



Vigésima Quinta Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/25)
Long Beach, Estados Unidos, 10 al 11 de diciembre de 2015

**Cuestión 10 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

UNA VISIÓN ESTRATÉGICA SOBRE EL PRÓXIMO GASP

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota presenta una perspectiva sobre oportunidades de mejora en relación al Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) de la OACI para el trienio 2020-2022.	
Acción:	La acción sugerida se presenta en la sección 4.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencia:	• Global Aviation Safety Plan (2014-2016 y 2017-2019)

1. Introducción

1.1 El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) ha sido objeto de cambios importantes, principalmente debido a su función como documento de definición de políticas de alto nivel que, junto con el Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI, guía y complementa el progreso de todo el sector de transporte aéreo.

1.2 En los planes mundiales se definen los medios y metas que permitan a la OACI, los Estados y las partes interesadas de la aviación anticipar el crecimiento del tránsito aéreo y aplicar una gestión eficiente del mismo, manteniendo o reforzando activamente al mismo tiempo la seguridad operacional. Por consiguiente, el GASP y sus enmiendas son aprobados por el Consejo antes de posibles ajustes de carácter presupuestario y su adopción por la Asamblea.

1.3 En el GASP se establecen los objetivos mundiales de seguridad operacional de la navegación aérea, así como hitos y prioridades específicos que deben considerar los Estados y los planificadores regionales de la seguridad operacional de la aviación.

1.4 También se proporciona un marco común de planificación para asistir a los Estados y a las regiones en llevar a cabo mejoras en la seguridad operacional empleando cuatro elementos habilitantes de rendimiento en materia de seguridad operacional: normalización, colaboración, recursos e intercambio de información sobre seguridad operacional.

1.5 Finalmente se esbozan estrategias de implantación y textos de orientación con mejores prácticas para asistir a los Estados y regiones en sus esfuerzos dirigidos a encontrar soluciones concretas a nivel estatal y regional para lograr los objetivos y las prioridades mundiales.

1.6 En el calendario de implantación de los objetivos del GASP de la OACI se fijan plazos para los próximos 15 años que se aplican a la comunidad de la aviación mundial en su conjunto. En particular, es de suma importancia que todos los Estados implanten, en el próximo decenio, sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional (que incluyan acuerdos de gobernanza apropiados) y apliquen plenamente el marco del programa estatal de seguridad operacional (SSP) de la OACI.

1.7 Sin embargo, el actual GASP, si bien establece objetivos y prioridades mundiales que permiten que los Estados y las regiones planifiquen y definan sus propios enfoques específicos para alcanzar los objetivos del Plan y atender estas prioridades de acuerdo con las capacidades de supervisión de la seguridad operacional, podría también incorporar una visión de largo plazo más carismática y clara que, tanto los Estados como la industria, consideren irresistible e inspiren a todos los distintos actores a trabajar y realizar cambios en la organizaciones para la consecución de esa visión.

2. Discusión

2.1 Para aprovechar esta oportunidad de generar este liderazgo se deberían atender las siguientes oportunidades de mejora:

- (a) Revisar la pertinencia de mantener un hito referencial de implementación eficaz de los SARPs del 60%, - inspirada en el AFI Plan (The Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Safety in Africa), que fue desarrollado para resolver las preocupaciones del Consejo de la OACI relativas a la operación de aeronaves en la Región AFI - aislando la diversidad de realidades y necesidades regionales que condicionan el cumplimiento del GASP;
- (b) la rigidez estructural heredada del GANP, que forzó la construcción de un plan de seguridad operacional con características y elementos propios, sobre la base de una estructura predefinida por las necesidades y evolución de conceptos de la navegación aérea, que en ocasiones no puede aplicarse indistintamente, limitando ampliamente las posibilidades de personalización del GASP y condicionando por tanto su potencial; y
- (c) una visión muy sesgada y poco realista del entorno en que se desenvolverían las organizaciones al momento de cumplirse los plazos del Plan.

2.2 Parece evidente considerar necesario el desarrollo de una estrategia para dotar a la versión 2020-2022 del GASP de una clara visión a largo plazo y del liderazgo necesario para impulsar un verdadero cambio que ofrezca una dirección clara a todos los RASGs como instrumentos de implementación del GASP.

