



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/17
09/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Necesidades y retos de la aviación mundial

**VISIÓN Y RESEÑA DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
DE LA AVIACIÓN (GASP), EDICIÓN 2020-2022**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

En el proyecto de edición de 2020-2022 del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (Doc 10004) se establece la estrategia de seguridad operacional de la OACI, en favor del establecimiento de prioridades y de la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación. La finalidad del GASP es reducir continuamente los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan, sirviendo de hilo conductor para la elaboración de una estrategia armonizada de seguridad operacional y la ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. En la Resolución A39-12: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea, la Asamblea reconoció la importancia de contar con un marco mundial en respaldo del Objetivo estratégico de la OACI de Seguridad operacional. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que se presenta en el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP, sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos del GASP.

Acción:	Refiérase a la Sección 3
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 10004, <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación</i>• Doc 10075, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La seguridad operacional es la máxima prioridad de la aviación. En la Resolución A39-12: *Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea*, la Asamblea reconoció la importancia de contar con un marco mundial en apoyo del Objetivo estratégico de la OACI de Seguridad operacional. En el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) (refiérase al **Apéndice A**) se establece la estrategia de seguridad operacional de la OACI, en favor del establecimiento

de prioridades y de la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación. La finalidad del GASP es reducir continuamente los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan, sirviendo de hilo conductor para la elaboración de una estrategia armonizada de seguridad operacional y la ejecución de planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación. El GASP promueve la coordinación y colaboración entre iniciativas internacionales, regionales y nacionales, tales como la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB).

1.2 La aviación es una industria en constante cambio, que ofrece retos. Por consiguiente, el GASP se revisa y actualiza cada tres años antes de cada período de sesiones de la Asamblea de la OACI. El proyecto de edición de 2020-2022 del GASP se elaboró gracias a los esfuerzos del Grupo de estudio del GASP (GASP-SG), un grupo mixto de expertos de los ámbitos normativo e industrial constituidos por la OACI para garantizar que el plan y su contenido reflejen las necesidades de la comunidad de la aviación a nivel internacional, regional y nacional. A fin de velar por que el plan sea coherente con otros planes mundiales de la OACI y con los Objetivos estratégicos de la Organización, el Consejo aprobará el GASP antes de someterlo a la consideración de la Asamblea. El proyecto de GASP se presenta ante la 13ª Conferencia de navegación aérea para conocer mejor la opinión de los Estados y las organizaciones internacionales (véase el **Apéndice B**, *Questionnaire on the Global Aviation Safety Plan update*).

2. ANÁLISIS

2.1 Desde su introducción en 1997, el GASP se ha modificado considerablemente y ha evolucionado mediante consultas y revisiones continuas. En este proyecto de edición de 2020-2022 del GASP se reconocen las necesidades de todas las partes interesadas de la aviación y se promueven la implantación de la gestión de la seguridad operacional y la aplicación de un enfoque basado en el riesgo como instrumentos para facilitar el manejo de sistemas de aviación cada vez más complejos. También se fomentan iniciativas armonizadas de mejora de la seguridad operacional para subsanar las deficiencias relativas a la implementación efectiva de los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados. El GASP sirve como marco de aplicación de un enfoque coordinado de colaboración entre Estados, regiones (incluidas entidades regionales como los RASG y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional) y la industria (lo que incluye organizaciones internacionales y los distintos proveedores de servicios).

Visión y objetivos

2.2 La visión del proyecto de edición de 2020-2022 del GASP consiste en lograr y mantener la meta de seguridad operacional a la que se aspira de cero accidentes mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá, conforme a la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas. Se ha fijado 2030 como plazo para alcanzar esta meta, ya que se prevé que para esa fecha el volumen de tráfico se duplique.

2.3 La meta global de seguridad operacional a la que se aspira está respaldada por la serie de seis objetivos que figura en el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP, en sustitución de los objetivos presentados en la edición del GASP correspondiente a 2017-2019. Algunos de ellos resultan de dicha edición de 2017-2019, en la que se pedía a los Estados que implantaran sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional y programas estatales de seguridad operacional (SSP). Otros objetivos responden a los comentarios recibidos, durante el proceso de consulta para actualizar el GASP, de Estados y organizaciones internacionales, que pedían que se hiciera mayor hincapié en la gestión de

riesgos de seguridad operacional. Para la edición de 2020-2022 del GASP, se proponen los objetivos siguientes:

- Objetivo 1: Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.
- Objetivo 2: Fortalecer la capacidad de los Estados en materia de supervisión de la seguridad operacional.
- Objetivo 3: Implantar programas estatales de seguridad operacional eficaces.
- Objetivo 4: Aumentar la colaboración a nivel regional.
- Objetivo 5: Ampliar el uso de programas de la industria.
- Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad de infraestructura adecuada para que las operaciones puedan desarrollarse en condiciones de seguridad.

