



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

- Asunto núm. 1:** Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo
- 1.2** Armonización estratégica de los planes mundiales para mejorar el rendimiento

TRABAJOS PARA MEJORAR LA ARMONIZACIÓN DEL GASP Y EL GANP

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP, Doc 9750) sirven de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, asegurando así la coherencia, armonización y coordinación de las acciones tendientes a mejorar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional. El GASP y el GANP son de naturaleza complementaria, y su armonización puede mejorarse mediante una serie de recomendaciones al respecto, formuladas por los grupos expertos competentes. En la presente nota de estudio se presentan las recomendaciones basadas en la labor del Equipo Especial sobre los Planes Mundiales, así como las medidas adoptadas posteriormente por el Grupo de Estudio sobre el GASP y el Grupo de Estudio sobre el GANP en coordinación con la Secretaría de la OACI, como parte de la revisión de ambos planes mundiales antes del 42º período de sesiones de la Asamblea.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación 2.1/x x — Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), que figura en el párrafo 4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Para la comunidad de la aviación: Las repercusiones serán menores ya que las propuestas que figuran en la presente nota de estudio se relacionan con la actualización del GASP y el GANP por parte de la Secretaría. Para la OACI (con relación a los niveles de recursos previstos en el actual presupuesto del Programa Regular): La implementación puede llevarse a cabo con los recursos de que se dispone en el Presupuesto Regular actual.
<i>Referencias:</i>	<i>Global Air Navigation Plan (Plan Mundial de Navegación Aérea) (Doc 9750)</i> <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (Doc 10004)</i> <i>Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, Informe (Doc 10160) Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>Cuadragésimo primer período de sesiones de la Asamblea (Doc 10186) Montreal, 27 de septiembre - 7 de octubre de 2022. Informe de la Comisión Técnica</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la resolución A41-6 de la Asamblea — Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea, se reconoce la importancia de contar con marcos mundiales, regionales y nacionales en respaldo de los objetivos estratégicos de la OACI. El Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Doc 10004) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750) sirven de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, asegurando así la coherencia, armonización y coordinación de las acciones tendentes a mejorar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional. En consonancia con la resolución A41-6 de la Asamblea, la OACI mantiene actualizados el GASP y el GANP en respaldo de los objetivos estratégicos pertinentes de la Organización.

1.2 El GASP complementa al GANP al facilitar a los Estados y la industria las herramientas necesarias para implementar un enfoque de gestión de la seguridad operacional por medio de sus programas estatales de seguridad operacional (SSP) y sus sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS). El GANP, a través de la evolución del sistema descrito en la hoja de ruta conceptual y de las mejoras operacionales detalladas en los marcos técnicos, sustenta los objetivos del GASP mejorando la seguridad operacional del sistema de navegación aérea, como se refleja en las ambiciones de rendimiento.

2. ANÁLISIS

2.1 En diciembre de 2022 el Grupo de Estudio sobre el GASP (GASP-SG) inició el proceso de examen del GASP, para la edición 2026-2028 del plan que se presentará para su aprobación en el 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025. Como parte del proceso de actualización, el GASP-SG examinó las recomendaciones pendientes de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) y del 41º período de sesiones de la Asamblea (A41) relacionadas con el GASP y los textos de orientación conexos.

2.2 El GASP-SG examinó las recomendaciones que figuran en las notas de estudio mencionadas, en varias de las cuales se pide a la OACI que siga mejorando la armonización del GASP y el GANP. El GASP-SG llegó a la conclusión de que no puede ocuparse él solo de estas recomendaciones, sino que necesita también los conocimientos especializados y las aportaciones del Grupo de Estudio sobre el GANP (GANP-SG).

2.3 En enero de 2023 la Secretaría estableció el Equipo Especial sobre los Planes Mundiales (GPTF), grupo *ad hoc* conjunto compuesto por un número limitado de miembros de los grupos de estudio sobre el GASP y el GANP. El objetivo y el mandato del equipo especial consisten en examinar todas las recomendaciones comunes pendientes sobre el GASP y el GANP derivadas de la HLCC 2021 y de la A41, y en presentar al GASP-SG y al GANP-SG propuestas para su integración en los respectivos planes.