2.3 Esta estrategia debería ser definida partiendo del final y avanzando hacia el principio del plan. Es decir que primero hace falta concebir, con la mayor claridad posible, qué es lo que queremos conseguir o a dónde queremos llegar con el GASP. Una vez que el fin ha sido definido, se hace más fácil trazar la ruta del GASP, hacia el principio, definiendo los hitos correspondientes.

2.4 Esta visión debería considerar el entorno en el que se desenvolverá el transporte aéreo en el año 2022, en un ambiente tecnológico muy avanzado, donde existe un flujo autónomo, continuo y automático de información basada en la nube, que permite el intercambio inmediato y seguro de datos entre entidades en vuelo y en tierra. Un entorno en donde los sensores transmiten y reciben datos, y pueden determinar selectivamente aquella información útil para mejorar la seguridad de las operaciones. Este concepto ya ha sido recogido por el GANP, pero en el GASP no ha sido considerado tan claramente.

2.5 Se podría esperar que en el 2022 los sistemas de gestión de la seguridad operacional sean sistemas de información inteligentes, que procesan los datos y calculan los riesgos de forma automática, basado en datos compartidos por múltiples entidades en vuelo y en tierra, y que tienen la capacidad de generar alertas en tiempo real sobre los peligros, e incluso intervenir en los sistemas cuando sea necesario.

2.6 Este proceso no puede materializarse si los Estados no acompañan el proceso evolutivo. Solamente un SSP maduro podrá garantizar las condiciones adecuadas para que este intercambio de información sea continuo y seguro, viabilizando así sus capacidades de procesamiento oportuno de los datos. Los SSP deben ir madurando en la medida en la que avanza el GASP, y estar completamente maduros en el momento en que la gestión de riesgos basada en el flujo de información compartida en la nube comience a funcionar.

2.7 En base a la experiencia de la Región, un Estado puede haber alcanzado una capacidad adecuada de vigilancia de la seguridad operacional necesaria para que un SSP funcione cuando ha alcanzado un EI igual o superior al 80% (lo que constituye el aspecto cuantitativo), y ha mantenido este nivel de EI por al menos 2 actividades seguidas de la CMO (aspecto cualitativo).

2.8 Pensando en esta visión, para el ejercicio de revisión del GASP del trienio 2019-2022 se podría crear un grupo de trabajo para visualizar adecuadamente el concepto sobre el futuro de los sistemas de gestión de la seguridad operacional, y permitir, a partir de ello, el desarrollo de una hoja de ruta de adelante hacia atrás, definiendo los hitos que deben ir alcanzándose en cada etapa. La OACI podría convocar a profesionales de la industria, analistas de datos, científicos y otros expertos con la capacidad de precisar las características de este futuro.

2.9 El nuevo GASP, no debería para ello estar limitado por la estructura y contenido del GANP y, en su lugar, deberían definirse ciertos puntos de coincidencia para asegurar que ambos planes avancen coordinadamente, sin condicionar o limitar las necesidades específicas y potencialidades del otro.

2.10 Finalmente, el proceso debe acompañarse de una campaña agresiva de comunicación global para socializar los fines que persigue el GASP, y la importancia del rol de los Estados y las Regiones para garantizar su cumplimiento.

3. Conclusión

3.1 Sólo un cambio radical y realista en la concepción del GASP permitirá que el mismo pueda ser considerado como la referencia global sobre los hitos y prioridades específicos que deben tomar en cuenta los Estados y los planificadores regionales de la seguridad operacional de la aviación.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada por esta nota y por el **Apéndice A** (*disponible únicamente en inglés*); y
- b) Considerar la adopción de esta visión estratégica del próximo GASP, y promoverla en los foros correspondientes.

— — — — —



An strategic vision for the next GASP

Leadership is a process that involves a vision and an implicit long-term thinking, where transformation and change for the better are inherent; especially the transformation of organisations and cultures.