2.4 El cometido del plan es mejorar continuamente los resultados de la aviación en materia de seguridad operacional a nivel internacional, proporcionando un marco de colaboración para los Estados, las regiones y la industria. El GASP tiene por objeto reforzar la seguridad operacional de la aviación civil mundial rigiéndose por los siguientes valores:

- a) promover una cultura que propicie la seguridad operacional;
- b) reconocer y fomentar la responsabilidad del sector de la aviación con respecto a la seguridad de las personas;
- c) promover la colaboración, el trabajo en equipo y el aprendizaje mutuo en materia de gestión de la seguridad operacional;
- d) proteger los datos e información sobre seguridad operacional;
- e) promover la compartición y el intercambio de información sobre seguridad operacional;
- f) tomar decisiones basadas en datos;
- g) fomentar la asignación de prioridades en función del riesgo;
- h) garantizar que las medidas y recursos sean proporcionales al riesgo; y
- i) manejar de manera proactiva las cuestiones que vayan surgiendo.

2.5 El proyecto de edición de 2020-2022 del GASP se ha reestructurado en dos partes. La primera trata sobre la planificación de la seguridad operacional, lo que incluye la detección de problemas de organización y de riesgos de seguridad operacional así como la definición de las funciones y responsabilidades de las diferentes partes interesadas en el marco del GASP. En la segunda parte se aborda la ejecución de iniciativas de aumento de la seguridad operacional con el fin de reforzar esta última.

2.6 Para mitigar el riesgo que haya de víctimas mortales, los Estados, las regiones y la industria han de remitirse a las categorías de sucesos de alto riesgo (HRC). La selección de los tipos de sucesos considerados HRC mundiales (anteriormente denominados “prioridades mundiales de seguridad operacional”) se basa en el número real de víctimas mortales de los accidentes ocurridos, el alto riesgo de víctimas mortales por accidente o el número de accidentes y de incidentes. Para el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP, se han determinado, sin un orden particular, las siguientes HRC: el impacto contra el suelo sin pérdida de control; la pérdida de control en vuelo; la colisión en vuelo; las salidas de pista; y las incursiones en la pista.

2.7 De conformidad con el proyecto de edición 2020-2022 del GASP, se alentará a cada región y Estado a elaborar un plan regional de seguridad operacional de la aviación y un plan nacional de seguridad operacional de la aviación, respectivamente, en los que se presente la orientación estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación durante un período determinado. Cada plan debería elaborarse con arreglo a los objetivos, metas y HRC del GASP. Para los Estados que han implantado íntegramente un SSP, el plan nacional de seguridad operacional de la aviación es la manera de demostrar el compromiso que tienen con respecto a la ejecución de actividades adicionales para mejorar la seguridad operacional en el Estado como, por ejemplo, las tendentes a reforzar el SSP y cumplir los objetivos de seguridad operacional estatales.

Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación

2.8 El proyecto de edición de 2020-2022 del GASP incluye una hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr sus objetivos por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes. En la hoja de ruta se presentan iniciativas de mejora de la seguridad operacional reconocidas mundialmente para que los Estados, las regiones y la industria atiendan cada objetivo del GASP. La parte de la hoja de ruta que trata sobre los riesgos de seguridad operacional se incluye en el GASP para ayudar a los Estados, las regiones y la industria a abordar las antedichas cinco HRC. Las iniciativas de mejora de la seguridad operacional deberían ejecutarse lo antes posible para mitigar los riesgos asociados a las HRC. La hoja de ruta respalda la validación de la eficacia de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional y en ella se propone un sistema para determinar los peligros asociados a las HRC y elaborar iniciativas de mejora de la seguridad operacional adicionales para mitigar los riesgos de seguridad operacional conexos.

2.9 En el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP se incluyen indicadores para medir los progresos de los distintos Estados y regiones y de la industria a fin de lograr los objetivos y metas del GASP. Estas metas, que incluyen las fechas para llevar a cabo las diferentes medidas, sirven para medir la eficacia de los planes nacionales y regionales de seguridad operacional de la aviación y del GASP en general. Una vez publicado el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP, la OACI vigilará el nivel de cumplimiento por parte de los distintos Estados y regiones de estos objetivos y metas. Los Estados, regiones y la industria deberían garantizar la disponibilidad de recursos adecuados, lo que incluye personal técnico cualificado, infraestructura, instrumentos y financiación, en apoyo de las iniciativas de mejora de la seguridad operacional necesarias para lograr los objetivos del GASP. Los Estados que necesiten asistencia para mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad operacional pueden beneficiarse del Sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación (GASOS) en este sentido.

