuenta las necesidades de las diversas regiones y basándose en las estructuras y formas de cooperación ya existentes; ~~y~~

*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~~ los principios de gestión de la seguridad operacional contenidos en el GASP ~~como instrumento~~ para acrecentar la seguridad operacional concentrando las medidas donde más se necesiten; ~~y~~

*Tomando nota* de la necesidad de ayudar a los Estados miembros a implantar los principios de gestión de la seguridad operacional y mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados;

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

*La Asamblea:*

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

2. *Destaca* que los limitados recursos de la comunidad de la aviación internacional deberían ser utilizados en forma estratégica ~~en primer lugar~~ para apoyar a los Estados y las regiones ~~cuya actuación en materia~~ cuya supervisión de la seguridad operacional no se encuentra a un nivel aceptable de maduración y donde exista la voluntad política para mejorar las funciones de supervisión de la seguridad operacional;

3. *Insta* a los Estados ~~miembros contratantes~~ a apoyar los objetivos del GASP ~~poniendo en práctica las iniciativas que en el mismo se describen.:~~

a) ~~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;~~

- ~~e) 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;~~
- ~~e) 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~~
- ~~f) suministrando a la OACI los datos sobre accidentes e incidentes según corresponda;~~

4. *Insta* a los Estados ~~miembro~~~~contratantes~~, las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los grupos regionales para la seguridad operacional (RASG) y las organizaciones internacionales pertinentes a trabajar con todas las partes interesadas para ~~fixar prioridades y metas consecuentes con lograr los objetivos del GASP, así como los objetivos de la metodología de la GASR, y a aplicar estas metodologías con miras a reducir el número e índice de accidentes de aeronaves;~~

~~5. *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), a través del logro de los objetivos del GASP y del proceso de planificación regional de la OACI;~~

~~56. *Insta* a los Estados a ejercer plenamente su función de supervisión de los explotadores nacionales en cabal cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) correspondientes y cerciorarse de que todos y cada uno de los explotadores extranjeros que realicen vuelos que ingresen adentro de su territorio sean objeto de supervisión adecuada por sus respectivos Estados, y a adoptar las medidas que correspondan cuando sean necesarias para preservar la seguridad operacional;~~

6. *Insta* a la OACI a terminar de elaborar para finales de 2014 las hojas de ruta sobre seguridad operacional como apoyo para el GASP, a fin de utilizarlas para mitigar los riesgos derivados de los problemas operacionales detectados.

~~7. *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 los Estados; y~~

~~8. *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.~~

**APÉNDICE B****Plan mundial de navegación aérea (GANP)****A37-12: Planificación mundial de la OACI para la sostenibilidad**

*Considerando* que el acrecentamiento de la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia en las operaciones de aviación constituye un elemento clave de los objetivos estratégicos de la OACI;

*Habiendo adoptado* la Resolución A37-15A35-15, que contiene la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes y prácticas conexas de la OACI relativas específicamente a la navegación aérea a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM);

*Tomando nota* de la aceptación por el Consejo de la nueva versión del Plan mundial de navegación aérea (GANP) el 30 de noviembre de 2006; y

*Reconociendo* que muchos Estados están desarrollando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea;

*La Asamblea:*

1. *Encarga* al Consejo que ~~enmiende~~ utilice la orientación del Plan mundial de navegación aérea (GANP) para elaborar y establecer las prioridades del programa de trabajo técnico de la OACI en la esfera de la navegación aérea ~~efectos de incluir un marco que permitirá a la OACI analizar fácilmente el impacto de los planes de modernización de la navegación aérea de los Estados en el sistema mundial y adoptar luego las medidas pertinentes que se necesiten para asegurar la armonización mundial;~~

2. *Exhorta* a los Estados, los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y la industria aeronáutica a valerse de la orientación que brinda el GANP en sus actividades de planificación y ejecución, estableciendo prioridades y metas consecuentes con los objetivos armonizados a escala mundial en función de las necesidades operacionales;

3. ~~*Insta* a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para lograr una ejecución coordinada del GANP, evitando la duplicación de esfuerzos;~~

3. *Exhorta* a los Estados, los PIRG y la industria de la aviación a dar información oportuna a la OACI sobre el grado de ejecución del GANP, comunicando además la experiencia adquirida en la aplicación de sus disposiciones;

4. *Invita* a los PIRG a utilizar las herramientas normalizadas de la OACI para seguir el avance de la implantación de los sistemas de navegación aérea y para analizar su implantación y funcionamiento, esto último en colaboración con la OACI;

5. *Encarga* al Consejo que publique los resultados de los análisis en los informes de actuación regional y en un informe anual sobre la navegación aérea mundial que incluya, como mínimo, las prioridades clave en materia de ejecución y los beneficios ambientales acumulados, utilizando los métodos reconocidos por el CAEP; e

64. *Insta* a los Estados que están elaborando planes de nueva generación para su propia modernización de la navegación aérea a que ~~se coordinen~~ ~~compartan sus planes~~ con la OACI

~~oportunamente y alineen sus planes para que sean examinados y evaluados a fin de asegurar su compatibilidad y armonización a escala mundial; y~~

~~5. Encarga al Consejo que vele por que el GANP se mantenga permanentemente actualizado para reflejar los adelantos operacionales y técnicos, obrando en estrecha colaboración con los Estados y los demás interesados; y~~

~~6. Encarga al Consejo que organice la 12ª Conferencia de navegación aérea en 2012, a fin de elaborar planificación a más largo plazo para la OACI, basándose en una actualización del GANP.~~

— FIN —