Current
GASP

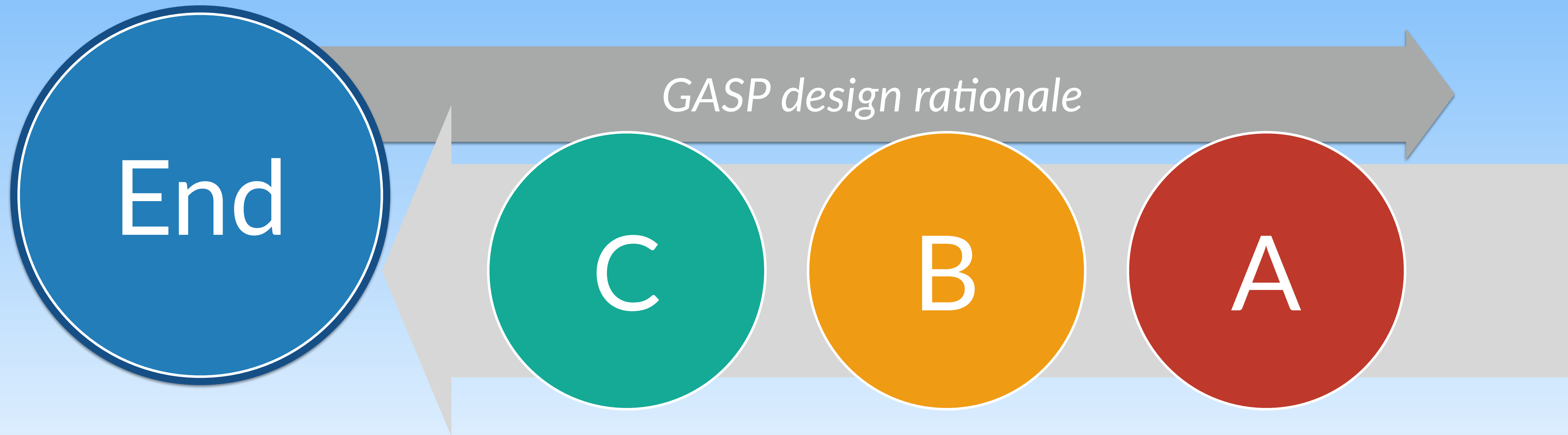
**How much
leadership
provides?**

Leadership strategy

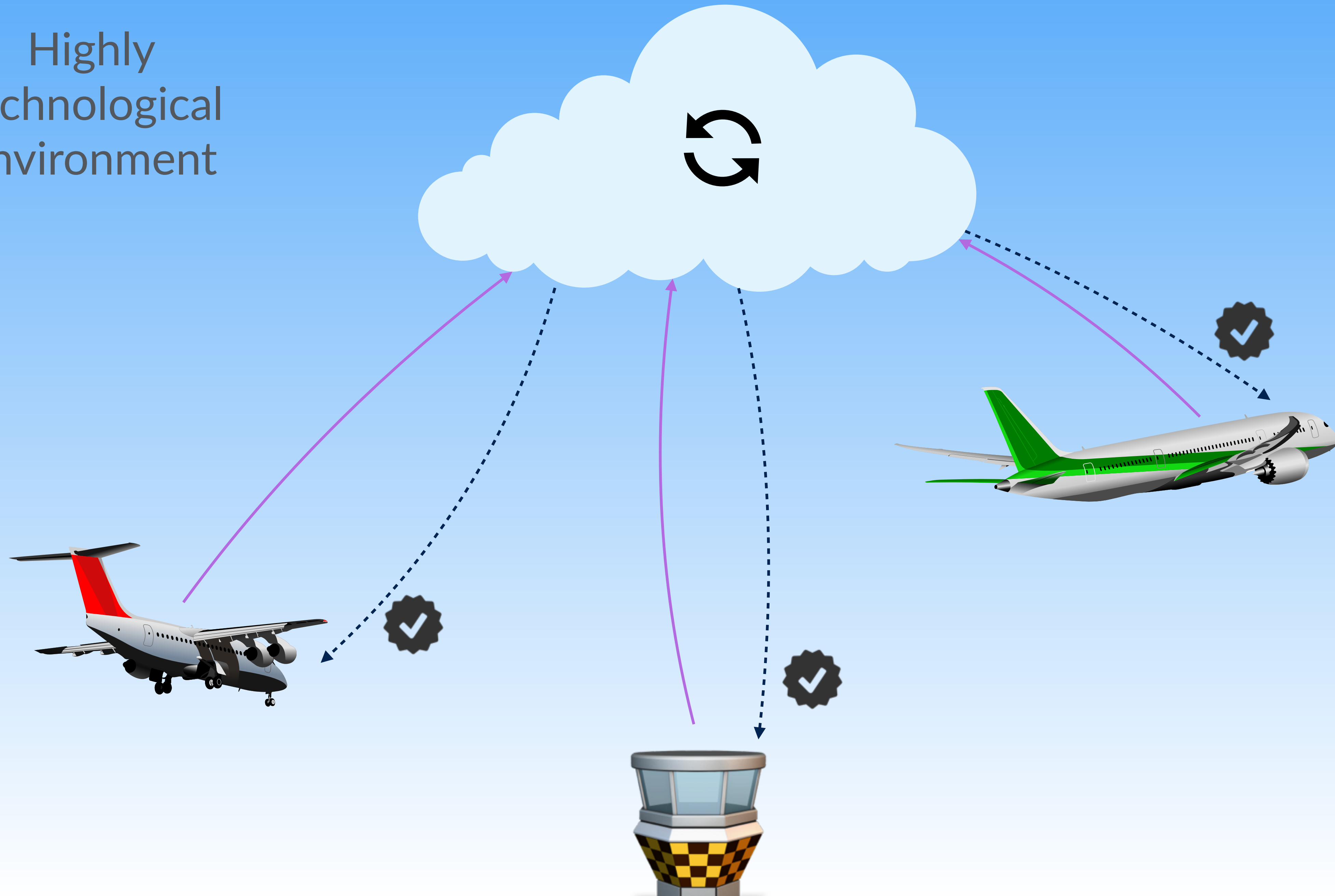