2.10 El GASP es uno de los planes mundiales de la OACI, entre los que se incluyen el Plan mundial de navegación aérea (GANP) y el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP). Además de los desafíos y riesgos en materia de seguridad operacional, el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP facilita la aplicación del GANP respondiendo a la necesidad de infraestructura apropiada en favor del desarrollo de las operaciones en condiciones de seguridad. La coordinación de actividades entre los RASG y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) es clave para la aplicación eficaz del GASP y del GANP.

2.11 A fin de ayudar a centrar la atención de la comunidad de la aviación en temas de especial interés, se invita a los Estados y a las organizaciones internacionales a cumplimentar, para el 14 de agosto de 2018, el cuestionario que figura en el Apéndice B.

2.12 Los resultados de la Conferencia y las aportaciones hechas mediante el cuestionario se tomarán en consideración al finalizar la edición de 2020-2022 del GASP. La versión definitiva de esta edición, una vez aprobada por el Consejo de la OACI, se presentará ante el 40º periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización para su consideración.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Con arreglo al Objetivo estratégico de la OACI de Seguridad operacional, en el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP se describen las principales iniciativas de mejora de la seguridad operacional para el trienio. El GASP proporciona un marco para que los Estados, las regiones y la industria puedan cooperar y colaborar a fin de ayudar a los Estados a abordar problemas de organización y riesgos de seguridad operacional. En él se describen las funciones y responsabilidades de los Estados, las regiones y la industria. La hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, que se presenta en el GASP, sirve de plan de acción para ayudar a la comunidad de la aviación a lograr los objetivos del GASP por medio de un marco de referencia estructurado y común para todas las partes interesadas pertinentes.

3.2 A la luz de lo anterior, se invita a la Reunión a:

- a) instar a los Estados a acordar, en principio, el proyecto de edición de 2020-2022 del GASP, incluidos los objetivos y metas del GASP; y
- b) tomar nota que la OACI tendrá en cuenta las aportaciones hechas en la Conferencia y el cuestionario al someter ulteriormente la edición de 2020-2022 del GASP a la consideración de la Asamblea de la Organización en su 40º periodo de sesiones.

— — — — —

APÉNDICE A
PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL
DE LA AVIACIÓN

Disponible en:

https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/Doc_10004_GASP_2020_2022_Edition.pdf

**APÉNDICE B (disponible solamente en inglés)
QUESTIONNAIRE ON THE GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN UPDATE**

Please complete and return this questionnaire
By email: gasp@icao.int or facsimile: +1 514 954 6759
no later than 14 August 2018

Name of State/organization: _____
Completed by: _____
Email address: _____

Purpose of questionnaire

The following questions provide an opportunity for key stakeholders to give specific feedback on the draft 2020-2022 edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP) in relation to organizational challenges, operational safety risks, implementation of the GASP at the national and regional levels, and safety performance measurement. ICAO will analyse the responses and consider the information provided by respondents, as part of the process for the revision of the GASP, in preparation for the Thirteen Air Navigation Conference. States are invited to provide information at the national level. Regional organizations are invited to provide information regarding issues at the regional or sub-regional level. International organizations are invited to provide aggregate information. The information submitted will be de-identified; only aggregate information will be used for the purposes of updating the GASP. The responses will not be distributed outside ICAO.

1 ORGANIZATIONAL CHALLENGES

1.1. After reviewing the draft 2020-2022 edition of the GASP, what are the main challenges/obstacles your State/organization will face when trying to achieve the goals and targets set out in the GASP? Please indicate them below:

1.2. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing organizational challenges, including strengthening the safety oversight capabilities of the State and implementing a State safety programme? Please specify below:

2. OPERATIONAL SAFETY RISKS

2.1. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing operational safety risks, including the five high-risk categories of occurrences listed in the document? Please specify below:

3. GASP IMPLEMENTATION AT THE NATIONAL AND REGIONAL LEVEL

3.1. Does your State/organization have a national or regional aviation safety plan?

Yes

No

3.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

3.3. Will the proposed draft GASP assist your State/organization in the development of the national or regional aviation safety plan?

3.4. What additional points would you include in the GASP to best support your State/organization's national or regional aviation safety plan development? Please specify below:

4. SAFETY PERFORMANCE MEASUREMENT

4.1. Does your State/organization publish an annual safety report (please include the accident investigation authority, if applicable)?

Yes

No

4.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

4.3. Do your State's aviation service providers publish an annual safety report? Please select all applicable below:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Approved training organizations | <input type="checkbox"/> Operators of aeroplanes |
| <input type="checkbox"/> Approved maintenance organizations | <input type="checkbox"/> Operators of helicopters |
| <input type="checkbox"/> Air traffic services providers | <input type="checkbox"/> Operators of certified aerodromes |
| <input type="checkbox"/> Organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft | |

4.4. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? (if it is available on a public website, please indicate the address):