2.4 El GPTF celebró su primera reunión virtual en febrero de 2023, llevó a cabo nueve reuniones virtuales en total, y finalizó su trabajo en diciembre de 2023. Como primer paso, el GPTF examinó todas las recomendaciones pendientes sobre la armonización de los planes mundiales, tomando nota de la intención de cada recomendación y del nivel de detalle que aborda para cada uno de los planes mundiales. A continuación llevó a cabo un ejercicio de mapeo del GASP y el GANP con objeto de evaluar las interdependencias entre ambos, determinar la relación entre los planes a diferentes niveles (incluidos el regional y el nacional), evaluar la presencia de elementos clave en ambos planes mundiales (por ejemplo, la visión, la misión, las funciones y responsabilidades), analizar los aspectos cubiertos por cada plan (por ejemplo, la identificación de las dificultades, el establecimiento de objetivos y medidas para alcanzar los resultados), y examinar la terminología y los conceptos presentados en cada plan, incluidas las similitudes y diferencias. El ejercicio de mapeo permitió al GPTF establecer una serie de cuestiones que deben tenerse

presentes para mejorar la armonización de los planes mundiales. Asimismo, le permitió eliminar ciertos factores que se consideran contraproducentes para la iniciativa de armonización.

3. RECOMENDACIONES Y MEDIDAS DE SEGUIMIENTO DEL GPTF

3.1 Sobre la base de la labor del GPTF se formularon un total de cinco recomendaciones, que se presentaron a los grupos expertos de la OACI, principalmente el GASP-SG y el GANP-SG. Cada recomendación estaba acompañada de una justificación (en la que se exponían el razonamiento y la intención de la recomendación), la medida propuesta (con tareas específicas o referencias al contenido del GASP y el GANP), la entidad responsable (grupo experto o subgrupo que llevaría a la práctica la recomendación), y la nota de estudio específica (de la HLCC 2021 o la A41), en la que se indicaría la propuesta a la que daría curso la recomendación.

3.2 Las recomendaciones son las siguientes:

- a) definir los vínculos y la complementariedad entre los planes a través de un marco de rendimiento común para todos los planes mundiales, que contiene un conjunto completo de indicadores;
- b) revisar las funciones y responsabilidades de las principales partes interesadas de la aviación y de la OACI, que figuran en ambos planes;
- c) revisar el proceso de elaboración de los planes mundiales a fin de aclarar las aportaciones a la elaboración de ambos planes, así como la forma en que los planes contribuyen al programa de trabajo de la OACI (por ejemplo, la elaboración de disposiciones; la toma en consideración de los nuevos participantes/tecnologías);
- d) definir los alcances respectivos (es decir, los tipos de operaciones abordadas) y el horizonte temporal (es decir, la fecha límite) de cada plan mundial; y
- e) considerar un enfoque integrado y colaborativo para la gestión de los diversos tipos de riesgos de aviación en los planes mundiales, prestando una atención específica a la interacción de los riesgos de un área (por ejemplo, la seguridad de la aviación) con los objetivos de otra área (por ejemplo, la seguridad operacional).

3.3 Los grupos de estudio sobre el GASP y el GANP examinaron las recomendaciones y propusieron lo siguiente para las próximas ediciones del GASP y del GANP:

3.3.1 *Marco de rendimiento común.* Con respecto a la recomendación sobre la definición de los vínculos entre los planes y el carácter complementario de los mismos mediante un marco de rendimiento común para todos los planes mundiales, los grupos de estudio acordaron que todos los aspectos relacionados con la "seguridad operacional" presentados en el Catálogo de objetivos de rendimiento (<https://www4.icao.int/ganpportal/ASBU/PerformanceObjective>) del GANP deberían incluir remisiones al GASP y eliminarse del GANP. Esta recomendación abarca el área clave de rendimiento de seguridad operacional (KPA 20) y todos los indicadores clave de rendimiento relacionados, incluidos los que abordan las categorías mundiales de accidentes de alto riesgo presentadas en el GASP. Esto se considera un primer paso, y sus resultados se incorporarían en la edición 2026-2028 del GASP y la octava edición del GANP. A más largo plazo, para la edición 2029-2031 del GASP y la novena edición del GANP, los grupos de estudio podrán estudiar la integración de todos los indicadores (de ambos planes) en un solo marco.

Además, siguiendo la misma lógica presentada en relación con el KPA 20, los grupos de estudio propusieron que el objetivo 6 del GASP actual, que se centra en la necesidad de contar con una infraestructura adecuada para la seguridad de las operaciones, se elimine de la edición 2026-2028 del GASP, ya que este aspecto se aborda en el GANP.

3.3.2 *Funciones y responsabilidades.* En cuanto a la recomendación de revisar las funciones y responsabilidades de las principales partes interesadas de la aviación y de la OACI, mencionadas en ambos planes, por lo que se refiere a la planificación de la aviación, los grupos de estudio acordaron que en la edición 2026-2028 del GASP, y en los textos de orientación conexos, deben incluirse las industrias tradicionales y emergentes en calidad de partes interesadas, como se indica en el GANP. Además, el texto de ambos planes debería modificarse para incluir la función de la OACI en el fomento de la colaboración entre los planes mundiales y sus respectivos grupos expertos.