Vision

Long-term

Change



Highly
technological
environment

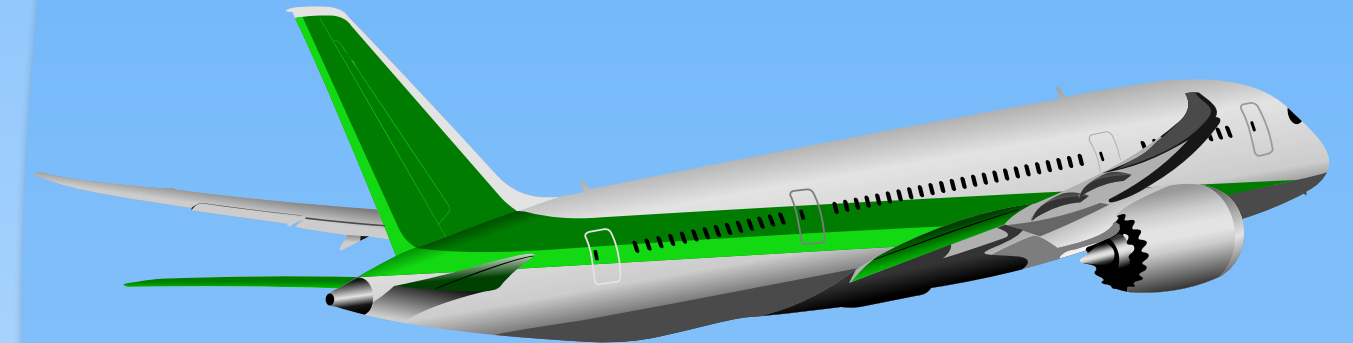
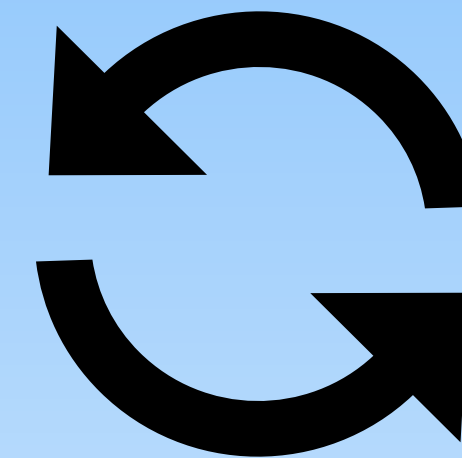


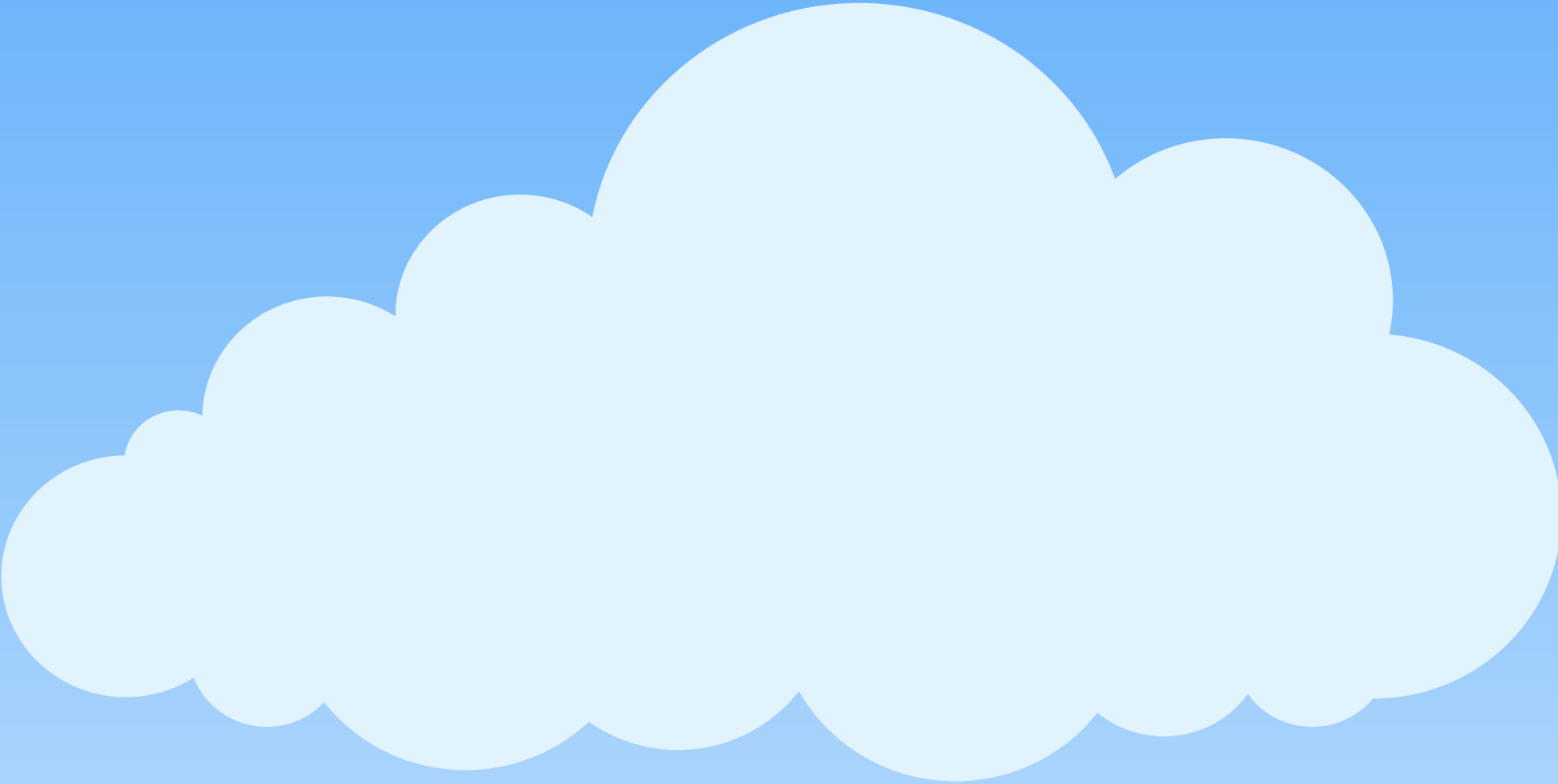
SMS of the future

Smart/Automatic
course of action

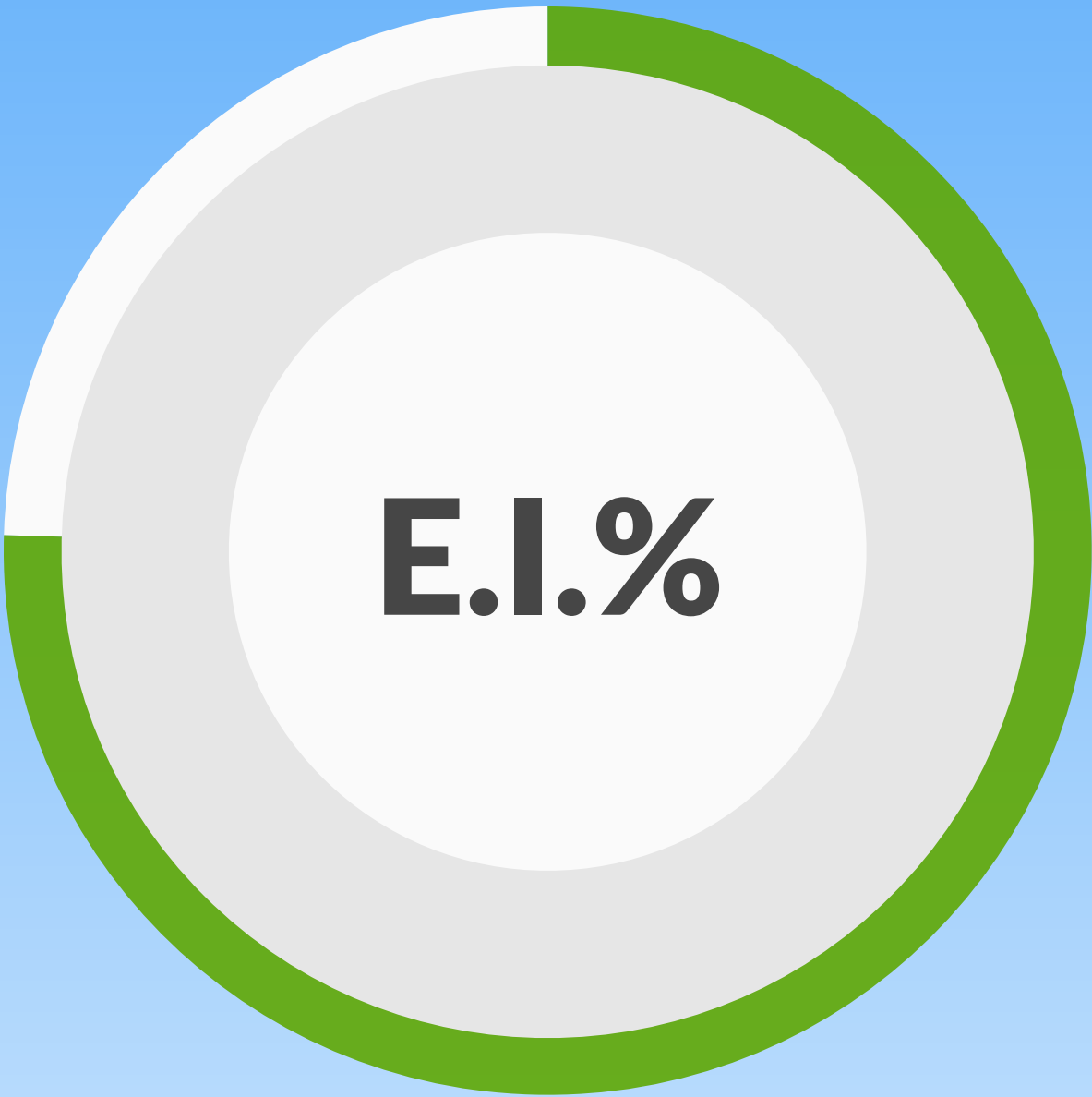