3.3.3 *Proceso de elaboración de los planes mundiales.* En cuanto a la recomendación de revisar el proceso de elaboración de los planes mundiales, incluida la gestión del cambio, los grupos de estudio acordaron elaborar un nuevo flujograma en el que se describa el proceso, que:

- a) incluya las interacciones con otros grupos expertos de la OACI, como parte del proceso de elaboración del método de revisión de los planes mundiales;
- b) aclare el método utilizado en la elaboración del GASP (véase la nota AN-Conf/14-WP/8 sobre el GASP) y los métodos similares utilizados para revisar el GANP;
- c) presente las diversas fuentes de datos e información (por ejemplo, estadísticas de accidentes) y de qué manera se usan en la evaluación mundial; y
- d) incluya consideraciones relacionadas con las cuestiones emergentes relacionadas con el proceso de revisión del GASP, en consonancia con las cuestiones relativas al GANP.

3.3.4 *Alcance y horizonte temporal.* En cuanto a la recomendación de definir el alcance y los horizontes temporales respectivos de cada plan mundial, los grupos de estudio acordaron que el horizonte temporal de 2030 para el GASP debería mantenerse hasta la edición 2029-2031, y, en ese momento, podría pasar a 2040 para el período siguiente, de conformidad con el GANP. El alcance del GASP (que abarca las operaciones comerciales) se incluirá en la edición 2026-2028 y fomentará la recopilación de datos de los Estados y las regiones para permitir la expansión de su alcance en el futuro (por ejemplo, operaciones de helicópteros, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, etc.), lo que garantizará la armonización con el GANP (que aborda todo tipo de operaciones).

3.3.5 *Enfoque integrado y colaborativo.* Con respecto a la recomendación sobre la necesidad de implantar un enfoque más integrado y colaborativo de la gestión de los diversos tipos de riesgos para la aviación, el GASP-SG examinó la posibilidad de añadir el concepto de gestión integrada de los riesgos en el GASP, ya sea mediante la adición de una meta específica del GASP o mediante su inclusión en el plan en general (como mecanismo para permitir el enfoque integrado y colaborativo para la gestión de riesgos de la aviación). El grupo de estudio no propuso ninguna meta específica, ya que las metas de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) se mantuvieron con un carácter general en la edición 2026-2028 del GASP. No se presentaron propuestas específicas sobre el contenido del GASP propiamente dicho. Se señaló que la Secretaría creó un nuevo grupo de estudio para abordar el tema de la gestión integrada de los riesgos y que está previsto que comience su labor en 2024, por lo que ambos grupos de estudio convinieron en que es demasiado pronto para formular recomendaciones sobre este tema.

3.4 Una vez que hayan recibido los comentarios de la AN-Conf/14, los grupos de estudio continuarán trabajando con vistas a la presentación del GASP y el GANP para su aprobación en el 42º período de sesiones de la Asamblea en 2025.

4. CONCLUSIÓN

4.1 El GASP y el GANP sirven de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales, asegurando así la coherencia, armonización y coordinación de los esfuerzos tendentes a mejorar la seguridad operacional, la capacidad y la eficacia de la aviación civil internacional. El GASP y el GANP son de naturaleza complementaria, y su armonización puede mejorarse mediante la formulación de una serie de recomendaciones al respecto, dimanantes de los grupos expertos competentes.

4.2 A la luz de lo anterior, se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 1.2/x — Trabajos para mejorar la armonización del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

Que los Estados:

- a) convengan en principio en la incorporación de las siguientes actualizaciones, modificadas por la Conferencia, en las partes pertinentes de la edición 2026-2028 del GASP y de la octava edición del GANP:
 - 1) eliminación de los indicadores duplicados de los respectivos planes, como parte de la labor a largo plazo encaminada a crear un marco de rendimiento común para todos los planes mundiales, que contenga un conjunto completo de indicadores;
 - 2) revisión de las funciones y responsabilidades de las principales partes interesadas de la aviación y de la OACI, que figuran en ambos planes, para armonizar su contenido y fomentar la colaboración con respecto a los planes mundiales y entre sus respectivos grupos expertos;
 - 3) revisión del proceso de elaboración de los planes mundiales a fin de aclarar las aportaciones al mismo, así como la forma en que los planes contribuyen al programa de trabajo de la OACI;
 - 4) definición del alcance (es decir, los tipos de operaciones abordadas) y el horizonte temporal (es decir, la fecha límite) de cada plan mundial; y
- b) acuerdan que la continuación del examen de un enfoque más integrado y colaborativo para la gestión de los distintos tipos de riesgos de la aviación se tenga en cuenta en la edición 2029-2031 del GASP y en la novena edición del GANP;

que la OACI:

- c) tome en consideración las aportaciones de la conferencia relativas a las propuestas para una mayor armonización de los planes mundiales con vistas a su posterior inclusión en el GASP y el GANP.

— FIN —