Smart/Automatic
Risk Management



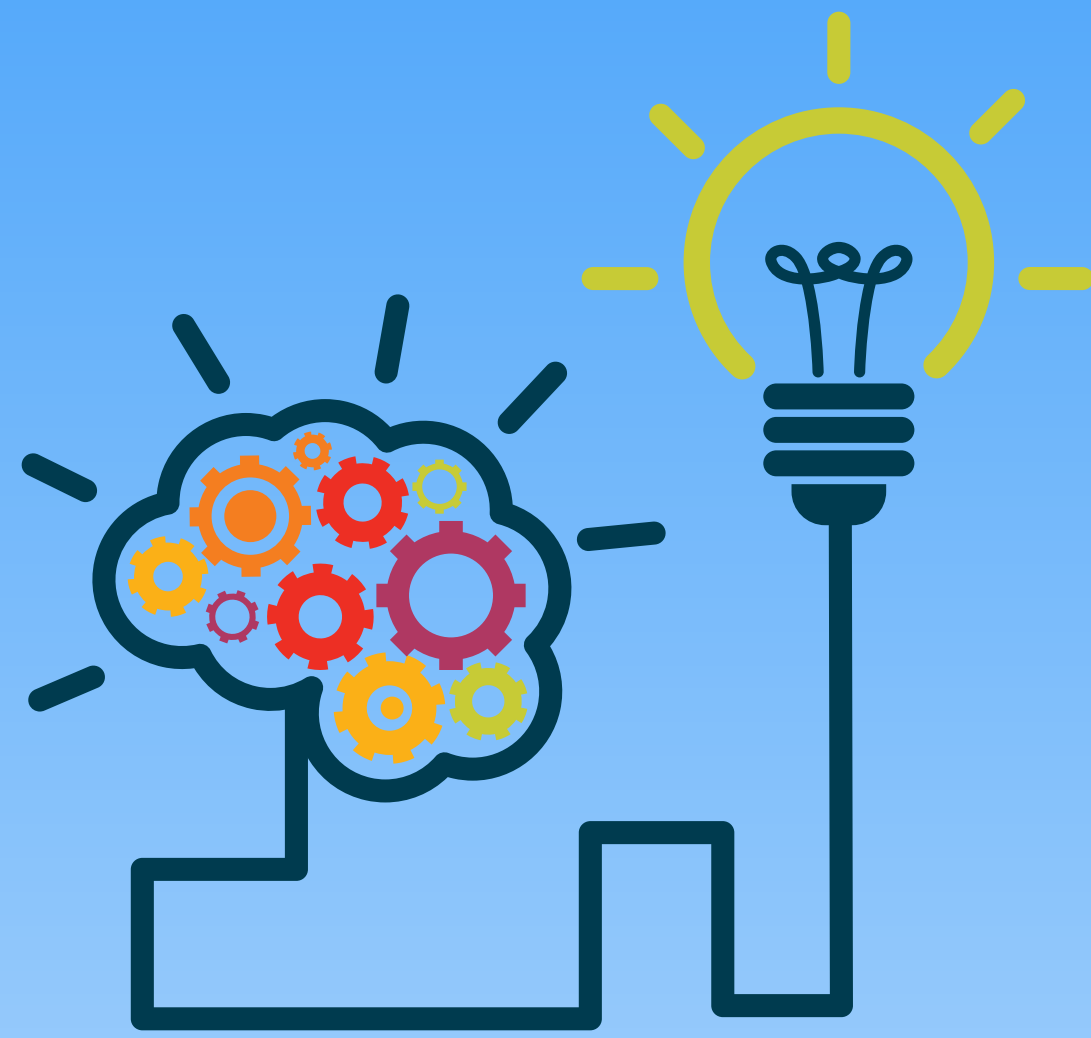


*Minimum E.I. to
support this vision*



80.0%

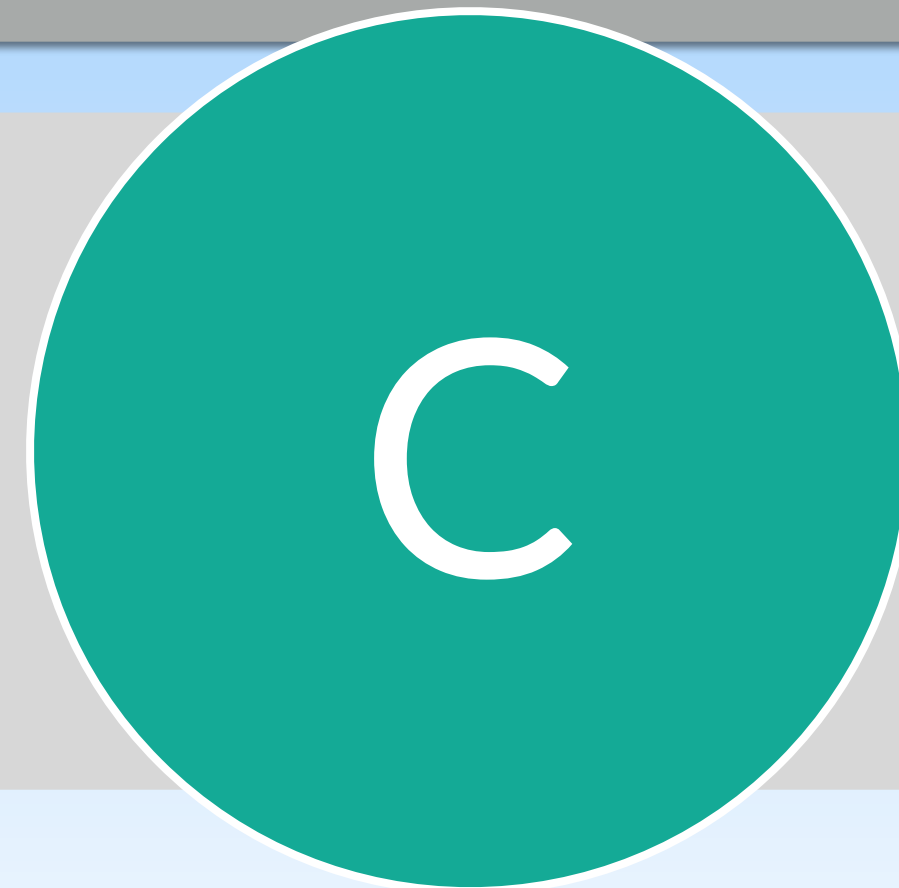
2 CMO Activities



- Scientist
- Futurologist
- Geniuses
- Visionaries
- Industry experts

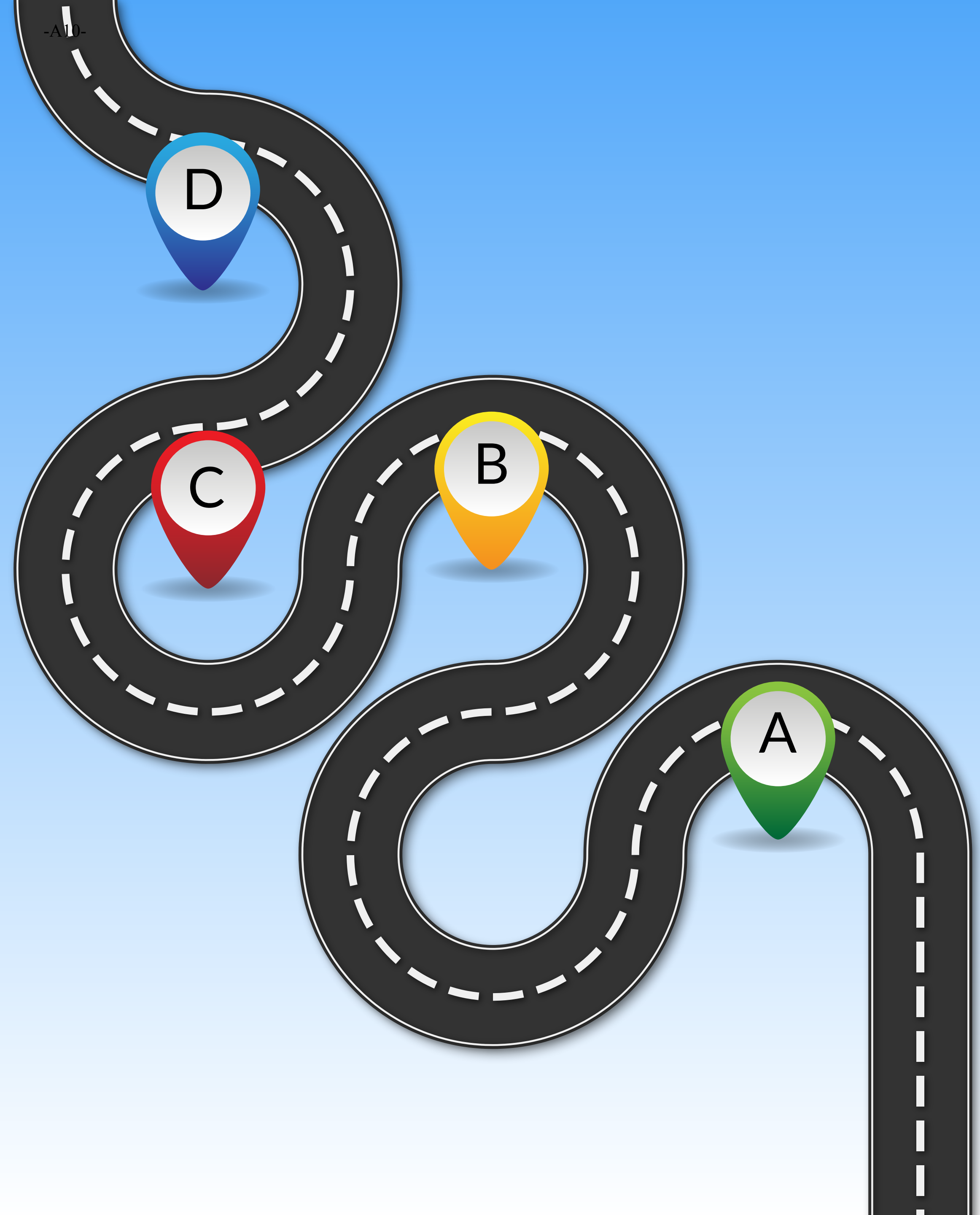


GASP design rationale





*GASP's own road, based
on it's specific needs*



Aggressive communication campaign



Thank you for your time!

